

PROJETO DE REDESENHO DAS RUAS DO CENTRO DE CAMPINA GRANDE – PB

BEATRIZ BRITO MENDES

Universidade Federal de Campina Grande  
Centro de Tecnologia e Recursos Naturais  
Unidade Acadêmica de Engenharia Civil  
Curso de Arquitetura e Urbanismo

Proposta de Redesenho das Ruas do Centro de Campina Grande (PB)

**Discente:** Beatriz Brito Mendes

Campina Grande – Paraíba

Maio de 2016

BEATRIZ BRITO MENDES

Proposta de Redesenho das Ruas do Centro de Campina Grande (PB)

Trabalho apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Campina Grande (UFCG) referente à disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso.

**Orientador:** Prof. Me. Marcus Vinicius Dantas de Queiroz

Campina Grande – Paraíba

Maio de 2016



Trabalho de Conclusão de Curso **PROPOSTA DE REDESENHO DAS RUAS DO CENTRO DE CAMPINA GRANDE (PB)**, apresentado por **Beatriz Brito Mendes**, como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo outorgado pela Universidade Federal de Campina Grande, Centro de Tecnologia e Recursos Naturais, Unidade Acadêmica de Engenharia Civil, Curso de Arquitetura e Urbanismo.

APROVADO EM: 13 de maio de 2016

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Ms. Marcus Vinicius Dantas de Queiroz  
Orientador

Prof. Dr. Heitor de Andrade Silva  
Examinador Interno

Prof. Ms. Aida Paula Pontes de Aquino  
Examinador Externo (FACISA)

Ao meu irmão  
por ser o melhor amigo que poderia ter.

## Agradecimentos

A minha família pelo carinho e apoio.

A todos os professores e alunos do curso, que sempre se mostraram tão empenhados e atenciosos. Livia pela pessoa que é, sempre paciente e dedicada. Heitor pelo ótimo professor e coordenador que foi, pelas orientações e por aceitar estar nessa banca. Desejo um caminho lindo em sua nova escolha, esse curso vai sentir sua falta. E a Marcus, sempre tão bom professor, por ter concordado participar como orientador, mesmo sabendo que seria um tema fora da sua área. Sempre ajudando e mesmo que provocando (muitas vezes), contribuindo para que aprendêssemos muito.

Ao LabRua e todos os seus membros, pelos oportunidade de participar e gerar tantas informações, Principalmente Marihana, pela divisão e troca de figurinhas. Espero que essa vontade de estudar, investigar e mudar a cidade só cresça em todos nós.

À Aida, por tudo. Pela generosidade e amizade, pelo espaço que me foi dado no Lab e nas suas tardes. As palavras, conselhos e orientações. Recebendo-me sempre

com um sorriso no rosto e disposta a debater, doar conhecimento, material e experiências. E me fazendo acreditar que era possível, mesmo quando tudo parecia difícil e confuso.

Aos amigos, JJ pela preocupação, ajuda e amizade, desse o início do curso, se fazendo presente até quando existia um oceano de distância. Fernanda, pelos bilhetinhos deixados na porta no início, iluminando o dia quando parecia tudo sombrio. Deivid pelo carinho e compartilhamento de sentimentos e momentos, você ajudou muito, mesmo sem saber que estava fazendo. Jéssica e Bianca pela ajuda, companhia, opiniões, chatices, choros e risos, e por compartilharmos esse momento. Foi muito importante a presença de vocês no meu. René, meu motorista quase particular, por todas as viagens e esperas. Alberto, pelas conversas e esperanças, lembrando sempre que *a gente pode tudo e que o mundo tá aí, cheio de coisa pra gente experimentar e ser.*

E a todos os outros que de alguma forma contribuíram para que este trabalho se realizasse.

## Resumo

A rua ocupa maior parte do espaço público de uma cidade, sendo o mais utilizado por todos os usuários. Mas não se mostra justa quando se compara os diferentes modos de utilização e as atividades praticadas pelos seus usuários com o espaço destinado a cada um destes. Contribuindo na geração de conflitos e problemáticas que colaboram para má qualidade do espaço urbano, sofrendo modificações ao longo dos anos que muitas vezes não condizem com as necessidades do local e de seus usuários. O então trabalho apresenta uma proposta de redesenho das ruas para uma parte do Centro histórico de Campina Grande, no interior do Estado da Paraíba. Tomando como base levantamentos feitos in loco e outros obtidos em órgãos públicos e privados, que buscaram diagnosticar os fluxos da área, o comportamento dos usuários, suas necessidades, utilização, situação e caracterização de sua infraestrutura. Orientando a elaboração de diretrizes e ações que guiaram a proposta. Proporcionando um redesenho que busca a equidade do lugar para com os usuários, aumentando o espaço destinado ao pedestre, incentivando e priorizando deslocamentos a pé, por meios

não motorizados e por transporte coletivo, possibilitando o a criação de novos usos e espaços de encontro e permanência.

**Palavras chaves:** pedestrianização; mobilidade urbana; centro histórico

## **Abstract**

The street takes up most of the public space of a city, the most frequently used by all users. Yet public space does not seem fair when the different kinds of useage and activities are compared to the space assigned for each of them. Contributing to the rise of conflicts and problems that make a poor quality of urban space, which undergoes changes over the years and often does not match the needs of the site and its users. This study proposes a redesign of some streets of Campina Grande's historical city center, in the state of Paraiba. Based on data collected on site and with public and private agencies, it was sought a diagnosis of the area's people flow, the behavior of the users, their needs, useage of the space, location and characterization of its infrastructure. Conducting the development of guidelines and actions that have guided the final project proposal, which provides a redesign that seeks fairness of the space towards the users, increasing areas for the pedestrians, encouraging and prioritizing trips on foot, by non-motorized means and also public transportation, enabling the creation of new usage and spaces to meet and linger.

**Key-words:** pedestrianization.; urban mobility; old town;



## Sumário

<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>8</b>
<b>2. REFERENCIAL TEÓRICO .....</b>	<b>12</b>
2.1. BREVE HISTÓRICO DA CIDADE .....	12
2.2. QUESTÕES DO URBANISMO .....	16
2.3. PROJETOS CORRELATOS .....	22
2.3.1. <i>Rua das Flores, Curitiba (PR)</i> .....	22
2.3.2. <i>Centro de Buenos Aires, Argentina</i> .....	26
<b>3. SITUAÇÃO ATUAL .....</b>	<b>30</b>
<b>4. PROPOSTA .....</b>	<b>57</b>
2.2. DIRETRIZES PROJETOVAIS .....	57
2.3. INTERVENÇÕES .....	60
<b>5. CONCLUSÕES .....</b>	<b>107</b>
<b>6. REFERÊNCIAS .....</b>	<b>108</b>

## 1. Introdução

A ocupação da cidade e a mobilidade urbana nos centros urbanos sempre foi uma questão discutida e difundida pelo mundo. Após a Revolução Industrial, principalmente com o surgimento dos automóveis, essa questão foi tratada com reformas, buscando adequar os núcleos urbanos das cidades aos novos usuários e atividades, demolindo edificações, abrindo e alargando ruas para passagem de carros, cargas e pessoas. Hoje, além de procurar adequação às novas necessidades de circulação, busca-se conservar o patrimônio histórico, com projetos e soluções que aliem a circulação e a preservação de suas características históricas.

Assim como em muitas cidades brasileiras, grande parte da região mais antiga e consolidada da cidade de Campina Grande, no Estado da Paraíba, é de valor histórico cultural. Guardando no seu traçado e nas suas construções importantes momentos da história do município, contribuindo para a memória coletiva. Localizada no bairro do Centro, caracteriza-se como importante polo comercial, aglomerando também boa parte das instituições políticas, religiosas e

sociais do município, com elevados fluxos de pedestres, bicicletas, automóveis e de transporte público.

Mesmo sofrendo algumas intervenções ao longo dos anos, o Centro hoje apresenta quase que a mesma configuração física de cerca de 80 anos atrás. A maioria dos lotes estreitos e construções ocupando até o seu limite, com calçadas estreitas e a maioria das ruas largas, onde as fachadas das edificações é que separam o público e privado. Mas o que antes foi apresentado como solução, hoje pode ser visto como cenário de alguns problemas. A cidade cresceu e a configuração existente e suas pontuais modificações apresentam algumas inadequações, facilmente percebidas por quem percorre e usa o espaço, como a falta de mobiliário e os conflitos gerados pela quantidade de automóveis em circulação. Principalmente na última década, que contabilizou um aumento de 239% no número de carros e 371% no número de motos na cidade paraibana (COSTA, 2013), ocasionando poluição sonora, visual, atmosférica, entre outras, afetando a qualidade de vida da população.

A função da rua, que antes abarcava feiras, comércios, lazer e a movimentação de pessoas, hoje prioriza pela

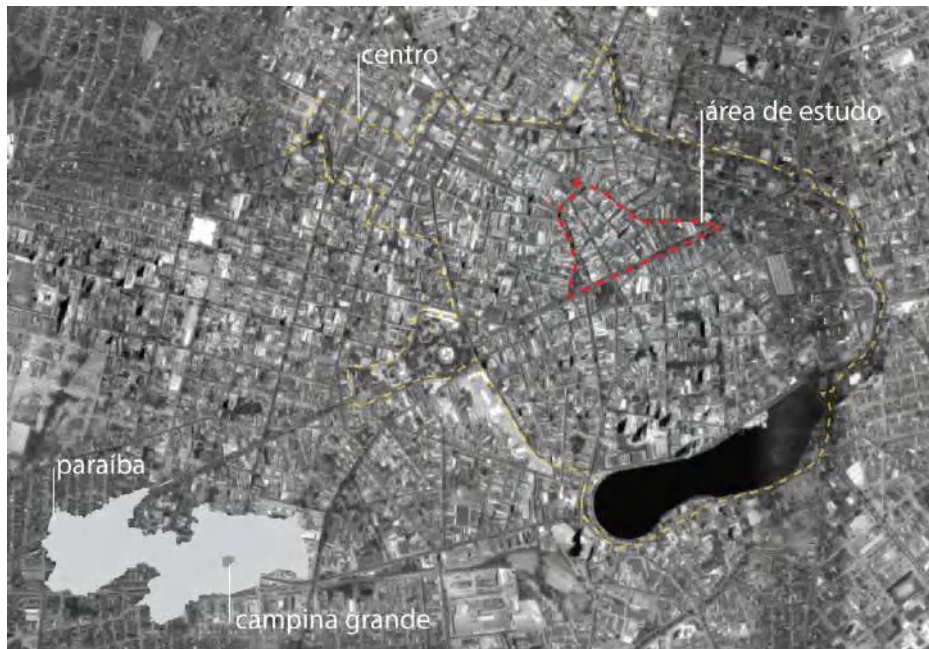
circulação e estacionamento de automóveis. Com o alto índice de veículos motorizados, públicos e privados, gerando muitas vezes conflitos com a circulação de pedestres, que aliado à ausência ou o mal estado de conservação do mobiliário urbano acabam afastando iniciativas de permanência urbana, podendo contribuir para que o Centro se transforme em um espaço de passagem, bem como para a diminuição de atividades fora do horário comercial.

Não se pode esquecer que esses núcleos fazem parte de um todo urbano, a cidade, devendo ser incentivados relações de fluxo, principalmente quando esses estão abandonados (IPHAN, 2014). Não é o caso de Campina, que ainda possui um centro vivo, e um dos principais aglomerado comerciais da cidade, mas que o processo de deterioração ou abandono e a falta de cuidado podem acarretar problemas que levam ao anacronismo e inércia da infraestrutura e de suas edificações. Muitos dos equipamentos importantes existentes no espaço já saíram ou sinalizam sair do bairro por conta desses problemas. Sendo necessária a intervenção com projetos e propostas de planejamento que priorizem o pedestre e assim a preservação desse patrimônio.

Valorizando o espaço urbano como lugar de encontro e aglomeração, proporcionando um deslocamento fácil, seguro para todos os usuários (IPHAN, 2014).

Tendo em vista essas teorias e essas características da cidade Paraibana, foi escolhida a área delimitada pela lei municipal N° 3.721 (1999) que cria a Zona Especial de Preservação I, pertencente ao seu centro comercial urbano e dentro do perímetro de tombamento proposto pelo IPHAEP (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba) através do decreto nº 25.139 (2004). Abrangendo onze ruas: trecho da Av. Floriano Peixoto, Rua Marquês do Herval, Rua Venâncio Neiva, Rua Semeão Leal, Rua Maciel Pinheiro, Rua Cardoso Vieira, Rua Monsenhor Sales, Rua Sete de Setembro, Rua Manoel Cavalcanti Belo e parte da Rua Barão do Abiaí e parte da Rua Peregrino de Carvalho, destacadas na imagem a seguir.

Imagem 1: Localização Área de Estudo



. Fonte: Google Earth, modificado pela autora.

O fragmento escolhido tem potencial arquitetônico, urbano e paisagístico, através da qualidade de sua infraestrutura urbana, da localização estratégica, da dinâmica perante a cidade e da conservação das particularidades arquitetônicas de suas construções. Levando esses aspectos em consideração, o então trabalho tem o objetivo de desenvolver um projeto de redefinição do desenho de suas

ruas, permitindo a requalificação da infraestrutura e da mobilidade desse fragmento do centro histórico de Campina Grande. Incentivando, e por vezes retomando as características que foram perdidas ao longo dos anos, de rua como lugar de encontro, circulação, comércio e lazer, adequando o centro as novas necessidades de circulação. Um redesenho com estratégias para valorização urbana e do seu caráter histórico e comercial, diminuindo a intensidade do fluxo de veículos motorizados individuais, incentivando a permanência e movimentação dos pedestres e de outros meios de locomoção, resolvendo problemas de mobilidade e democratizando o espaço para permitir a passagem de todos os usuários de forma segura, melhorando e possibilitando a criação de espaços de convivência, gerando um maior aproveitamento do lugar e melhorando a qualidade de vida urbana.

Entendendo mobilidade, de acordo com o caderno de mobilidade do IPHAN, como um elemento pertencente ao desenho urbano, responsável por aliar o movimento de pessoas, motivado pela procura de interesses individuais e pela utilização do espaço coletivo, com as características

urbanas. Funcionando como instrumento de planejamento urbano e abrangendo questões que vão além do sistema viário, como também condições de deslocamento e uso do espaço, possibilitando que essas movimentações possam ser feitas de forma autônoma e segura, permitindo a utilização do ambiente, edificações, mobiliários e equipamentos. Assim, objetiva-se buscar elementos que valorizam “a melhor circulação de pessoas, o uso de equipamentos urbanos que propiciam maior contato e fruição do patrimônio afetivo, histórico e cultural, além de democratizar os espaços públicos” (IPHAN, 2014). Enxergando a cidade não só como ambiente de circulação, mas como portadora de “cenários e espaços de vida”.

Para elaboração de tal proposta será necessário uma investigação mais aprofundada da situação do fragmento escolhido e da legislação atuante, investigando a infraestrutura e entendendo as relações de fluxos (pedestres, bicicletas, e automóveis públicos e privados). Torna-se importante também uma investigação do tema, tomando outras cidades com características semelhantes a Campina Grande para estudo, entendendo sua história, problemas e

soluções, para criar repertório e propor modificações. Gerando, a partir do cruzamento dessas informações, diretrizes urbanísticas que guiarão a elaboração da proposta.

## **2. Referencial Teórico**

### **2.1. Breve histórico da cidade**

A cidade de Campina Grande está localizada no interior do estado da Paraíba e teve sua origem como um pequeno povoado no fim do século XVII. Tornando-se vila em 1790 e cidade em 1864. Possuía cerca de 730 edificações em um núcleo urbano limitado, chegando ao final do século XIX como principal polo comercial do estado (CÂMARA, 1947, p. 79 apud QUEIROZ, 2008, p. 23).

Ao longo dos anos sofreu várias modificações de urbanização. Em 1914 a cidade já possuía seus primeiros exemplares de automóveis circulando pela malha (COSTA, 2013) e entre 1929 e 1932, no mandato do governador Lafayette Cavalcanti, todo o calçamento da cidade foi feito, como relata o historiador da UEPB (Universidade Estadual da Paraíba), Josemir Camilo. Com a pavimentação concluída o então prefeito Antônio Pereira Diniz continuou a proposta de urbanização demolindo edificações para abertura de vias e para construção de edifícios mais modernos.

Graças ao progresso do comércio de algodão em 1928 já se tinha trânsito de bondes e transporte de passageiros por ônibus, passando principalmente pelo centro. Na gestão do prefeito Vergniaud Wanderley (1935 – 1940) a cidade sofreu uma das modificações que mais marcou a história do município, com atuação intensa no centro, objetivando adequar a cidade aos novos padrões de modernidade, com o alinhamento das edificações e elaborando regras que determinavam gabarito, estilo arquitetônico e usos. Além de modificações para suprir as novas demandas de circulação, com reformas que permitiram também a circulação de carros e de ônibus, com o alargamento das vias (COSTA, 2013). Como pode ser observado na imagem 2, com o projeto ainda em andamento na década de 40, e na imagem 3 com a Rua Maciel Pinheiro já modificada, com edifícios alinhados e rua alargada permitindo a passagem de automóveis.

Imagem 2: Rua Marquês do Herval (década de 40)



Fonte: Retalhos Históricos Campina Grande

Imagem 3: Rua Maciel Pinheiro (década de 50).



Fonte: Retalhos Históricos Campina Grande

Mesmo que frequentemente abrindo para a passagem de carros, algumas ruas já foram de uso exclusivo de pedestres. Em meados da década de 70 os calçadões já estiveram presentes nas Ruas Maciel Pinheiro, Semeão Leal e Venâncio Neiva, além do ainda existente na Rua Cardoso Vieira, inaugurado no mandato prefeito Evaldo Cruz (imagem 4). Sendo ao longo dos anos ocupados pelo comércio ambulante foram destruídos na década de 90, com a reabertura das vias para circulação de automóveis.

Imagem 4: Calçadão existente na Rua Maciel Pinheiro (década de 80-90)



Fonte: Retalhos Históricos Campina Grande

Ainda segundo o historiador Josemir Camilo, a última modificação sofrida na malha urbana central da cidade foi essa do final da época de 1990, na última gestão do prefeito Cássio Cunha Lima, com o programa Campina Decó, ou Campina 2000. Que preocupados com a formação urbana e com a preservação dos edifícios históricos, associou em um projeto urbano intervenções de infraestrutura urbana e de recuperação das características arquitetônicas dos edifícios (ROSSI, 2010).

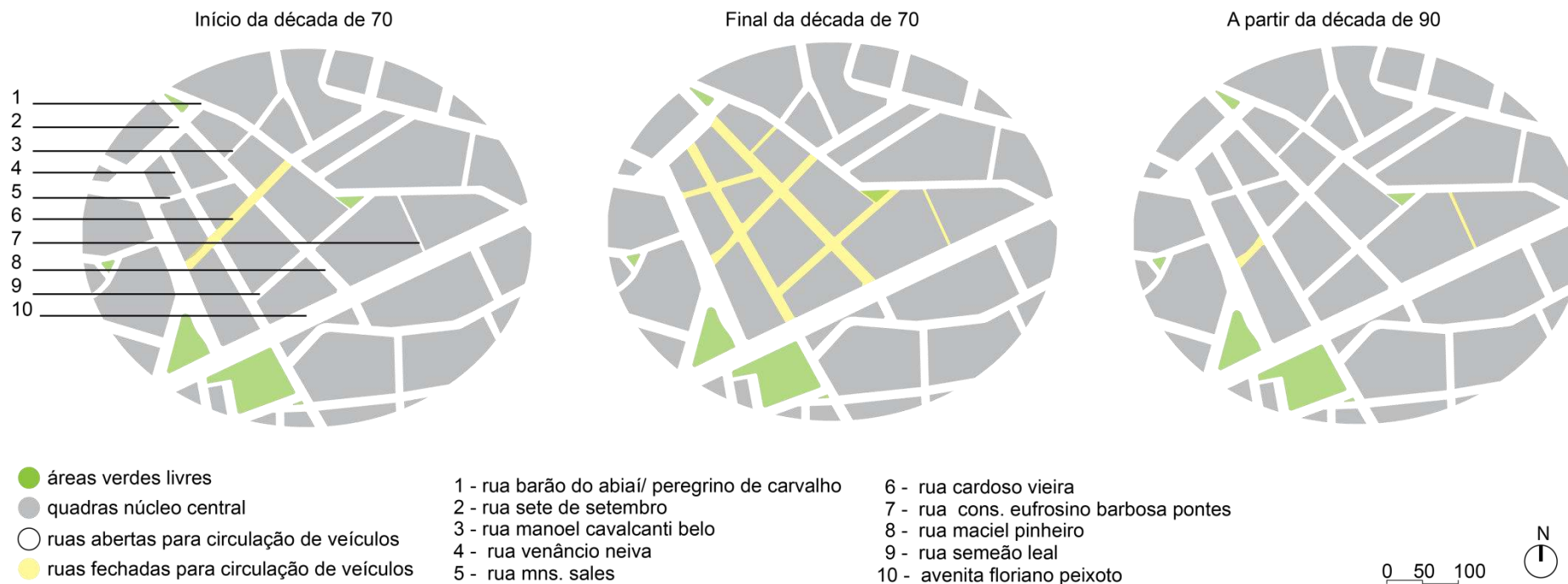
Com o apoio da prefeitura e da SEPLAN (Secretaria de Planejamento) o Centro foi modificado mais uma vez. Dessa vez de forma menos agressiva, preocupados com a preservação do patrimônio e com os usuários do espaço, envolvendo a população, os lojistas e especialistas (arquitetos, designers e engenheiros) para elaboração da proposta. Dividido em quatro etapas, sendo executado apenas a primeira, o centro recebeu melhoramento na sua infraestrutura urbana e arquitetônica. Mobiliário urbano e paginação de piso foram sugeridos e executados, e as fachadas dos edifícios foram restauradas com a proposição de requisitos de cor e letreiros a serem seguidos. Além da

retirada de ambulantes das calçadas e ruas, criando mercados próprios para esse comércio, e a redefinição de estacionamentos (ROSSI, 2010). Na primeira etapa o antigo calçadão que existia na Rua Maciel Pinheiro, construído na década de 80 foi retirado e a rua foi reaberta para passagem de automóveis. Calçadas foram alargadas e passaram a ter uma paginação com temas juninos, e a infraestrutura urbana passou a ser subterrânea, despoluindo a paisagem. O histórico dessas modificações pode ser mais bem entendido na imagem 5

Essas modificações urbanas na área central provam que com o passar dos anos as definições de organização da cidade foram mudando. De acordo com Jacobs (2010) até a década de 60 a vitalidade das cidades era de inteira importância, o espaço tinha grande relevância para a sociedade, as pessoas utilizavam as ruas e eram peças fundamentais do espaço público.



Imagem 5: Histórico de modificações no centro histórico de Campina Grande



Fonte: LabRua (2015), modificado pela autora.

## 2.2. Questões do Urbanismo

Com a revolução industrial e a chegada da ferrovia as cidades sofreram várias mudanças. Além das sociais e econômicas, os padrões de distâncias foram estendidos, principalmente pela separação dos ambientes de casa e trabalho, possibilitando o crescimento da urbe e novas necessidades de deslocamentos (BRASIL, 2016). As novas demandas exigiam novos modelos de organização, e preocupados com isso muitos arquitetos e urbanistas começaram a produzir planos urbanísticos com intuito de melhorar a cidade e seu funcionamento. Segundo Benévolo (2012), no Brasil esses planos tomavam como modelo as experiências da Europa e América Setentrional, adaptando os exemplos às características locais.

Levados pela preocupação das elites e pelos crescentes problemas urbanos, os profissionais almejavam transformar as cidades e torná-las exemplos, baseados no ideal de que as mudanças físicas conduziriam as mudanças sociais, promovendo ordem através do desenho urbano, disciplina social e desenvolvimento. A maioria dos projetos urbanísticos setorizavam a cidade, criando planos de

infraestrutura e adaptando-as às novas necessidades e usuários. Usando a hierarquização viária e criação de avenidas que conectariam essas zonas de expansão, principalmente através de grandes linhas de metrô conectoras, afastando as classes operárias dos centros para novos bairros mais periféricos. Modificações influenciadas pelo discurso positivista do modernismo e que começaram a gerar um jeito brasileiro de produzir (DEL RIO et. al, 2013)

Com esse zoneamento urbano, muitas vezes incoerente com o modelo de vida existente, as distâncias aumentaram ainda mais, surgindo à necessidade de mais meios de transporte que possibilitassem percorrer tais extensões, que aliados ao modelo econômico e industrial da época, ocasionaram a propagação dos automóveis, principalmente os particulares. Segundo Costa (2013), a indústria automobilística chegou ao país após a ascensão e enfraquecimento da ferrovia, e usufruir desse meio de transporte estava ligado ao status. Assim a frota de automóveis começou a crescer, contribuindo para mais modificações urbanas e influenciando a vida cotidiana, permitindo que a cidade ganhasse formas e tamanhos que

ultrapassariam a escala humana. Sendo a rua a principal testemunha de todas essas modificações.

Com Campina Grande não foi diferente, principalmente depois do *boom* econômico e demográfico do século XX e com a chegada da ferrovia, com objetivo de atingir o progresso e modernidade, aconteceram algumas mudanças urbanas “pautado nos ideais de higiene, circulação e embelezamento” (QUEIROZ, 2008, p.15). A organização colonial não era mais compatível com novas velocidades e necessidades da cidade, assim, edifícios foram colocados abaixo para a construção de edificações mais modernas e suas ruas foram alargadas e alinhadas para receber os novos usuários, os automóveis.

Precisava-se de uma cidade apresentável, e segundo Queiroz (2008) a urbe sofreu alterações de forma e usos, principalmente quando se fala da relação casa – rua. A via não era mais uma extensão da residência, ou lugar de encontro e aglomeração de pessoas, limitando-se a partir de então a função de passagem e circulação de veículos, restando a calçada para uso da população. Com a meta de higienizar e setorizar a cidade, as feiras de rua e as classes

sociais mais baixas foram retiradas do centro, descongestionando a circulação e garantindo o status de morar no centro. Com os veículos permitindo maiores distâncias, contribuiu para que a cidade se expandisse horizontalmente, aumentando a demanda por transporte e infraestrutura, nascendo novos bairros.

Gehl (2013) afirma que com o passar do tempo, a valorização desse meio de transporte e a falta de conhecimento sobre o crescimento da cidade acarretaram uma expansão urbana desordenada. A priorização das vias de circulação de veículos e o esquecimento de que as características e estruturas físicas do meio urbano influenciam diretamente no modo como se usa a cidade e no comportamento humano, acabam gerando a segregação e desvalorização dos espaços públicos como importante ponto de encontro de pessoas e uma maior valorização dos veículos motorizados nas ruas.

Nos últimos dez anos houve o aumento da frota de veículos em todo o país, em detrimento de outro grande crescimento econômico em consequência do aumento do poder aquisitivo, aliado a má qualidade do transporte público.

De acordo com uma pesquisa desenvolvida em 2011 pelo IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) a frota de veículos cresceu cerca de 114%, enquanto a de transporte público de 70,6%. Ter o carro próprio além de resolver problemas individuais de locomoção continuava significando status e conforto. E durante muito tempo o foco passou a ser o veículo particular e não as soluções coletivas e não motorizadas, sendo necessária uma maior demanda por vias e estacionamento, soluções mais caras e que não resolvem os problemas de mobilidade, pois as modificações feitas não atendem a demanda, que só cresce. Contribuindo para a deterioração do espaço, causando poluição, piorando a qualidade da circulação e de vida, além de ditar a infraestrutura urbana, como o tipo de pavimentação e largura das passagens, criação de estacionamentos, retirada de vegetação e demolição de edificações.

Problemas como esse foram tratados também no Novo Urbanismo, movimento criado no fim do século 20 nos Estados Unidos. Visando resolver os problemas da cidade, principalmente a suburbanização, sugerindo alguns princípios que buscavam a interação e envolvimento da cidade, do meio

natural e das necessidades humanas, descritos na Carta do Novo Urbanismo. Indicando um rompimento com o modelo modernista, principalmente no que se refere à organização das quadras. Propondo estratégias que envolvessem poucas distâncias e uso e ocupação do solo variada, valorizando o transporte público, criando comunidades compactas, e estimulando a participação populacional nessas escolhas (COSTA, 2007). Com o desafio de restaurar a cidade existente, redefinindo para 'que' e 'quem' esse espaço servia, trabalhando diretamente com a escala humana, priorizando o pedestre.

Com os recentes agravamentos de problemas de locomoção e transporte, e a obrigação que as cidades têm de garantir mobilidade urbana, o poder público viu a necessidade de criar instrumentos de gestão que guiassem e controlassem a ocupação e intervenções urbanas. Percebeu-se que tratar de mobilidade vai além de tratar do transporte e de trânsito, é pensar em todas as formas de deslocamento de acordo com as necessidades das pessoas (ULTRAMARI, 2009). Assim em 2012 foi elaborada a Lei de Mobilidade Urbana Nacional (Lei Federal 12.587/2012), que consiste em princípios,

diretrizes e objetivos responsáveis por direcionar o desenvolvimento urbano das cidades, auxiliando a elaboração de normas municipais. Sendo obrigadas a produzir um plano de mobilidade todas as cidades com população acima de 20 mil habitantes (RIBEIRO, 2013).

Dentre os princípios gerais da lei nacional estão o de garantir acessibilidade universal, desenvolvimento sustentável de acordo com as dimensões socioeconômicas e ambientais de cada cidade, equidade no acesso ao transporte público e coletivo e no uso do espaço urbano, segurança no deslocamento de pessoas, justa distribuição dos serviços, entre outros. Reduzindo as desigualdades e promovendo inclusão social, com melhorias das condições urbanas.

Em 2015 a Prefeitura de Campina Grande elaborou seu plano de mobilidade municipal, com a finalidade de orientar as ações nos serviços de infraestrutura viária, transporte e deslocamentos, atendendo às necessidades atuais e futuras da mobilidade e da população. Entendendo e reconhecendo o espaço público como bem comum, objetivando garantir equidade de acesso e circulação de todos os usuários. Com ações que promovem a priorização

do transporte público, estimulando a circulação a pé, e permitindo e priorizando os meios de transporte não motorizados.

Segundo Gehl (2013) incentivar a prática do deslocamento a pé, de bicicleta e por transporte público além de garantir qualidade de vida garante qualidade de espaço urbano. Integrando todos os tipos de usuários em um modelo urbanístico, gerando segurança física, conforto e lugares livres de conflitos. Inúmeras cidades na Europa investiram em modelos assim, deixando o carro como última opção, criando vias de pedestres ou compartilhadas. Soluções que começaram a ser reproduzidas no Brasil e estão alcançando bons resultados. Resolvendo não só questões como a mobilidade, mostrando ser bastante eficazes no combate do abandono e da deterioração de centros históricos, trazendo vitalidade e novos usos.

Segundo et al (2015) devido à importância comercial do centro da cidade, a solução escolhida nos anos 90 (reabertura de algumas vias de pedestres para passagem de carros) é constantemente discutida pelos gestores públicos. Por ser bastante utilizada por pedestres fala-se em retomar a

pedestrianização de algumas ruas, mas com receio de perder os usuários para novos centros comerciais, como os shoppings, cogita-se também a criação de mais vagas de estacionamentos.

. Em contraponto, o crescimento da quantidade de veículos motorizados em circulação, a má qualidade do transporte público e o surgimento desses novos aglomerados de comercialização podem fazer a cidade entrar no processo de abandono, agravando a deterioração desse espaço, contribuindo para o esvaziamento do centro histórico, principalmente no quesito moradia. Campina ainda tem o centro como principal polo comercial da cidade, utilizado por uma população fixa e principalmente por pessoas de outras cidades e estados. Há cerca de 600 mil pessoas migrando para a cidade e instalando-se temporariamente para usufruir de algum serviço (BARROS, 2013).

É difícil convencer ou fazer entender que alguns ideais precisam ser quebrados e algumas tradições restauradas. Jacobs (2000) afirma que é preciso perceber que a cidade é um cenário onde acontecem as inter-relações humanas. O planejamento urbano e a reurbanização da cidade requerem

análises detalhadas, a fim de entender como ela funciona e quais suas necessidades, e considerar que as pessoas nos espaços públicos são de grande importância para assegurar um meio urbano saudável, seguro, sustentável e vivo. Havendo a necessidade da mudança no foco de atuação dos investimentos governamentais, incentivando atividades para garantir a melhoria da qualidade de vida e o desenvolvimento sustentável das cidades.

Ainda segundo Jacobs (2000) a rua é muito além do que um lugar para a passagem de carros, assim como a calçada com a passagem do pedestre. Elas só ganham um significado quando analisadas em conjunto: edifício, calçada e rua. Em seu livro Cidade para Pessoas, Gehl (2013) lista alguns itens que devem existir para que o espaço público possua qualidade, como segurança e acessibilidade, para garantir um passeio tranquilo a todos e impedir conflitos com automóveis; boa iluminação, que possa garantir atividade noturna; adaptação para proteção climática (chuva, vento, calor); espaços atrativos que convidem e permitam que o pedestre permaneça no espaço; mobiliário urbano adequado, atrativo, proporcional à quantidade de pessoas que

frequentam o lugar, e que permitam a percepção de diferentes paisagens.

Projetos com essa visão são recorrentes no exterior, principalmente na Europa, mas essas teorias também já começaram a serem aplicadas no Brasil. Assim, para embasar e criar repertório, alguns projetos de requalificação de áreas urbanas foram escolhidos como referência para nossa futura proposta. Uma em território nacional, com uma realidade mais próxima a de Campina Grande e outra no exterior. Os projetos escolhidos foram: a intervenção na Rua das Flores, no centro de Curitiba e o projeto de redesenho das ruas do centro histórico de Buenos Aires na Argentina. Que serão discorridos a seguir.

## 2.3. Projetos Correlatos

### 2.3.1. Rua das Flores em Curitiba, Paraná.

Contemplada com um Plano Urbano elaborado por Alfred Agache nos anos 40, Curitiba sempre foi uma cidade marcada por um planejamento urbano atuante, assinalada por muitas transformações físicas, econômicas e culturais, autointitulada 'cidade modelo'. Fama alastrada principalmente a partir da gestão do arquiteto e urbanista Jaime Lerner frente à prefeitura municipal, entre 1971 e 1975, e com a criação do IPPUC (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba), dedicado ao estudo e divulgação de seus méritos urbanísticos (CARVALHO, 2013).

Usando das palavras de Dias (2005), Carvalho (2013) diz que não se avalia Curitiba sem avaliar Lerner, “seus discursos e seus desejos. A cidade é e tem a cara do arquiteto e urbanista”. O ex-prefeito curitibano possuía um pensamento humanista e cultural, trazendo essas teorias para a maneira de pensar a cidade, valorizando os pedestres e o transporte público. Exemplo disso é a implantação do Sistema Trinário de transporte, que consiste na divisão da rua em três

pistas, separando a passagem de transporte público, ao meio, e o transporte local, nas laterais, trabalhando em conjunto com outras avenidas paralelas de trânsito rápido. Como também a requalificação de uma das principais ruas comerciais da cidade, conhecida hoje como Rua das Flores, no centro histórico, transformando-a em um “espaço de convivência, uma sala de estar ao ar livre” (DIAS, 2005).

Imagem 6: Rua XV de Novembro antes da intervenção (sem data)



Fonte: Guia Geográfico de Curitiba.

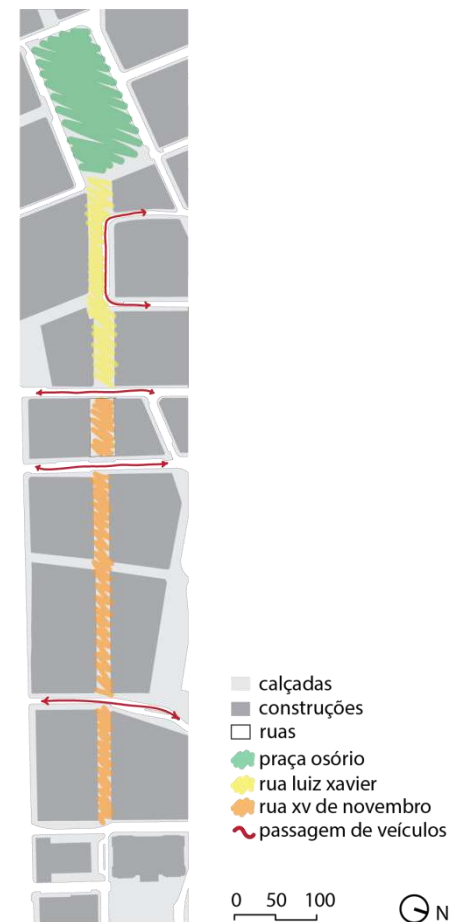


A Rua das Flores é um calçadão com cerca de 1 km de comprimento e vários canteiros com vegetação, justificando o seu carinhoso apelido. Formada pela Rua XV de novembro pela da Rua Luiz Xavier, foi inaugurada em 1972 e é conhecida como a primeira rua destinada aos pedestres do Brasil, contemplando muitos prédios históricos e emblemáticos da cidade, servindo de exemplo e inspiração para diversas cidades brasileiras (IPPUC, s/d). É também palco para diversas manifestações culturais durante o ano, com artistas de rua (atores e músicos) e eventos políticos, além do famoso Coral do Palácio Avenida durante o período natalino.

Abrangendo cinco quadras e chegando até a Praça Osório, criando um grande largo com passeio único. Sendo cortada em alguns pontos, como nas ruas que passam perpendicularmente, para a passagem de automóveis (imagem 7). A paginação do piso é toda desenhada com pedras portuguesas e ganhou um mobiliário especial que interage com a vegetação florida. Além das luminárias, bancos e canteiros foram inseridos equipamentos públicos como cafés, confeitarias, livrarias e bares, que ganharam uma

cobertura de acrílico na cor roxa que acabou virando uma marca registrada da cidade (imagem 8, 9 e 10).

Imagem 7: Configuração Rua das Flores



Fonte: IPPUC, modificado pela autora.

Imagem 8 e 9: Infraestrutura e ocupação da Rua XV de Novembro em 2015.

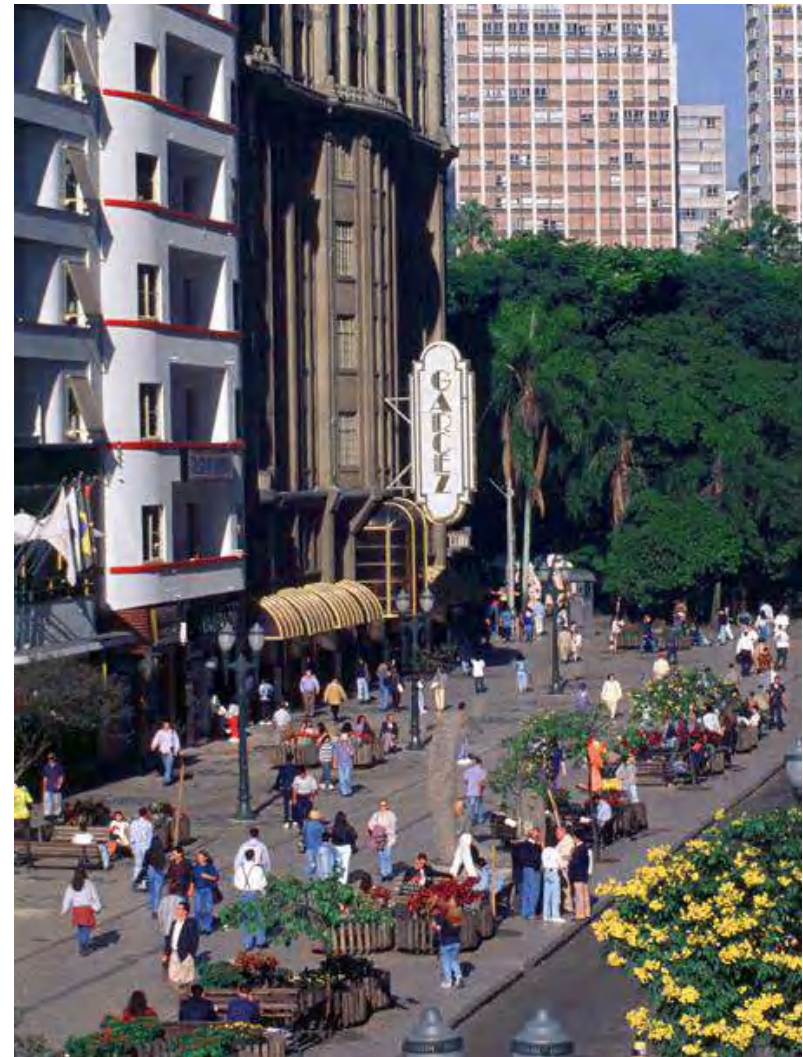


Fonte: Gazeta do povo.



Fonte: IPPUC (s/d)

Imagem 10: Rua XV de Novembro em 1990.



Fonte: Guia Geográfico de Curitiba.

O IPPUC ainda descreve que a transformação da rua em calçada ocorreu do dia para a noite, literalmente. As obras duraram apenas um fim de semana, acelerando um processo que estava previsto para seis meses e aproveitando a folga dos comerciantes para minimizar os conflitos. Fechar a rua para a passagem de carros e deixá-la exclusiva para passagem de pedestres estava na contramão do cenário brasileiro da época. As cidades eram pensadas para os carros, com ruas largas para receber os automóveis, além de grandes obras como viadutos e túneis sendo pensadas, em uma época que as montadoras estavam fervendo e o carro individual era objeto de desejo. E foram os comerciantes que mais reclamaram, promovendo manifestações alegando que prejudicaria o comércio e as vendas despencariam. Sendo rebatido pelo poder municipal com atividades lúdicas aos fins de semana, principalmente para crianças. Com novos usos e nova infraestrutura não demorou muito para que a rua se tornasse um dos principais pontos turísticos da cidade, sendo adorado pelos curitibanos, e aquecendo o comércio local (IPPUC).

Tornar o centro mais acessível aos pedestres foi um dos principais objetivos, tirando um pouco a importância do automóvel e tornando os ambientes mais atrativos. Mas o projeto fez mais que isso, protegendo também as construções históricas com a criação de um decreto municipal do mesmo ano e acarretando novas propostas de intervenção para os anos seguintes. E com a política de Preservação dos Sítios Históricos, também desenvolvida pelo IPPUC, com a transformação de edifícios históricos abandonados ou subutilizados em instalações, com o funcionamento de orquestras, museus, teatros, oficinas de artes, entre outros. Além de um plano de usos para toda a cidade, criando áreas para diferentes atividades, e definindo setores estruturais. Contribuindo para preservação tanto do patrimônio histórico como das áreas verdes e naturais (DEL RIO, 2013).

Entre 1995 e 2000 a cidade de Curitiba preocupada com grande crescimento da população, com o uso e abandono do seu centro urbano, e com o elevado crescimento de veículos motorizados, popôs mudanças de desenho urbano e na circulação de sua região central. Articulando serviços públicos de transporte e disponibilizando

bicicletas para locomoção, tendo a circulação como elemento chave para melhoramento da cidade, e possibilitando uma grande mudança no tempo de locomoção. Integrando com diversos bairros e parques da cidade e com a criação de vias exclusivas para pedestres nas principais ruas do bairro central, criando praças urbanas e garantindo ao espaço livre a apropriação da população e oportunidade para autoexpressão.

Em seu livro, *Cidade Para Pessoas*, Jan Gerl fala da cidade como bom exemplo de criador espaço público, acrescentando que “Curitiba é um modelo de como garantir boas condições para o tráfego de pedestres e ciclistas e priorizar outros aspectos da vida urbana (...)” (2014, p. 221).

### 2.3.2. Centro de Buenos Aires, Argentina.

Fundada por italianos e espanhóis, Buenos Aires cresceu nos arredores do porto, fazendo do seu centro urbano um lugar repleto de construções em estilo barroco e neoclássico. Projetada desde o início de sua ocupação, possui ruas largas, planas e arborizadas, conhecida como capital europeia das Américas. Com temperaturas que variam entre o verão e o inverno, os argentinos gostam de aproveitar o sol para sentar nas praças, caminhar e usufruir dos espaços públicos. Muito atrativa aos turistas pelas características urbanas, arquitetônicas e culturais, com uma vida noturna movimentada, museus e praias (JORDÃO, 2001).

Levantamentos feitos pelo ITDP argentino (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento), descritos no *Guía de diseño de calles e intersecciones para Buenos Aires*, mostram que a caminhada é um meio de locomoção muito atrativo na cidade. Sendo a modalidade preferida pelos habitantes apesar da desigualdade e insuficiência da distribuição de espaço público. Com um total de três milhões de pessoas circulando o espaço do centro diariamente, incluindo moradores e turistas.

Com isso em mente, em 2008, o governo de Buenos Aires pensou em intervenções no espaço público da cidade, principalmente no centro, com o objetivo de valorizar o caminhar. Dividido em duas etapas com final previsto para 2015, o *Prioridad Peatón*, programa ambiental urbano criado pelo governo, previa transformações para otimizar o espaço público, favorecendo seu maior usuário, o pedestre, valorizando também a fruição dos edifícios de valor histórico e sua preservação no micro centro portenho. Criando uma cidade sustentável, saudável e amigável. Objetivando também atrair moradores para o centro, bairro com maior diversidade de usos e com menor densidade da cidade (GAETE, 2014).

Para isso passaram a repensar o uso e função das ruas, questionando o desenho e distribuição desse espaço na cidade. Reduzindo o congestionamento veicular, aumentando o movimento de pessoas e de outros meios de transporte, como o público, não motorizado e o compartilhado. As ruas alvos dessas modificações e seus novos usos estão resumidos no mapa ao lado (imagem 11).

Imagem 11: Projeto para o centro de Buenos Aires.



Fonte: buenosaires.gob.ar.

Para facilitar e incentivar o deslocamento a pé e por bicicleta nas ruas foi feito o nivelamento e alargamento das calçadas, minimizando os obstáculos, contribuindo para valorização dos marcos da cidade, melhorando os cruzamentos e intersecções das ruas e/com as calçadas. Em algumas vias a circulação de carros foi banida, permitindo apenas a passagem de pedestres.

Imagem 12: Rua Florida (1933)



Fonte: buenosaires.gob.ar.

A primeira a sofrer esse tipo de benefício foi a Rua Florida, com a retirada do espaço de circulação e estacionamento do carro e ampliação da calçada. Posteriormente esse espaço foi expandido até a Bartolomé Mitre, rua vizinha (GAETE,2014).

Outras ruas foram transformadas em um espaço compartilhado, através do controle da velocidade, tida como um princípio básico pelo ITDP para melhoramento do meio urbano. As calçadas foram alargadas e niveladas com a rua, cerca 3,5m de via para receber a circulação de pedestres, automóveis e bicicletas. Com o ordenamento do serviço de carga e descarga, nelas os carros passaram a ter um horário fixo para circulação, sendo possível apenas entre 11h e 16h, atingindo uma velocidade limite de 10km/h. Aliado a implantação de infraestrutura urbana, como iluminação urbana, lixeiras, bancos, sinalização e arborização, de acordo com as novas necessidades e usos do espaço, além do redesenho do piso e retirada de elementos que não correspondem a nova função.

Imagem 13: Rua Florida (2013)



Fonte: buenosaires.gob.ar.

O sistema de aluguel de bicicletas, Ecobici, também foi implantado. Segundo Paula Bisiau, coordenadora do Mobilidade Sustentável de Buenos Aires, até 2009 o uso da bicicleta quase não era utilizado como meio de transporte, valorizada apenas como alternativa de lazer nos finais de semana. Sendo bastante utilizada agora graças aos 200

pontos de alugueis e 230 km de ciclovias interligando vários pontos da cidade (GAETE, 2014).

O projeto alcançou tanta eficiência que o programa passou a valer para a cidade toda. Continuando a inserir espaços para pedestres em todos os bairros, com o intuito de reconfigurar o espaço público, melhorando a qualidade ambiental, fortalecendo a diversidade de atividades e incentivando e recuperando o uso residencial. Buscando alcançar uma maior eficiência econômica e interação social.

Toda a pesquisa e intervenção são descritas no *Guía de diseño de calles e intersecciones para Buenos Aires*. Usando as soluções aplicadas em Buenos Aires para criar um guia que possa ser usado como referência para outras cidades. Comprovando que depois da intervenção feita no centro a fruição do patrimônio histórico aumentou, assim como o número de pedestres cresceu. A bicicleta passou a ser mais usada como meio de transporte, com uma maior utilização dos meios de coletivos de locomoção, enfraquecendo o uso do carro individual. Diminuindo a quantidade de acidentes, assim como o tempo de viagem entre bairros, e melhorando a qualidade do espaço e de vida.

### 3. Situação Atual

Para desenvolvimento da proposta de intervenção, foi necessária a elaboração de um diagnóstico da área de estudo, através de informações colhidas em visitas a campo e de pesquisas realizadas pela Prefeitura Municipal de Campina Grande.

Das informações colhidas em campo estão: a dinâmica da área para com a cidade, pontuando usos importantes do seu interior e entorno; a localização do mobiliário urbano e vegetação existente; a marcação do comportamento dos pedestres durante o dia e durante a noite; uso e ocupação das edificações existentes; hierarquia e sentido das vias; localização de estacionamentos públicos e privados; e rota do transporte público que passa e/ou tem parada na área. Essas foram obtidas por observação do espaço, seja ele por um período de tempo ou somente ao percorrê-lo.

Para a elaboração do mapa de comportamento dos pedestres, foi utilizada uma metodologia criada por Jan Gehl, e testada e comprovada para Campina Grande através do trabalho idealizado pelo Laboratório de Rua (LabRua), projeto

de pesquisa da Facisa (Faculdade de Ciências Sociais e Aplicadas), apresentado no 1º Congresso Internacional de Espaços Públicos (2015). A metodologia consiste em permanecer entre 10 e 15 minutos em alguns pontos de um determinado espaço público, marcando no mapa através de símbolos as atividades realizadas por quem usa o espaço. As marcações foram para adultos sentados, adultos em pé conversando, adultos em pé fazendo alguma coisa e crianças em pé ou sentadas.

Nos órgãos públicos foram recolhidas informações de pesquisas feitas em anos anteriores, como a quantidade de acidentes envolvendo pedestres e automóveis, e a contagem de veículos e pedestres nos horários de pico, para alguns pontos da área de estudo. Além de dados obtidos nos órgãos municipais, foi utilizado a pesquisa realizada pelo LabRua no ano de 2015, que com o intuito de entender a percepção dos usuários na área foram feitas entrevistas abordando questões sobre o transporte e a importância dada para alguns aspectos da via, como espaço destinado ao pedestre, faixa de circulação do veículo, estacionamento, espaços públicos, arborização e mobiliário urbano.



Com o cruzamento dessas informações quantitativas e as colhidas em campo foi possível ter um maior conhecimento das características e da dinâmica dessa região, através da elaboração de mapas temáticos, gráficos e tabelas, fazendo o uso também de fotografias para ilustrar tais características e gerar um maior entendimento das informações.

A área de estudo (imagem 14) está localizada no centro histórico da cidade de Campina Grande, segunda maior do Estado da Paraíba. Colecionado importantes e emblemáticas ruas comerciais da cidade, é um perímetro urbano destacado pela sua importância histórico-cultural delimitado a partir da Lei 3721 (1999) e do Decreto N° 25.139 (2004).

Cortar essa parte da folha

Imagem 14: Área de Estudo



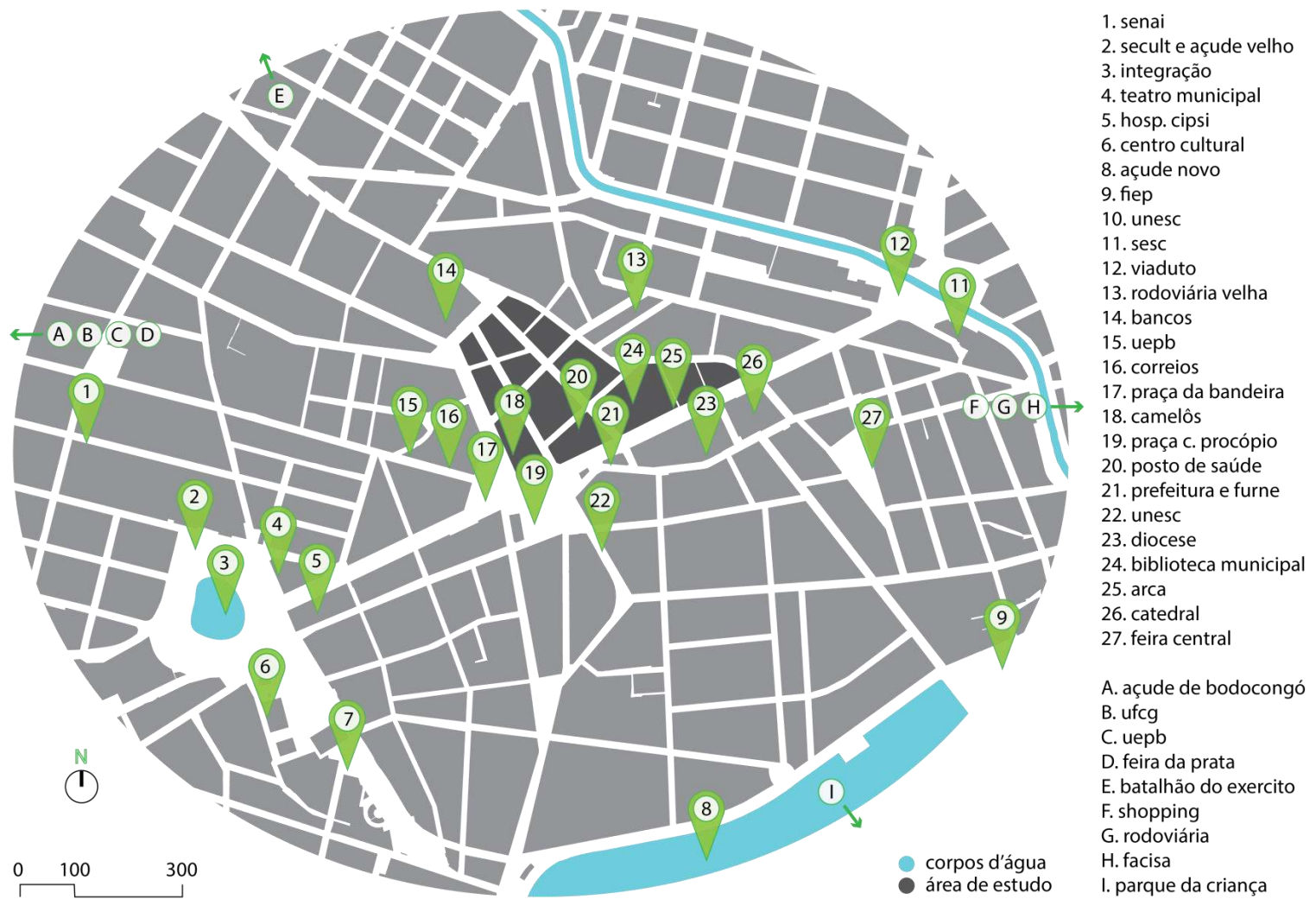
Fonte: Acervo Pessoal (2015).

Mesmo com o crescimento da cidade e a advento dos shoppings centers, o bairro do centro não perdeu sua essência histórica e sua importância comercial, atendendo não só as demandas da cidade como também a de municípios circunvizinhos. Apresentando ainda grande relevância por abranger e possuir proximidade com importantes pontos da cidade (imagem 15), como também por ser um dos principais eixos conectores entre esses ou entre outros pontos distribuídos na malha urbana do município.

Apresenta no seu perímetro edificações emblemáticas do município. Como o antigo hotel, hoje Prefeitura da cidade; a biblioteca municipal; a Catedral; a Rodoviária Velha, principal receptor das viagens vindas do interior paraibano; além de das praças da Bandeira e Clementino Procópio. Como também proximidade com outros lugares importantes na cidade, como a Fiep, açudes Velho e Novo, Parque da Criança, Parque do Povo, Feira Central, Terminal de Integração, entre outros.

Cortar essa parte da folha

Imagem 15: Mapa de Localização e Proximidades



Fonte: Acervo Pessoal (2015).

Sua malha urbana é bastante adensada, com edificações ocupando todo o lote, onde a fachada é o limite para separação do interior e exterior, do público e privado. Como pode ser observado na figura a seguir, o uso e ocupação do solo é predominantemente comercial, havendo muitos exemplares mistos e de serviços, como bancos, hotéis e pousadas, escolas e edifícios públicos. As residências predominam nos arredores da área de intervenção, sendo comum no interior quando aliados a outros usos como comercial, tendo o térreo para comercialização de mercadorias e os pavimentos superiores destinados à moradia. Alguns lotes vazios foram preenchidos para uso de estacionamentos privados, tanto pertencentes a alguma loja específica, atendendo apenas clientes, como para o público em geral do centro. Apresentando também alguns espaços públicos, como praças, calçadas e feiras (Imagem 16).

Cortar essa parte da folha

Imagem 16: Mapa de Uso e Ocupação do Solo

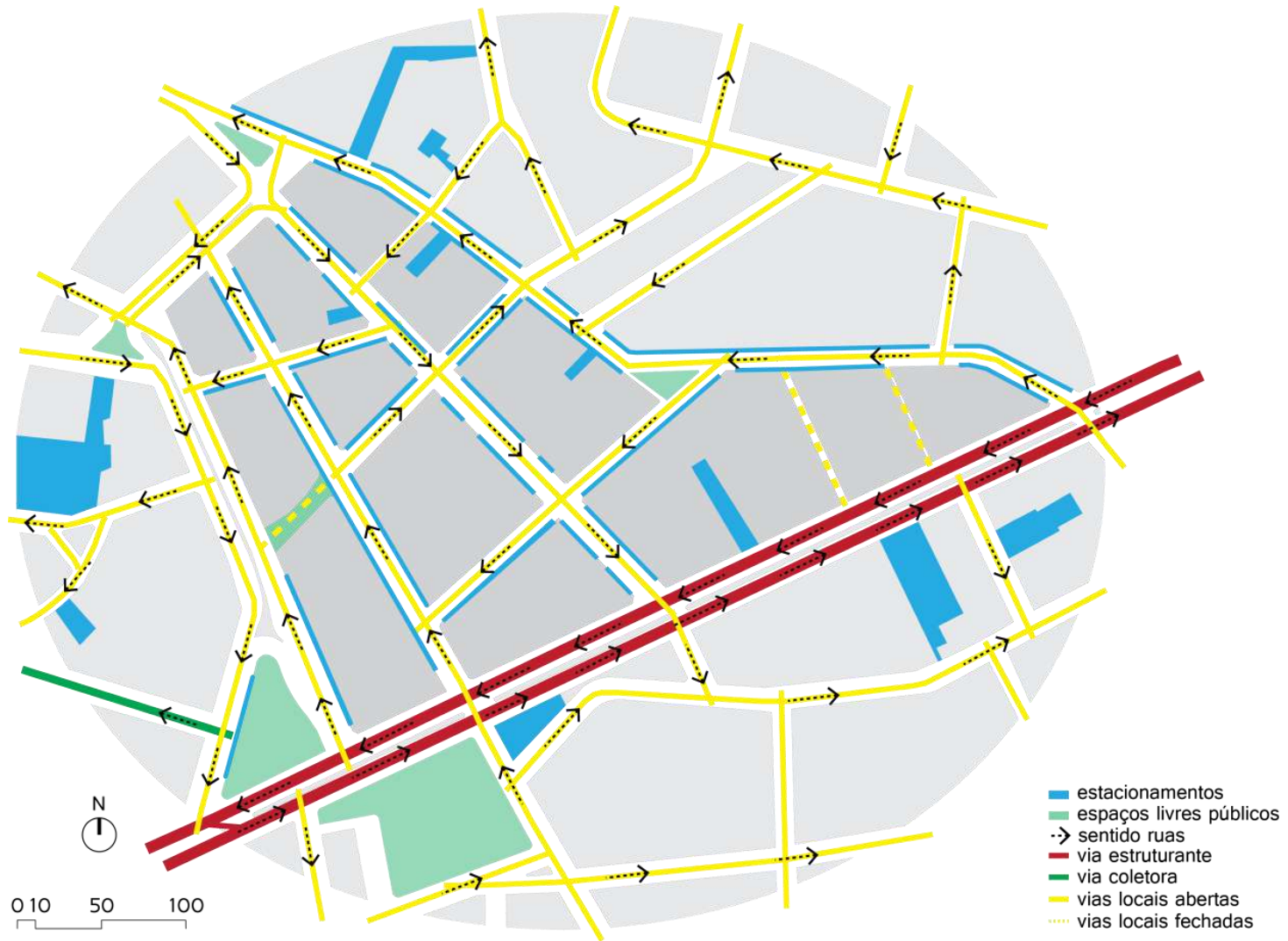


Fonte: Acervo Pessoal (2015).

De acordo com o Plano Diretor (2006) da cidade, quase todas as ruas do centro são classificadas como locais, havendo uma coletora nas imediações da área de estudo e uma estruturante, a Av. Floriano Peixoto (Imagem 17). As ruas são largas, a maioria com apenas um sentido, com uma média de duas faixas de circulação por rua e estacionamentos paralelos em ambos os lados da via, na maioria, controlados pela zona azul (Imagem 18 e 19). Que somados aos lotes destinados exclusivamente a essa função contabilizam cerca de 1.700 vagas de estacionamento. Apenas as ruas Marquês do Herval e a Av. Floriano Peixoto que possuem mão dupla com a presença de canteiro central para divisão das faixas de circulação, não contemplam estacionamentos na própria via, apenas alguns pontos de taxis.

Cortar essa parte da folha

Figura 17: Mapa de Estacionamento e Caracterização das Vias



Fonte: Plano Diretor (2006) e Acervo Pessoal (2015)



Imagem 18 e 19: Estrutura das ruas do Centro (Avenida Floriano Peixoto e Rua Semeão Leal, respectivamente).

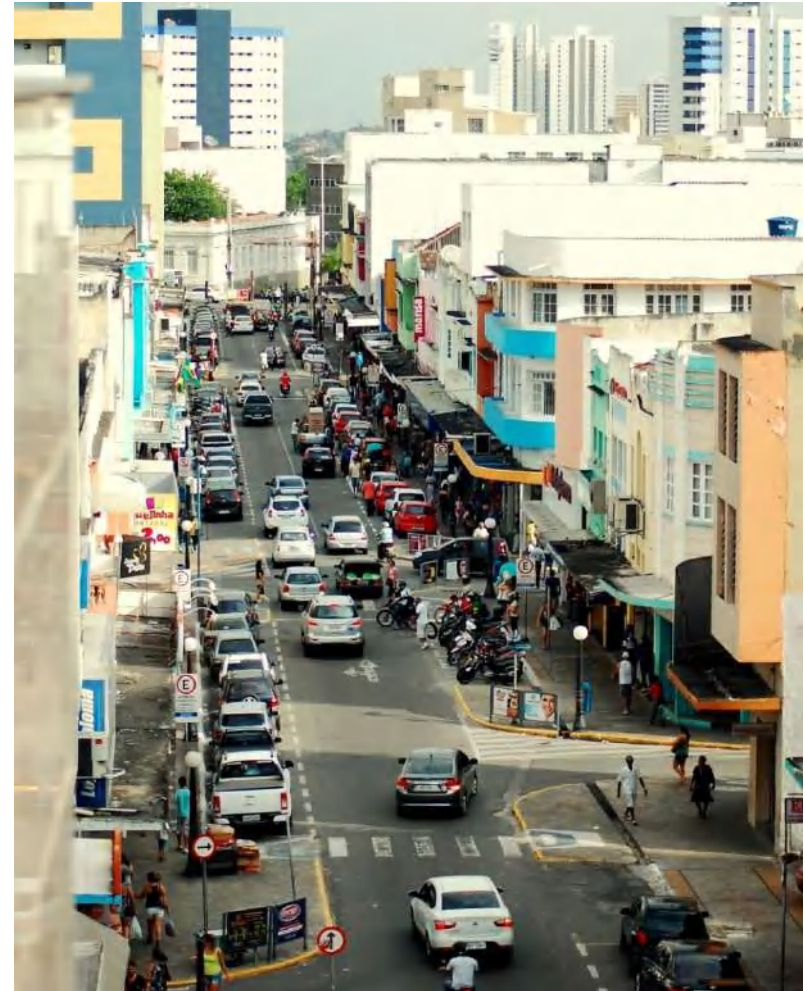


Fonte: Acervo Pessoal (2015).



Fonte: Acervo Pessoal (2015).

Imagem 20: Estrutura das ruas do Centro (Rua Maciel Pinheiro)



Fonte: Araújo, 2015

Das ruas da área de estudo a única que possui rede elétrica embutida, eliminando a fiação aérea entre postes é a Rua Maciel Pinheiro (imagem 20), todas as outras vias têm fiação exposta, muitas vezes entrando em conflito com a vegetação e a fachada das edificações históricas. Todas as vias possuem calçadas, entre dois e três metros e meio de largura, algumas com expansões nas esquinas aliadas às faixas de pedestres, diminuindo o percurso de travessia, ou criando pequenas praças conhecidas hoje como *parklets*. Há ruas fechadas apenas para circulações de pedestres, como o Calçadão Jhimmy de Oliveira na Rua Cardoso Vieira e a Rua Conselheiro Eufrosino Barbosa Pontes entre a Av. Floriano Peixoto e a Rua Peregrino de Carvalho. Também entre estas duas vias há um beco informal sem identificação, provavelmente criado a partir das sobras no lote do supermercado Bom Preço, fechando a noite e tendo, portanto, circulação limitada.

A vegetação não está presente em toda a área de estudo, existindo apenas quando aliada aos espaços livres públicos, como as praças, calçadões e canteiros centrais. A proteção aérea nas outras áreas é feita nas adjacências das

construções, com as marquises (imagem 21). Cobertura essa que também falta nos pontos de ônibus distribuídos pela área, onde seis dos quinze existentes são desprovidos de proteção, marcados apenas por hastes de concreto que muitas vezes não apresentam sinalização ou referência a qual linha ou rota de ônibus possui parada no local, como pode ser visto na imagem 22.

Imagem 21: Marquises na Rua Venâncio Neiva



Fonte: acervo pessoal (2015)

De 11 linhas de ônibus que circulam por toda a cidade e distritos, 10 passam pela área de estudo no centro da cidade, com paradas na Rua Marquês do Herval e Floriano Peixoto (Imagem 22). São mais de 50 rotas passando por essas ruas, ou seja, cerca de 240 (COSTA, 2013) ônibus tendo que dividir o espaço da rua com outros automóveis, bicicletas e pedestres (Tabela 1). Principalmente na Av. Floriano Peixoto, sobrecarregando a via e fazendo dela o principal elo entre muitos pontos da cidade no quesito transporte público.

Cortar essa parte da folha

Tabela 1: Tabela de Linhas e Rotas do Transporte Público

Interárea	092, 245A, 245B, 263A, 263B, 922	1, 2, 7, 13, 15, 16
Distrital	009, 902a, 902b, 902c, 903a, 903b, 903c, 903d, 910a, 910b, 944A, 955a, 955b	2, 4, 5, 6, 7, 10, 16
Branca	090A, 090B, 900, 909	2, 8
Azul	101, 111	2, 9
Cinza	077	2, 8
Laranja	066, 660	1, 13
Marrom	055, 500, 505, 550, 555	4, 6, 12, 16
Vermelha	004, 004A, 400, 404, 444	1, 14
Verde	003A, 003B, 300B, 303, 333	3, 6, 12, 15
Amarela	020, 022, 202, 202A, 220, 222	1, 6, 13, 15
Preta	944, 944A	-

Fonte: Projeto CION – STTP (2015)

Imagem 22: Mapa de Linhas e Rotas do Transporte Público



Fonte: Projeto CION – STTP (2015), editado pela autora.

O mobiliário é quase o mesmo que foi instalado no Programa Campina Decó, no final da década de 90. Mas como a cidade é instável, não existindo um controle total sobre suas características, passando por constantes transformações (LYNCH, 2006), ou a falta de políticas públicas para manutenção, muito do que foi proposto e implantado no programa não foi seguido nos anos seguintes. Além das fachadas das edificações se encontrarem descaracterizadas, com placas e marquises irregulares, tanto o mobiliário quanto a pavimentação do piso não receberam manutenção adequada, encontrando-se quebrados ou remendados. Mesmo assim a presença desse instrumento influencia diretamente no comportamento das pessoas, como pode ser visto no mapa da imagem 30, sendo visível um maior uso e aglomeração de pessoas quando este existe.

A presença dos pontos de ônibus e cobertura vegetal atrai a permanência de pessoas, como pode ser visto em alguns pontos da Av. Floriano Peixoto, nas praças Clementino Procópio e da Bandeira, Rodoviária Velha e feirinha de frutas da Rua Peregrino de Carvalho. Os bancos presentes nas ruas e praças também agregam pessoas, como pode ser visto nos

*parktets* da Rua Maciel Pinheiro, única com esse mobiliário de permanência existente, e nas praças e Calçadas. No restante das ruas que não existe esse instrumento, as pessoas acabam criando ou se apropriam da diferença de nível entre a edificação e a rua ou dos canteiros de vegetação para descansar, adequando o meio e provando a necessidade de existência de mais mecanismos como esse (Imagens 23). Essa relação se repete também com a ausência de bicicletário, existindo sempre bicicletas presas ao tronco de árvores dos canteiros centrais, postes ou gradis (Imagem 24).

Algumas ruas da cidade já foram grandes calçadas com o uso exclusivo de pedestres, como a Rua Cardoso Vieira, Rua Maciel Pinheiro, Venâncio Neiva e Semeão Leal. Em 1980 quase todas foram reabertas para passagem de automóveis, motivados pelos ideais de modernização da época e com o objetivo de resolver problemas de ocupação ilegal por comércio ambulante. Restando hoje apenas esse pequeno trecho da Cardoso Vieira (AQUINO ET AL., 2015).

Imagem 23: Mobiliário existente pela área de estudo. Rua Maciel Pinheiro, 2015



Fonte: Acervo pessoal (2015)

O calçadão Jimmy de Oliveira, ou calçadão da Rua Cardoso Vieira já apresenta mais mobiliário, vegetação e manifestações de permanência que o restante da área de estudo (Imagem 25). Por ser um trecho de rua para pedestres, com uso majoritariamente comercial, com a presença de lojas, estabelecimentos, além do uso residencial nos pavimentos superiores do Ed, Lucas, há muitas pessoas

Imagem 24: Apropriação de outros mobiliários para prender bicicletas. Rua Marquês do Herval, Rua Maciel Pinheiro e Rua Venâncio Neiva, respectivamente.



Fonte: Acervo pessoal (2015)

no entra e sai das lojas, sentados as mesas colocadas fora dos limites do lote pelas lanchonetes, ambulantes, pessoas descansando, principalmente idosos (imagem 26 e 27). Esses usam o espaço também para socializar com pessoas da mesma faixa etária. O calçadão também é espaço de eventos culturais e políticos, principalmente no fim de semana e na época das festas juninas.

Imagem 25: Infraestrutura do Calçadão Jimmy de Oliveira



Fonte: Acervo pessoal (2015)

Imagem 26 e 27: Calçadão Jimmy de Oliveira (Conhecido como Calçadão da Cardoso Vieira)



Fonte: Acervo pessoal (2015)



Fonte: Acervo pessoal (2015)

O uso das edificações é outro fator que também influencia no comportamento dos pedestres. Com a predominância comercial alguns tipos de lojas aglomeram mais gente, como as de roupas, bijuterias e camelôs, ou nos pontos de uso mistos, com presença de hotéis ou pousadas. Existe também um maior número de pedestres na frente das galerias que permitem conexão pelo seu interior entre duas ruas adjacentes, sendo usado para passagem de pessoas. Fato que pode ser comprovado através da teoria de Gehl (2013) de que o pedestre sempre procura e utiliza o caminho mais curto, seguro e confortável para transitar.

Algumas ruas também são marcadas pela presença de barreiras que acabam estreitando o espaço destinado a circulação de pessoas, congestionando, direcionando o percurso ou impedindo a passagem. Como exemplos têm os gradis existentes nas esquinas do cruzamento da Rua Marquês do Herval e Floriano Peixoto, colocados ali para impedir que o pedestre atravessasse a rua naquele ponto, mas que não é completamente eficaz, fazendo com que muitas vezes o transeunte use a rua e não a calçada para caminhar. Este fato se repete ao final do Calçadão da Rua Cardoso

Vieira com a Rua Venâncio Neiva, deixando o ambiente apertado e atrapalhando a aglomeração de pessoas que vão utilizar a faixa de pedestre (Imagem 28). A existência de bancas de comércio ambulante em alguns pontos também contribui para esse estreitamento da calçada. Em consequência disso o pedestre acaba também usando a rua para passagem e muitas vezes entrando em conflito com os automóveis (imagem 29).

Imagem 28: Gradis no calçadão Jimmy de Oliveira com Rua Venâncio Neiva.



Fonte: Acervo pessoal (2015)



Imagem 29: Comércio ambulante, Rua Peregrino de Carvalho.



Fonte: Acervo pessoal (2015)

Em decorrência do uso predominantemente comercial, durante a noite quase nada funciona, diminuindo consideravelmente o número de pessoas circulando e utilizando o espaço em quase toda a área de estudo (Imagem 31). Quase todas as ruas ficam desertas depois do término do horário de comercial, havendo uma ou outra loja que aproveita o vazio da rua para fazer serviços como o de carga e descarga, mas este não dura muito e o logradouro logo se esvazia. Há um pouco de movimento, mas ainda de forma menos intensa quando comparada com o turno da manhã, onde existem residências, hotéis e pousadas, com o retorno de pessoa a casa e com a presença de pontos de venda ambulante de dvd's, de alimentos e de serviços de transporte, como nos arredores da Praça da Bandeira até o Calçadão Jhimmy de Oliveira, na Feirinha de Frutas da Rua Peregrino de Carvalho e no início da Venâncio Neiva, com a Lanchonete Malibu.

Imagem 30: Mapa de Localização do Mobiliário Urbano e Comportamento de Pedestres - Dia



Fonte: acervo pessoal (2015)

Imagem 31: Mapa de Localização do Mobiliário Urbano e Comportamento de Pedestres - Noite



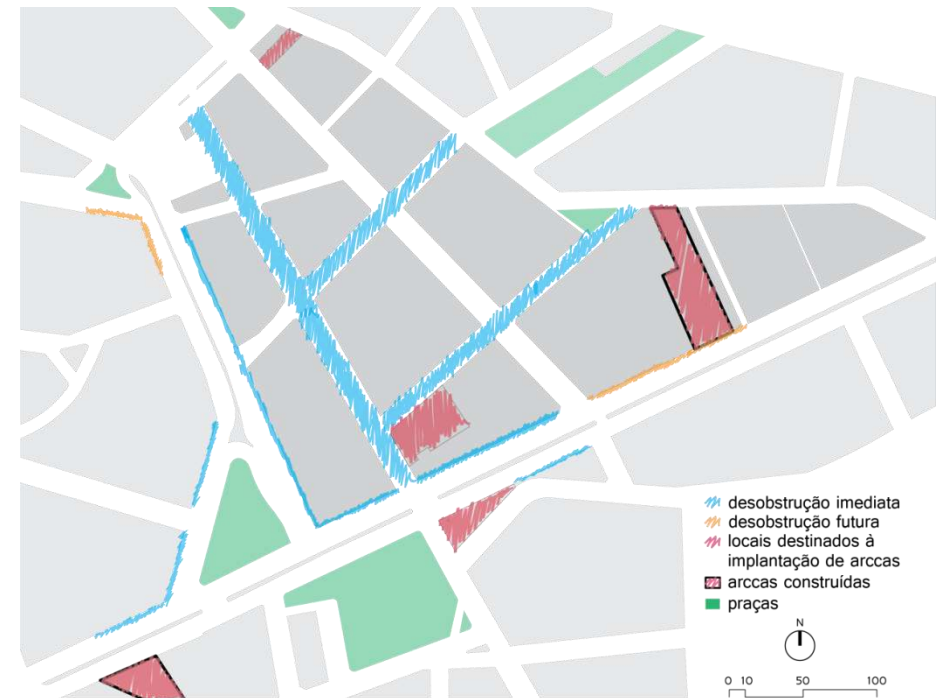
Fonte: Acervo pessoal (2015)

A área de estudo contempla também uma Arcca, Área Comercial e Cultural ao Ar Livre. Um projeto do final da década de 90 realizado pela prefeitura municipal com colaboração do escritório csa Arquitetura, com a intenção de transformar espaços livres sem usos, como terrenos baldios, lotes sem uso ou estacionamentos subutilizados em espaços para comercialização de produtos e disseminação da cultura local. Segundo a Prefeitura Municipal “é nessa área que vamos tentar abrigar os camelôs sem que eles percam as características peculiares de sua atividade – o imprevisto, a informalidade e a capacidade de adaptação” (2000[?], p.4). Um espaço aberto com infraestrutura para receber o monte e desmonte das barracas e mercadorias.

O projeto veio como uma solução para desobstruir as calçadas das ruas centrais (Maciel Pinheiro, Semeão Leal, Cardoso Vieira e Marquês do Herval) ocupadas por ambulantes. Criando espaços que seriam como uma “expansão do espaço público da rua, criando praças dotadas de alguns equipamentos”, utilizadas no horário comercial por vendedores ambulantes e à noite e fim de semanas com

outros usos e atividades voltadas para a população (Imagem 30).

Imagem 32: Mapa de Desobstrução das Ruas e Criação Arccas



Fonte: Prefeitura de Campina Grande (1997)

Dotadas de vegetação, infraestrutura, iluminação, bancos, banheiros, e outros serviços públicos como correios, bancas de revistas e jornais, bares e lanchonetes, com o propósito de garantir uso contínuo e dar segurança ao local. Para isso existiriam quiosques fixos, feitos com materiais e linguagem simples e de baixo custo, criando também uma identidade entre as arccas espalhadas pela cidade. Em alguns casos elas ganhariam uma utilização mais temática, como feira de frutas, por exemplo, ganhando por vezes um caráter de mercado ao ar livre.

Das cinco arccas previstas duas foram construídas, as duas na Av. Floriano Peixoto, uma dando acesso à Rua 13 de Maio, e outra dentro da área de estudo, dando acesso à Rua Peregrino de Carvalho. A segunda apresenta dois níveis e três acessos, um pela avenida e os outros dois pela outra rua, um deles vencendo a topografia do terreno de forma acessível, com rampas, representada pela linha tracejada do mapa (imagem 33)

É uma arcca de uso misto com a presença de camelôs, comercialização de frutas e com serviços de alimentação. Ao longo do equipamento há também dois pátios com

infraestrutura de permanência, um ao centro com uma praça de alimentação e o outro na entrada da Avenida Floriano Peixoto.

Imagem 33: Fluxos, Percursos e Zoneamento da Arcca



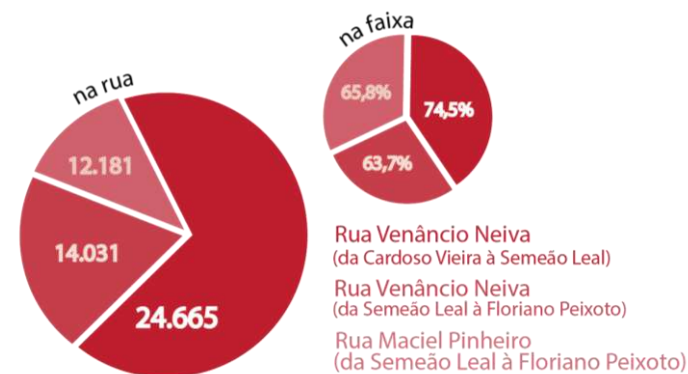
Fonte: Acervo Pessoal (2015)

Para compreender e diagnosticar os conflitos existentes no limite de intervenção no que diz respeito ao transporte e deslocamento de pessoas e automóveis, tomamos mão do levantamento realizado pela STTP (Superintendência de Transito e Transporte da Paraíba) elaborado no ano de 2014. A instituição realizou uma

pesquisa de campo em alguns pontos da cidade contabilizando a quantidade de pedestres que se locomoviam, a quantidade de automóveis e o número de acidente entre esses. Alguns desses pontos se encontram na área de estudo escolhida e serão percorridos a seguir.

A primeira contagem diz respeito à quantidade de pedestres que transita entre uma calçada e outra do trecho de rua visando ou não a faixa de pedestres para tal deslocamento. As contagens foram feitas entre o horário de 6:00 às 18:00h, e dentro do perímetro estudado há três pontos de pesquisa, dois na Rua Venâncio Neiva e um na Rua Maciel Pinheiro, detalhados no gráfico 1. Onde mais da metade dos pedestres atravessam a rua pela faixa de pedestres nos três pontos de pesquisa, e o mais volumoso foi o trecho da Rua Venâncio Neiva, entre a Cardoso Vieira e Semeão Leal, com 24.665 fazendo travessia de uma calçada para outra, e desses 74,5% usando a faixa de pedestres.

Gráfico 1: Contagem de Pedestres na Travessia entre Calçadas e na Faixa de Pedestres



. Fonte: STTP (2014)

O segundo levantamento se refere à quantidade de veículos que passa por um trecho de rua nos horários de pico da manhã (6:30 às 8:30h) e da tarde (16:30 às 18:30), com pontos na Av. Floriano Peixoto, Peregrino de Carvalho, Maciel Pinheiro e Sete de Setembro (Gráfico 2). A quantidade de veículos depende da rua e do horário, não havendo uma uniformidade de passagem entre os pontos, em dois deles o fluxo é maior à tarde e nos outros dois pela manhã.

Gráfico 2: Contagem Veículos nos Horários de Pico.

ruas	manhã (06:30 - 08:30h)	tarde (16:30 - 18:30h)	total/ horário de pico/dia
Av. Floriano Peixoto (da Clipsi ao Viaduto)	6.341	7.476	13.817
Rua Sete de Setembro	1.135	1.306	2.441
Rua Maciel Pinheiro (da Semeão Leal à Floriano Peixoto)	999	1.323	2.322
Rua Peregrino de Carvalho (da Cardoso Vieira à Floriano Peixoto)	639	475	1.114

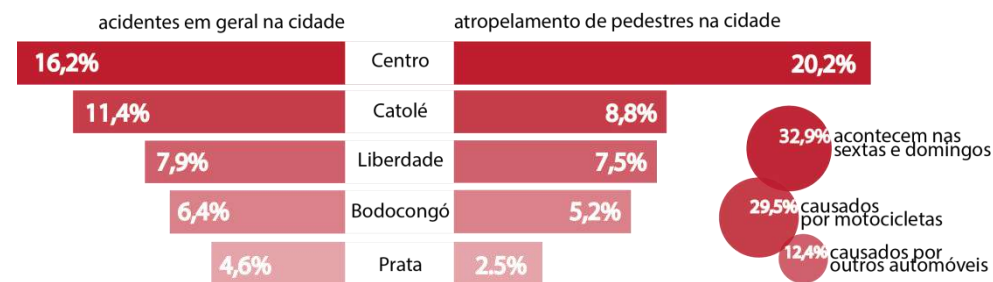
Fonte: STTP (2014)

A superintendência de Trânsito não tem registros de contagem de bicicletas no local, mas é facilmente perceptível a presença delas ao percorrer o espaço. Com a improvisação de bicicletários em postes, árvores e gradis e a circulação delas de maneira tímida e algumas vezes irregular.

Assim como a contagem de veículos e pedestres, foram contabilizados os acidentes de trânsito na cidade, resultando em um ranking dos bairros com maior número de batidas e atropelamentos, liderados pelo Centro. Segundo a STTP, no ano de 2014 foram registrados cerca de 4.438 mil acidentes na cidade, onde 16,2% foram no centro, uma média de 720 acidentes no ano. Desses acidentes 20,2% foram

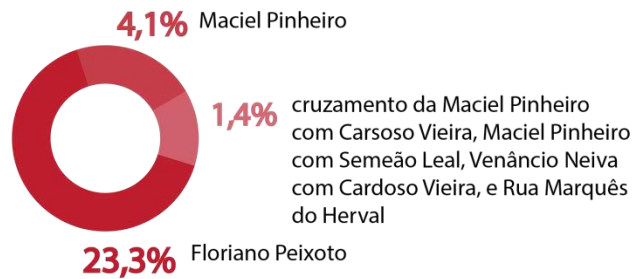
atropelamentos também registrados no Centro, cerca de 73 acidentes do tipo distribuídos pelas ruas da área escolhida (Gráfico 3). Com exceção da Rua Monsenhor Sales, Sete de Setembro e Manoel de Cavalcanti Belo, que não tiveram nenhuma ocorrência. Quase 33% desses acidentes ocorrem da sexta-feira ao domingo, com 29,5% causados por motocicletas e 12,4% por outros automóveis. Dos registrados a rua com maiores ocorrências foi a Avenida Floriano Peixoto, contabilizando 23%, seguida pela Maciel Pinheiro, com 4,1% e do restante empatados em 1,4% (Gráfico 4).

Gráfico 3: Quantitativa de Acidentes Gerais e de Atropelamentos na Cidade.



Fonte: STTP (2014)

Gráfico 4: Quantitativa de Atropelamentos no Centro da Cidade.



Fonte: STTP (2014)

Com o alto índice de veículos motorizados, públicos e privados, gerando engarrafamento e deixando as calçadas insuficientes e muitas vezes inacessíveis para a circulação de pedestres, que aliado à presença de obstáculos como ambulantes, postes e gradis, contribui para inacessibilidade do local fazendo com que os pedestres optem por caminhar pela rua junto aos automóveis ou pelos canteiros centrais, muitas vezes gerando acidentes de trânsito. Além disso, falta mobiliário (lixeiras, bancos e postes) na maioria das ruas, ou parte do que existe está deteriorado, em conjunto com a falta de espaço para o pedestre afasta iniciativas de permanência urbana, contribuindo para que o centro se transforme em um

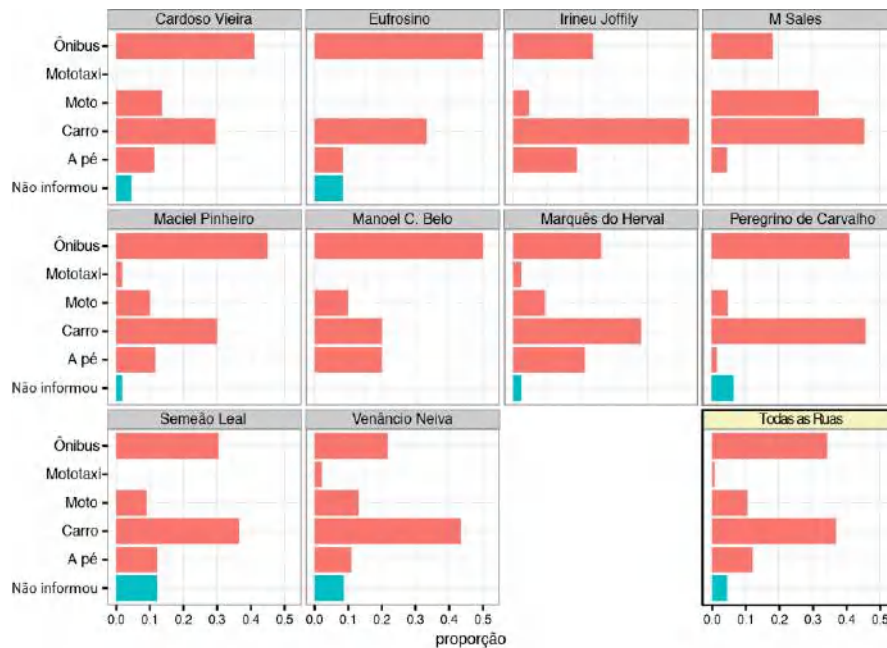
espaço de passagem, bem como para a diminuição de atividades fora do horário comercial.

No ano de 2015 o Laboratório de Rua (LabRua), projeto de pesquisa da Facisa (Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas), também realizou uma investigação na área de estudo. Com o intuito de entender a percepção dos usuários na área foram feitas entrevistas abordando questões sobre o transporte e a importância dada para alguns aspectos da via, como espaço destinado ao pedestre, faixa de circulação do veículo, estacionamento, espaços públicos, arborização e mobiliário urbano, com notas que variavam de 1 a 5. Foram abordadas 350 pessoas, de segunda a sábado, no horário comercial, que moram ou não na cidade, que trabalham na área do centro histórico ou que estavam ali apenas para usufruir de algum serviço.

Verificou-se que o carro e ônibus foram os meios de transporte mais utilizados para chegar à área (34,3% e 37,7%, respectivamente), com poucos usuários de utilizando bicicletas, mostrando que esse núcleo não se mostra convidativo para o uso de outros meios de locomoção, até pela inexistência de mobiliário para o mesmo (Gráfico 5).



Gráfico 5: Transportes Utilizados para se Chegar ao Centro  
(Entrevistados por Rua)



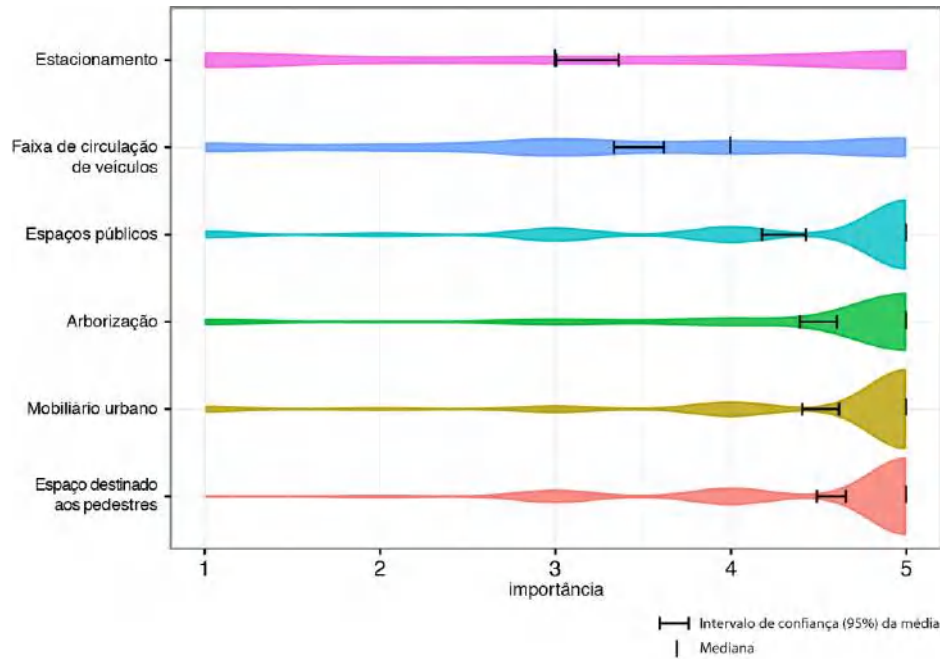
Fonte: LabRua (2016)

Quando questionados onde estacionou o veículo particular para aqueles que o utilizaram, não foi percebida uma relação entre o uso do automóvel e a rua onde a pessoa foi entrevistada, demonstrando que não é a oferta de vagas que atrai o transeunte para determinada via. A maioria não estacionou na mesma via que foi entrevistada, parando em

algum lugar nas proximidades da área, na zona azul (26,1%) e muitas vezes em estacionamentos privados (31,1%), ou chegando à área de carona (23,6%), mostrando que a maior parte do circuito é feita a pé.

Sobre o grau de importância dada a alguns aspectos, os que receberam notas mais altas (entre 4 e 5) foram a importância do espaço destinado ao o pedestre, o mobiliário urbano, a arborização e os espaços públicos na via. A maioria dos entrevistados atribuiu notas mais baixas aos quesitos ligados ao transporte motorizado, como faixa de veículos e os estacionamentos, esse ultimo julgado como 'nada importante' por 28,3% dos entrevistados.

Gráfico X: Níveis de Importância



Fonte: LabRua (2016)

Tendo visto esses problemas e conflitos, é confirmada a necessidade de elaboração de um projeto de intervenção nessa malha urbana, deixando-o acessível a todos e quaisquer usuários, criando novos usos e instrumentos de acordo com as necessidades. Priorizando o pedestre, maior e mais importante utilizador do espaço, sendo possível a redução o número de vagas de estacionamentos, incentivando a circulação de outros meios de transporte, como os veículos não motorizados, minimizando os conflitos existentes entre os diferentes tipos de circulação (pedestre, ciclista, motociclista, automóvel e os veículos de transporte coletivo). Um projeto com boa orientação, sinalização, segurança e iluminação, incentivando o turismo e o reconhecimento dos seus bens culturais, valorizando suas potencialidades, resgatando e criando alguns usos, e incentivando a permanência urbana, contribuindo para que o centro não seja só um espaço de passagem.

## **4. Memorial Descritivo**

### **4.1. Diretrizes projetuais**

No ano de 2015, em cumprimento da Lei de Mobilidade urbana Federal (Nº 12.587/2012), a Prefeitura de Campina Grande juntamente com a Secretaria de Planejamento (SEPLAM) elaborou o Plano de Mobilidade urbana no município.

O plano pretende promover a reestruturação da mobilidade urbana criando condições básicas de circulação para todos os usuários, levando em consideração as características da cidade e os valores cívicos que se quer para o futuro. Com estratégias que procurem garantir espaços para os pedestres, priorização do transporte não motorizado, tornando o transporte coletivo mais atrativo e promovendo a integração entre estes.

Na diretriz 1 do plano trata-se do transporte não motorizado, considerando o caminhar como importante formador do espaço urbano, e reconhecendo a bicicleta como meio de transporte. Indicando em suas metas a adequação

da via para receber a circulação de bicicletas, bem como abarcar e instigar a circulação a pé.

Considera que as calçadas da cidade estão insatisfatórias, ao não apresentar um revestimento adequado e possuir obstáculos que dificultam a circulação livre e segura, enxergando também que muitas delas, principalmente no núcleo central não abarcam mais o volume de pedestres existentes. Prevendo o alargamento delas através da retirada de algumas vagas de estacionamentos.

Para promoção da bicicleta como meio de transporte, considera-se que para que esse meio comece a circular e as pessoas utilizem é preciso oferecer mecanismos de incentivo, como estacionamentos e vias com condições adequadas. Assim, prevê a instalação de bicicletários e paraciclos (abrigos cobertos) pela cidade, rede de aluguel e a instalação de vias exclusivas ou compartilhadas de circulação, promovendo também ações educativas no trânsito.

Reconhecendo que a quantidade de veículos aumenta todos os anos, promovendo engarrafamento e um meio urbano injusto, o plano quer promover equidade entre o meio

urbano e seus usuários. Com estratégias de humanizar o núcleo central através da reordenação das linhas de ônibus com parada na região, redistribuindo a frota, estabelecendo o limite de velocidade de 30 km/h em toda a área, permitindo o tráfego de bicicletas, a eliminação de vagas de estacionamento quando estiverem prejudicando o fluxo viário, reordenando o sistema de zona-azul, elaborando em contrapartida, projetos de criação de edifícios garagem.

O plano trata também da priorização do transporte coletivo em relação ao individual e ordenamento do transporte comercial. Indicando a instalação de faixas exclusivas de ônibus nas vias que comecem a apresentar atrasos, e o sistema BRT nas avenidas estruturantes da cidade, como a Av. Floriano Peixoto, além da reestruturação das linhas de ônibus existentes. Ordenando o serviço de carga e descarga, evitando que caminhões circulem pela tal avenida, e que aqueles acima de quatro toneladas não adentrem o núcleo central, permitindo o serviço só em horários específicos para não atrapalhar a circulação diária a função comercial.

Considerando e compreendendo as estratégias previstas no plano de mobilidade municipal, a história do município e as

modificações sofridas em sua malha urbana ao longo dos anos, entendendo o contexto histórico da época e os conceitos de pesquisadores e urbanistas, analisando projetos correlatos e em posse de todo o diagnóstico, foi possível compreender os problemas e potencialidades da área, assim como as necessidades do espaço, dos seus usuários, e os desejos dos gestores públicos, possibilitando preparar diretrizes projetuais que auxiliaram a elaboração desse projeto.

Diretrizes essas listadas a seguir, nas quais suas ações envolvem questões de redistribuição do espaço destinado aos pedestres e veículos motorizados, zoneando áreas de utilização, permitindo assim novos usos, favorecendo a permanência de pessoas, bem como a circulação de novos meios de transporte.

1. **Descongestionar usos:** controlando a velocidade da rua; aumentando as calçadas e outros espaços destinados ao pedestre; criando condições adequadas para a circulação do transporte não motorizado; diminuindo a quantidade de estacionamentos; ordenando serviço de carga e descarga; e

possibilitando a relocação de ambulantes para ambientes mais apropriados.

2. **Permitir/incentivar a permanência de pessoas:** possibilitando a inserção de mais mobiliário urbano; criando condições climáticas mais favoráveis; dando visibilidade a áreas ociosas; criando novos usos; incentivando o comércio e atraindo o uso residencial.
3. **Valorizar as qualidades técnicas e espaciais do espaço público:** preservando a identidade dos edifícios de valor histórico; permitindo maior visibilidade, principalmente de edifícios públicos; valorizando a Arca e a Feira de Frutas da Rua Peregrino de Carvalho como lugar de encontro, passagem e compra; incentivando outras feiras permanentes e temporárias do espaço; valorizando o potencial cultural do calçadão e praça da bandeira, permitindo a multiplicação desses eventos para outras áreas.

A correlação dessas diretrizes e ações com as escolhas projetuais será percebida a seguir, com a descrição das intervenções físicas propostas para as ruas e calçadas. Decisões que buscaram permitir a diminuição da diferença de uso e circulação das ruas e permitindo boa interação e circulação dos seus usuários. Através da humanização das vias, priorização de meios não motorizados e coletivos de circulação, restringindo o uso do automóvel particular possibilitando outras opções de deslocamento, através do desenho urbano.

## 4.2. Intervenções

Vários estudiosos relatam que rebaixar cota da calçada (ou elevar a da rua) é uma boa estratégia de controle de velocidade. Ao criar uma unidade de espaço, com cores, materiais e texturas pertencendo ao mesmo nível, é criada, principalmente no motorista, a sensação estar invadindo o espaço público, tomando assim mais cuidado ao circular pelo ambiente. Além disso, manter essa igualdade de nível permite uma maior interação entre todos os usuários, sejam motorizados ou não, permitindo contato visual e contribuindo na criação de respeito. Gerando assim uma rua compartilhada e permitindo todo tipo de deslocamento. Além de promover a sensação de inclusão social. É importante que todo e qualquer indivíduo se sinta parte do espaço, assim ele circulará de forma mais assídua e confortável. (DÉRIVE LAB, 2015).

Objetivando priorizar o pedestre e seu deslocamento, criando, ao máximo possível, um espaço sem interrupções no caminho, optou-se por elevar o nível da via até a cota da calçada, criando um espaço único e sem desnível, em quase todo o trecho do núcleo central. Promovendo uma integração

entre todos os espaços públicos: rua, calçada e praças. Diminuindo também o espaço destinado ao veículo particular, incentivando a circulação a pé ou por meios não motorizados (Imagem 37).

O compartilhamento total da via foi possível em quase todas as ruas da área de estudo. Exceto a Av. Floriano Peixoto, que pela sua extensão, quantidade de fluxo de pedestres e veículos (públicos e privados), e pela necessidade de circulação de transporte público ficou com a rua rebaixada em relação ao nível da calçada. Havendo a existência, em alguns pontos, de grandes patamares elevados para passagem livre e sem interrupções do pedestre, servindo também como inibidores de velocidade para os automóveis.

Ter um caminho livre de barreiras é um dos fatores importantes para gerar uma caminhada agradável e confortável, além de incentivar sua existência (GEHL, 2013). Assim, os estacionamentos que existiam junto à calçada foram retirados de todas as vias, sendo possível agora apenas nas áreas particulares e no entorno do perímetro de estudo. As faixas de circulação de automóveis foram

estreitadas ou extintas, permitindo o alargamento das calçadas ou criação de ruas exclusivas para pedestres. A diferença no traçado existente e proposto pode ser comparado na sobreposição dos mapas das imagens 34 e 35.

As ruas transversais da área de estudo (Mns. Sales, Manoel Cavalcanti Belo, o restante da Cardoso Vieira e Semeão Leal) foram fechadas para circulação de carro, transformando-se em grandes calçadões, formando um conjunto de espaços públicos comerciais juntamente com o calçadão Jimmy de Oliveira e a Rua Eufrosino Barbosa Pontes, que já apresentavam essa característica (imagem 37).

As Ruas Maciel Pinheiro e Venâncio Neiva, pela sua importância comercial e configuração, também foram fechadas para passagem de carros durante um intervalo de tempo. Entre 9h e 16h, horário com o maior índice de movimento de pedestres, a via vira uma grande calçada. Com o objetivo de melhorar a circulação, favorecendo também o comércio e permitindo uma maior percepção e visualização dos edifícios. Essa medida pode ser estendida nos finais de

semana, fazendo da rua um palco de atrações culturais e lúdicas para a população (Imagem 36 e 37).

O fechamento total e parcial das vias e a equidade de percurso garantem um passeio simples, acessível e atrativo. Valorizando a função comercial, possibilitando manifestações de lazer e cultura, e permitindo a circulação de outros meios de locomoção, como as bicicletas. Mas para que isso se dê de forma mais efetiva é preciso estabelecer o limite de velocidade para circulação do automóvel, permitindo que esse atinja no máximo 30 km/h. Um número que chega mais próximo dos outros usuários, e permite o contato visual e interação dos diferentes modais.

Imagem 34: Mapa da Situação Proposta

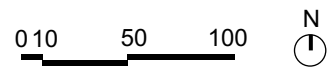
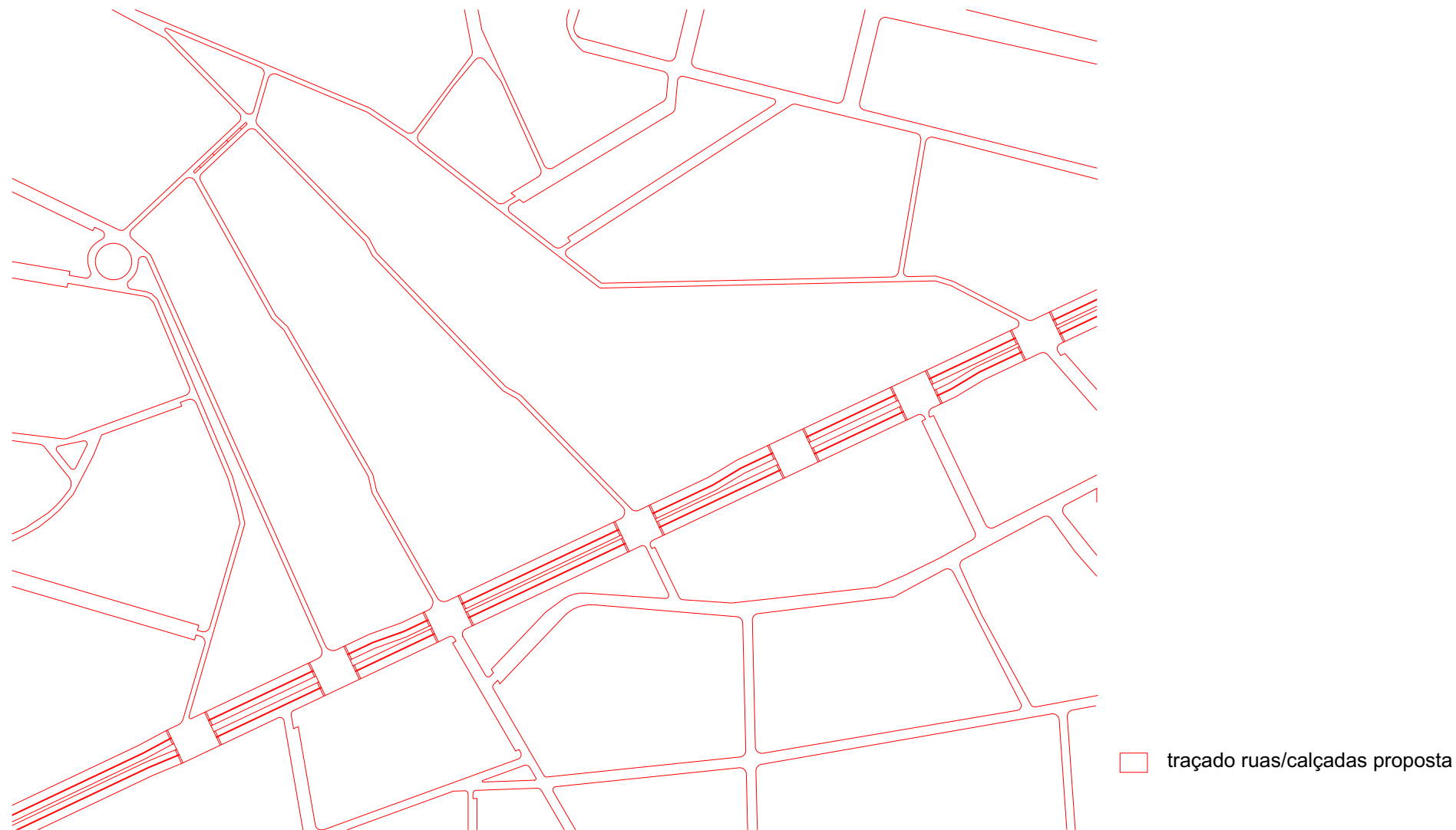




Imagem 35: Mapa da Situação Atual

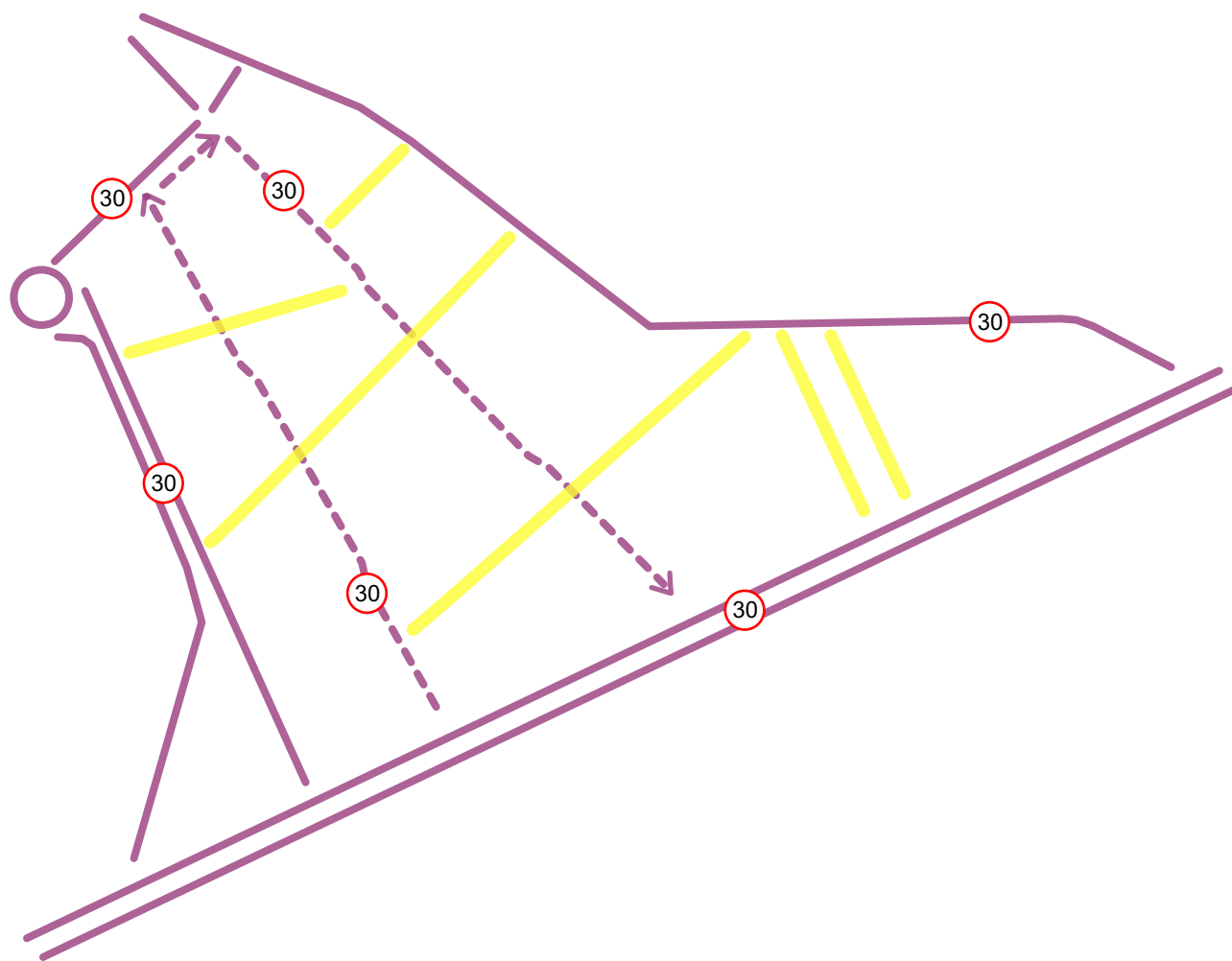


- ruas
- 1 Rua Sete de Setembro
- 2 Rua Manoel Cavalcante Belo
- 3 Rua Mns. Sales
- 4 Rua Barão do Abiaí/  
Rua Peregrino de Carvalho
- 5 Rua Marquês do Herval
- 6 Rua Venâncio Neiva
- 7 Rua Cardoso Vieira
- 8 Rua Maciel Pinheiro
- 9 Rua Semeão Leal
- 10 Rua Eufrosino Barbosa Pontes
- 11 Av. Floriano Peixoto

- edificações
- traçado ruas/calçadas atual



Imagem 36: Mapa de Circulações e Velocidades



- 60 limite de velocidade - até 60km/h
- 30 limite de velocidade - até 30km/h
- passagem de carros permitida
- - - passagem de carros com horário restrito (proibida entre 9h e 16h)
- passagem de carros proibida

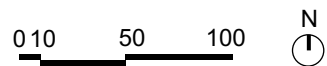


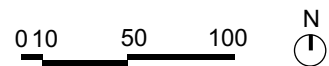
Imagem 37: Mapa de Níveis



ruas

- 1 Rua Sete de Setembro
- 2 Rua Manoel Cavalcante Belo
- 3 Rua Mns. Sales
- 4 Rua Barão do Abiaí/  
Rua Peregrino de Carvalho
- 5 Rua Marquês do Herval
- 6 Rua Venâncio Neiva
- 7 Rua Cardoso Vieira
- 8 Rua Maciel Pinheiro
- 9 Rua Semeão Leal
- 10 Rua Eufrosino Barbosa Pontes
- 11 Av. Floriano Peixoto

- nível rebaixado
- nível elevado
- quadras



As ruas periféricas da área de estudo (Sete de Setembro, Marquês do Herval, Floriano Peixoto e Peregrino de Carvalho) continuam com a circulação de automóveis sem restrição de horário, ficando com o mesmo sentido de fluxo, mas agora com apenas uma faixa de circulação por sentido. Sendo a Floriano e Marquês com duas mãos e a Peregrino e Sete de Setembro com uma. Esta apresenta pequeno trecho com dois fluxos, necessário para permitir o retorno entre as ruas Venâncio Neiva e Maciel Pinheiro.

. Mesmo com o alargamento da calçada, a retirada de duas ou três faixas de circulação (dependendo da rua) e dos estacionamentos, o novo desenho possibilitou o alargamento dos canteiros centrais. Espaço que já era utilizado para circulação de pessoas, mas que antes não possuía dimensões adequadas. Agora consegue abrigar além de mais vegetação arbórea, vegetação rasteira e mobiliário urbano, contribuindo para o bem estar visual e climático, permitindo circulação e uso.

Pela largura proposta, as novas ruas além conseguirem abarcar o grande fluxo de transeuntes, algumas possibilitarem, através de sua topografia não muito

acidentada, possuir equipamentos como quiosques e fiteiros. Esses que antes se encontravam espalhados pela área de estudo de forma inapropriada (atrapalhando o fluxo da calçada), podem ser organizados e distribuídos nos espaços que eram antes destinados aos carros nas ruas que foram estabelecidas aqui como calçadões. É possível também a existência de canteiros com vegetação e a instalação de cobertas de proteção, que contribuem com o melhoramento do microclima, protegendo da chuva e sol, e que em combinação com esses instrumentos de comércio e com inserção de mobiliário urbano atraíam manifestações de permanência (Imagem 39). É importante salientar que a maioria das edificações é de valor histórico-cultural, então o material e estrutura desses equipamentos, e o tipo de vegetação devem ser escolhidos de forma coerente, evitando conflitos.

Essas modificações possibilitaram a formação de um conjunto de espaços públicos urbanos com o que já existia (praças, feiras e arcca), permitindo a inserção de mais vegetação e equipamentos públicos mais adequados, criando uma unidade de espaço, contínua e mais legível (imagem 38).

Imagem 38: Mapa de Espaços Públicos, Encontro e Permanência

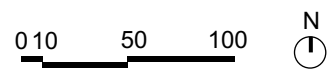
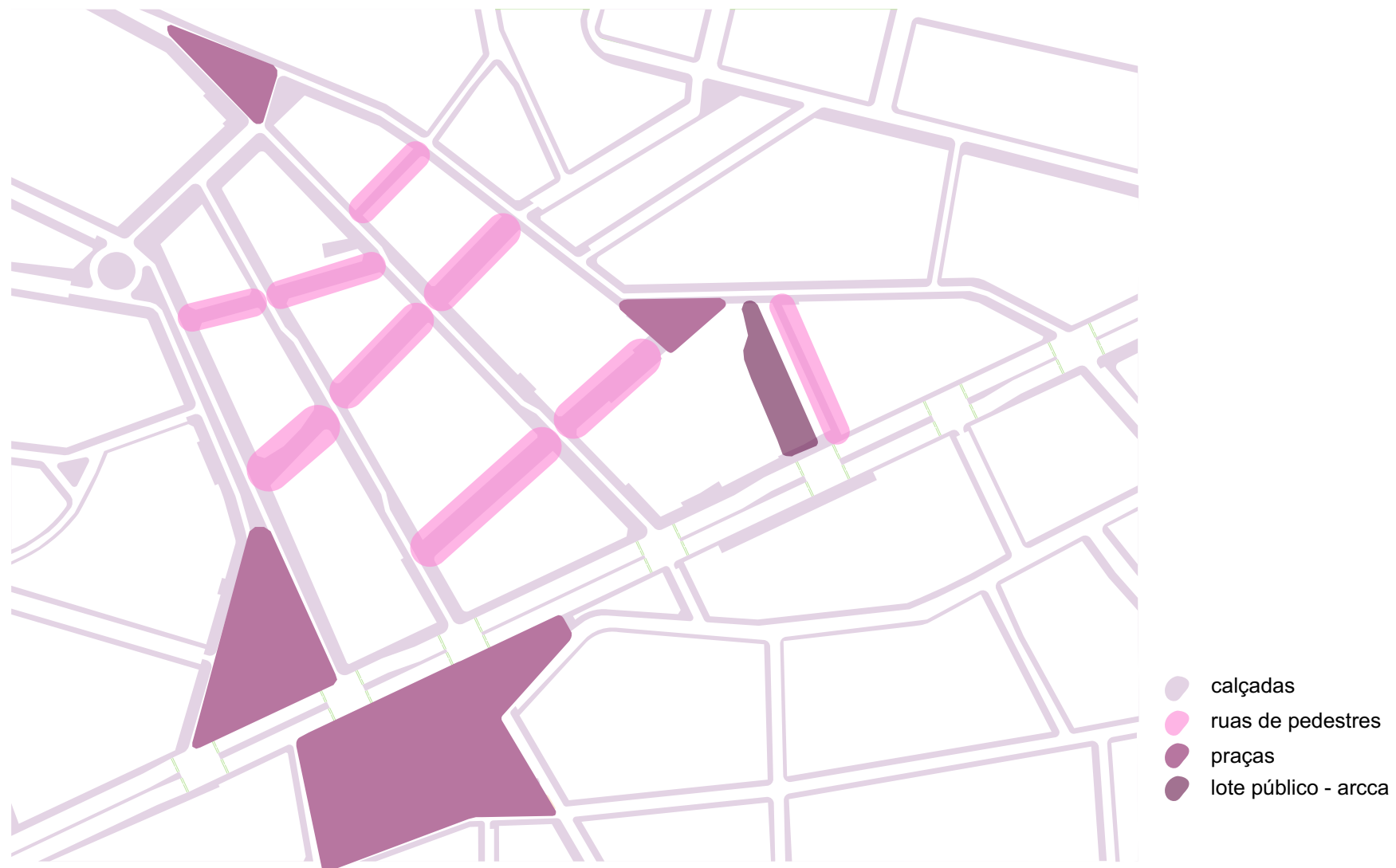
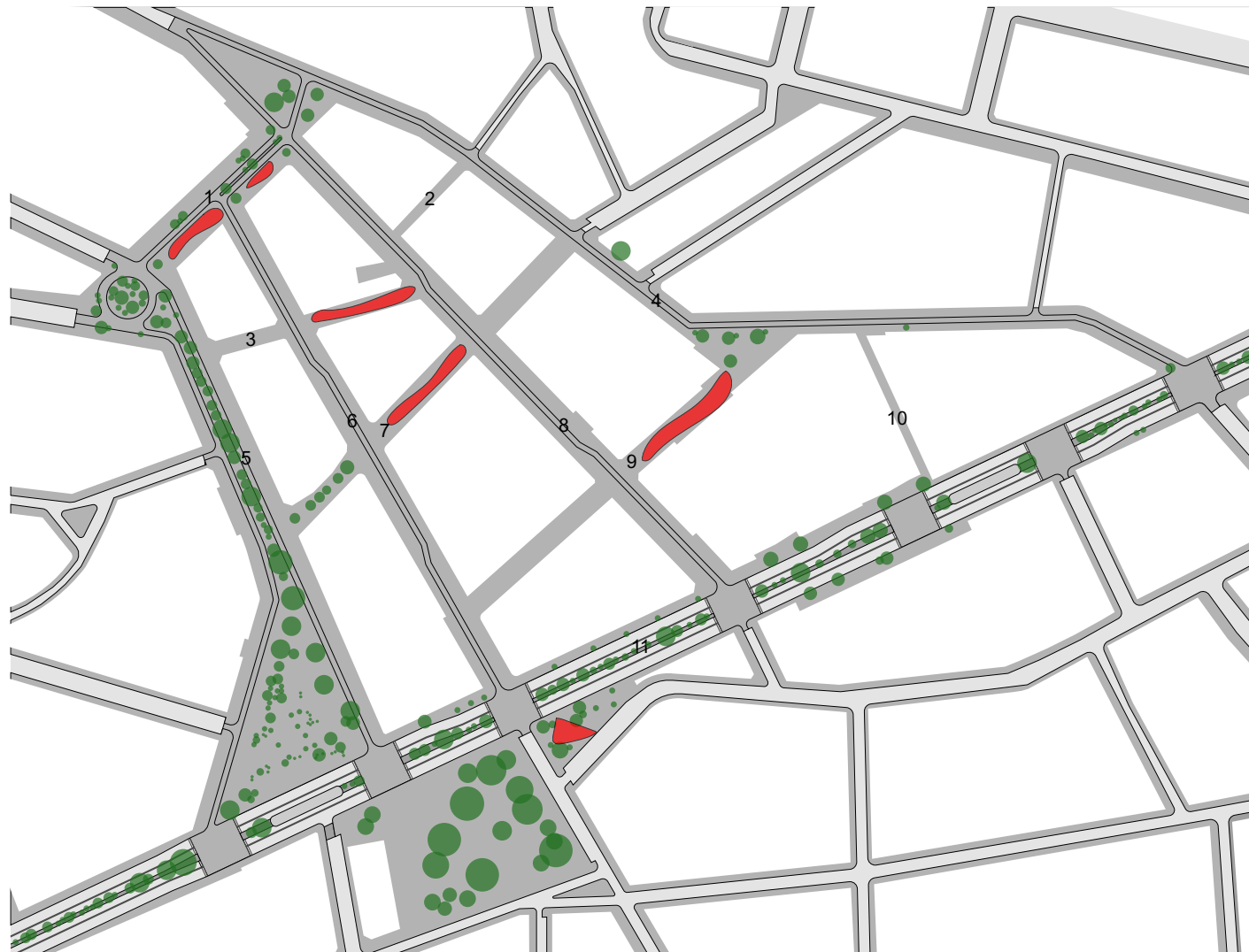


Imagem 39: Mapa dos Geradores de Sombra



ruas

- 1 Rua Sete de Setembro
- 2 Rua Manoel Cavalcante Belo
- 3 Rua Mns. Sales
- 4 Rua Barão do Abiaí/  
Rua Peregrino de Carvalho
- 5 Rua Marquês do Herval
- 6 Rua Venâncio Neiva
- 7 Rua Cardoso Vieira
- 8 Rua Maciel Pinheiro
- 9 Rua Semeão Leal
- 10 Rua Eufrosino Barbosa Pontes
- 11 Av. Floriano Peixoto

■ coberta  
● árvores

0 10 50 100 N  
I

Fonte: Acervo Pessoal (2016).

Com o intuito de também valorizar e permitir a circulação do meio não motorizado de transporte foram indicados por toda a área lugares favoráveis para implantação de estacionamentos de bicicletas (cobertos ou não) e equipamentos de aluguel. Esses espaços foram escolhidos de acordo com a frequência de bicicletas estacionadas em mobiliários não apropriados, e nas proximidades de espaços que propiciam a aglomeração de pessoas (imagem 41). Os pontos de aluguel foram posicionados nas periferias da área, de forma que possuíssem conexão levando em consideração a topografia e as distâncias, além de proximidade com importantes edificações na área e com as estações de embarque e desembarque de transporte público.

Foi percebida a subutilização do largo existente nas imediações da prefeitura, conhecido como Posto Futurama. O espaço tem localização estratégica, permitindo boas distâncias para se percorrer, seja a pé ou de bicicleta, até qualquer ponto da área de estudo, bem como proximidade com as estações de transporte coletivo propostas. Considerando o conceito exposto no plano de mobilidade, que para promover a bicicleta como meio de transporte é preciso

dar condições equivalentes as dadas aos outros modais. Assim, foi indicada a transformação do largo em uma praça e a instalação de equipamentos para auxiliar e incentivar o uso da bicicleta. Estruturas físicas que possuam banheiros (com espaço para banho), oficina mecânica e espaços cobertos destinados ao estacionamento e aluguel de bicicletas.

Em relação à circulação desse modal de transporte as ruas foram modificadas. As do interior da área de estudo apresentam configuração compartilhada, permitida pelo nivelamento rua-calçada e pelo limite de velocidade, já explanados anteriormente. Já a Av. Floriano Peixoto, que por estratégia de projeto não recebeu a mesma configuração das outras, recebeu a instalação de uma ciclovia, nas eminências da calçada, permitida pelo estreitamento das vias de circulação de automóveis.

Esse estreitamento foi resultado da implantação da via de circulação para bicicletas como também da escolha de instalação do BRT na avenida. Este exige tamanho e larguras mínimos de seus componentes (via, canteiro, abrigo e faixas de separação) que não permitiram a existência de outra faixa de circulação de veículo particular.

É indicada sua instalação, quando possível, nos canteiros centrais, assim como faixa exclusiva de circulação. Essa deve ter no mínimo 3,5m de largura, aliada a uma faixa separação elevada entre as outras vias, de cinquenta centímetros, ficando o canteiro central com 4m e responsável por abrigar a estação de embarque e desembarque. Essas precisam existir num intervalo de 400m, havendo, portanto duas dentro do fragmento urbano estudado. Uma na frente da praça da bandeira e outra na frente da Catedral. Escolhidas de acordo com a distância recomendada e com a anterior localização da maioria dos pontos de ônibus, a fim de não mudar muito o cotidiano e costumes existentes. Essas e outras regras estão presentes no manual desenvolvido pelo ITDP (2014), e vem para garantir que o transporte tenha eficiência e fluidez.

Para que essa implantação seja possível é preciso que nenhuma outra linha de ônibus circule pela via. Como mostrado no diagnóstico, quase todas as rotas de transporte coletivo da cidade tem passagem e paradas na avenida. É necessário o reordenamento desse modal, retirando sua passagem da avenida e relocando para as suas imediações, que aliado a um plano de metas pode permitir a integração

entre esses diferentes meios de transporte. Com uma integração temporal, onde o passageiro consegue trocar de modal usando um único bilhete, sendo possível também que o BRT chegue até o Terminal de Integração. Instrumento largamente utilizado em outras cidades brasileiras e que vem se mostrando bastante eficiente.

Essa mudança permite também o livramento do engarrafamento causado nas imediações do teatro municipal, onde os ônibus para poderem entrar no Terminal de Integração precisavam trocar abruptamente de faixa, gerando conflitos com os outros automóveis. Permitindo também a retirada do excesso de ônibus existentes na Praça da Bandeira e Clementino Procópio.

Campina Grande não possui lei ou orientação para dimensionamento e localização dos ambientes de carga e descarga. Então se tomou mão do manual 'Práticas de Estacionamento Belo Horizonte – DDI' (2010), formulado pela Prefeitura da cidade mineira, para distribuição do equipamento.



O manual define o espaço de carga e descarga como aquele que direciona determinado uso na via sem dificultar a fluidez e segurança dos diferentes utilizadores do espaço. Para tal divide em diferentes tipos, baseado no veículo e na edificação. Existindo na nossa área de estudo os tipos: de carga e descarga comum (atendendo a comércio e residência), de valores (bancos e outros estabelecimentos lotéricos), ambulância, ônibus, e coleta de lixo. Para a nossa área esse serviço será possível fora dos horários comerciais.

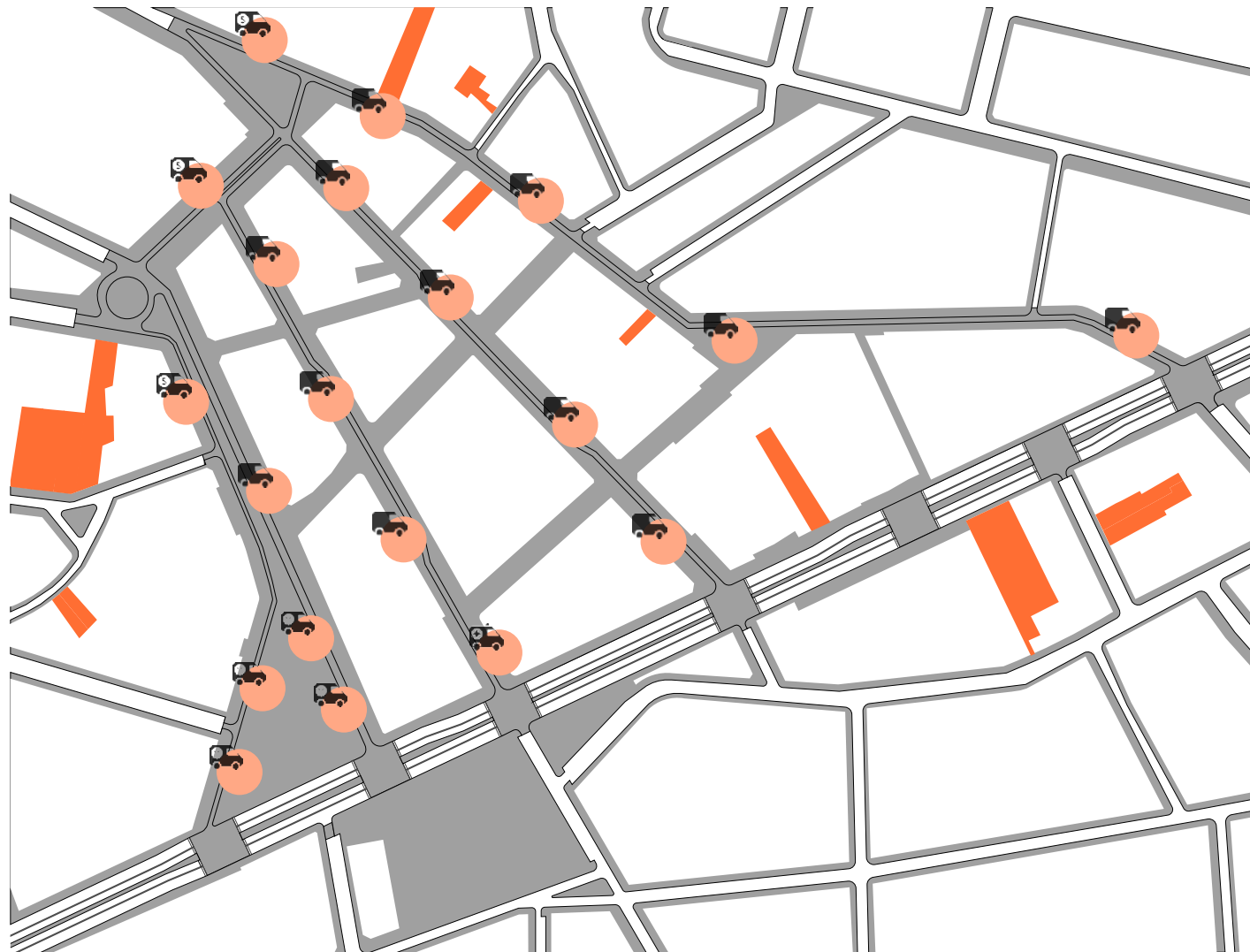
O manual recomenda que os serviços de carga e descarga sejam dispostos de 80 em 80m, possuindo 13m de comprimento e de 3 a 4 metros de profundidade. Os destinados à parada de carros de valores e ambulâncias não possuem um espaçamento fixo, sendo recomendada sua localização o mais próximo possível do estabelecimento, e possuindo um dimensionamento que varie na ocupação de 1 a 3 carros (ou seja, até 15m de comprimento). Não será necessária a utilização de paradas de ônibus, visto a existência do BRT na Avenida Floriano Peixoto, sendo a linha com passagem no interior da área (Rua Marquês do Herval), relocada. Não é preciso estabelecer um espaço destinado à

parada do carro de coleta de lixo, este pode parar em qualquer parte da rua, sem restrição de horário, desde que permaneça parado por no máximo 10min.

Com todos esses encaminhamentos pode-se estabelecer um tamanho único de carga e descarga, atingindo esse o valor máximo (13m x 3,5m), distribuídos no espaçamento de cerca de oitenta metros, encaixando nesse espaçamento o destinado à ambulância (na frente do posto de saúde na Rua Venâncio Neiva), os destinados à parada de carro forte na frende de bancos, e estacionamento de quiosques de alimentação móvel na praça da bandeira, tradição da vida noturna da cidade. Podendo esses serem mesclados quando a utilização prioritária de uso estiver ausente. Sendo entendida sua localização e sua prioridade de uso no mapa da imagem 40.

Mesmo retirando os estacionamentos das vias de circulação ainda é possível estacionar dentro da área de estudo, com a existência de lotes que oferecem o serviço. Além de a parada ser permitida nos arredores da área, com espaços ainda fornecidos na rua, apresentando uma relativa rotatividade graças ao serviço de zona azul.

Imagem 40: Mapa de Carga/Descarga e Estacionamento



- espaços de carga e descarga preferencialmente para:
  - 🚚 mercadorias
  - 🚒 valores
  - 🚑 ambulância
  - 🚚 alimentos
- estacionamentos

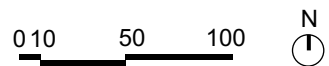


Imagem 41: Mapa de Transporte Público e Não-Motorizado



Em alguns pontos, pela ausência de estações de BRT, foi possível a diminuição do canteiro central da avenida, possibilitando o alargamento de uma das calçadas. Que em decorrência desse dimensionamento, de certa forma mais rigoroso exigido pelo modal e pela estrutura da rua, não foi possível o alargamento por completo. Pontos esses escolhidos de acordo com a maior aglomeração de pessoas e em locais que os lotes não apresentavam recuo frontal, possuindo calçada menor. Formando uma curva suave na rua que, além de permitir a expansão da calçada, funciona como inibidor de velocidade. Esse mecanismo se repetiu também nas ruas com passagem de automóveis restrita, auxiliando no posicionamento dos pontos de carga e descarga, e criando um ambiente mais dinâmico no nível do pedestre.

O retorno que existe nas imediações da praça da bandeira também foi retirado, alongando a praça e permitindo sua união com o canteiro. O fluxo que por ali passava foi redirecionado para o cruzamento das ruas Marquês do Herval-Sete de Setembro-João Pessoa-João Suassuna. Assim, optou-se por aprimorar o formato da praça existente

nessa intersecção, arredondando-a de forma que o novo ambiente, além de funcionar como praça, abrigando mais vegetação e a aglomeração de pessoas, funcionasse como uma rotatória. Permitindo a retirada dos sinais de trânsito que existiam, através de um desenho mais eficiente no controle e direcionamento do fluxo dos usuários, permitindo também uma maior visibilidade do espaço como um todo.

Uma importante característica da nova proposta de desenho das ruas foi justamente a possibilidade de retirar os sinais de trânsito de algumas áreas. Ficando presentes apenas em alguns pontos da Av. Floriano Peixoto, em detrimento da quantidade de diferentes usuários (pessoas, ônibus, bicicletas e automóveis) circulando o espaço e vindos de diferentes partes. A marcação desse mobiliário pode ser observada no mapa da imagem 73.

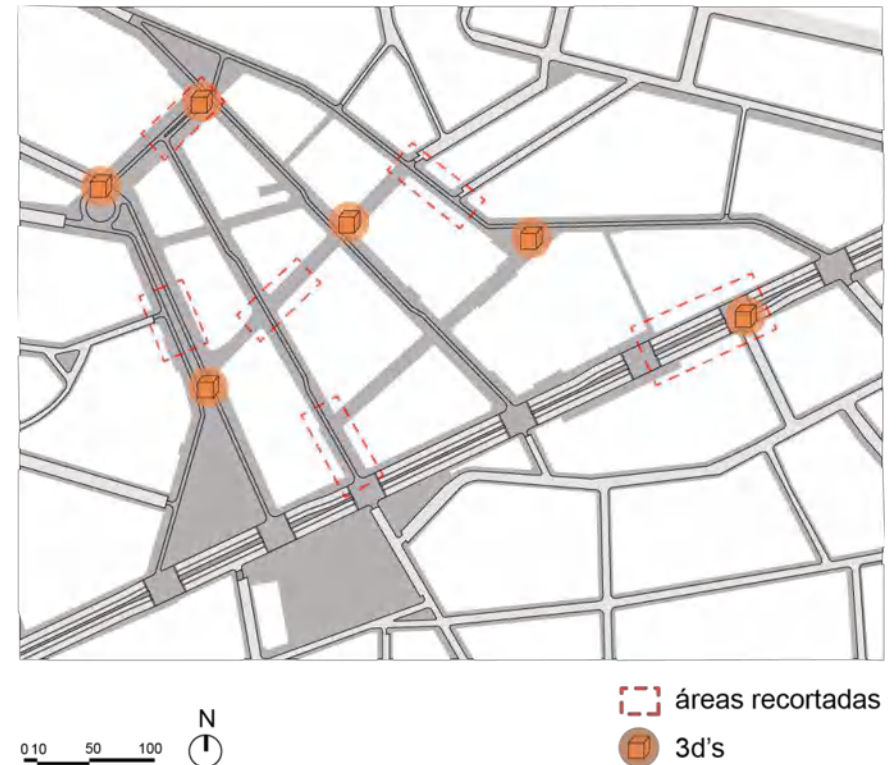
Essa reforma urbana permite também o ajuste da infraestrutura elétrica da área. Podendo ser colocada toda de forma subterrânea, se assemelhando a já existente na Rua Maciel Pinheiro. Limpando visualmente a rua, eliminando o conflito entre as hastes de concreto, os fios e as caixas de

energia com os edifícios históricos da região. Além de ser uma infraestrutura mais duradoura e de fácil manutenção.

De acordo com a Norma de Distribuição Unificada (NDU-006, 2012) da Energisa, foi constatada a necessidade de postes de iluminação no intervalo de 30 a 40 metros, podendo ser de uma ou duas alturas em um ou dois lados da via, dependendo da largura da via. Para ruas com menos de 15 metros de largura só é necessário em um lado, entre 15 e 30 metros dos dois lados da rua, alternados ou não. As únicas vias que fazem a necessidade da infraestrutura dupla são as com presença de canteiro central, no restante é suficiente a unilateral. Essa distribuição pode ser vista nos recortes aproximados das vias e cortes que serão apresentados.

Para gerar um maior entendimento da proposta, e criar um comparativo com modelo atual, foram elaborados recortes aproximando e cortes, para cada tipo de via. Existindo também algumas imagens tridimensionais de uma possível distribuição do espaço. A marcação das áreas escolhidas para detalhamento pode ser vistas na imagem ao lado e os comparativos a seguir. Seguidos do mapa de implantação geral da proposta, com os resumos de todas as intervenções.

Imagem 42: Marcação Pontos de Recortes e Esquemas Tridimensionais.



Fonte: acervo pessoal (2016)

Imagem 43: Recorte Rua Marquês do Herval - depois

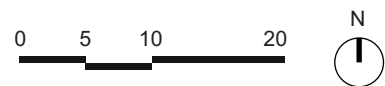
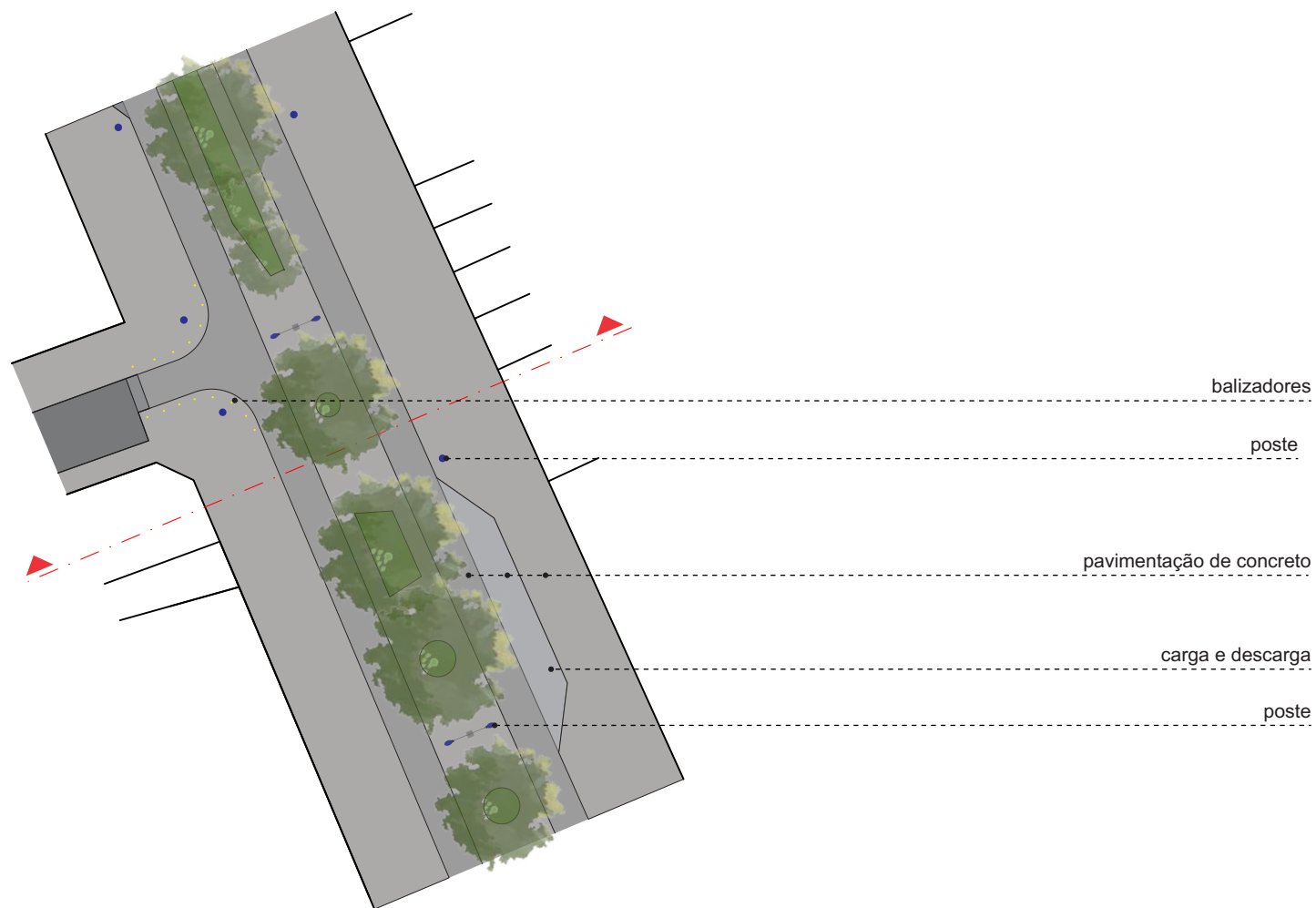


Imagem 44: Recorte Rua Marquês do Herval - antes



Imagem 45: Corte Rua Marquês do Herval - antes





Imagem 46: Corte Rua Marquês do Herval - depois

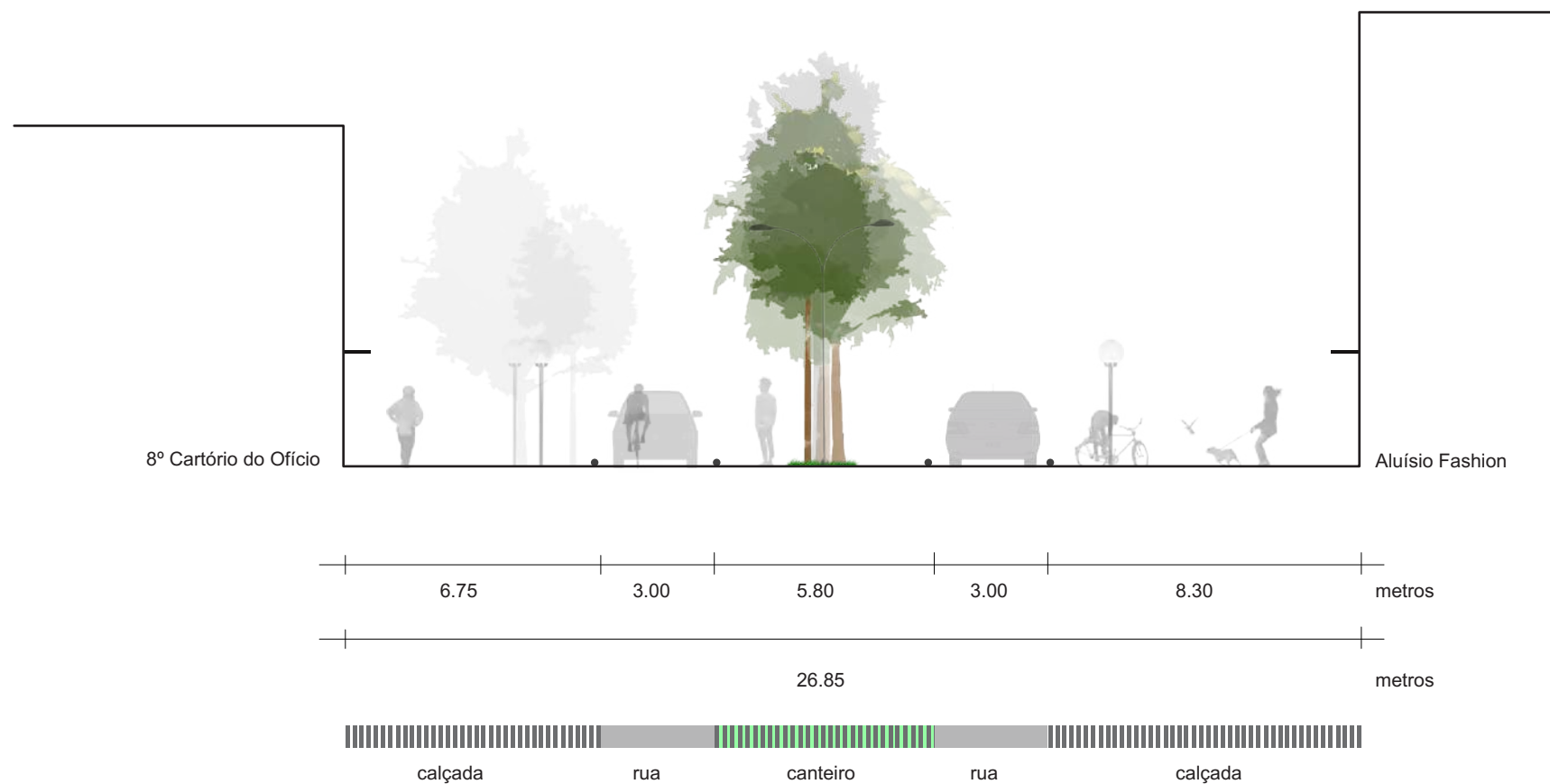


Imagem 47: Recorte Rua Sete de Setembro - depois

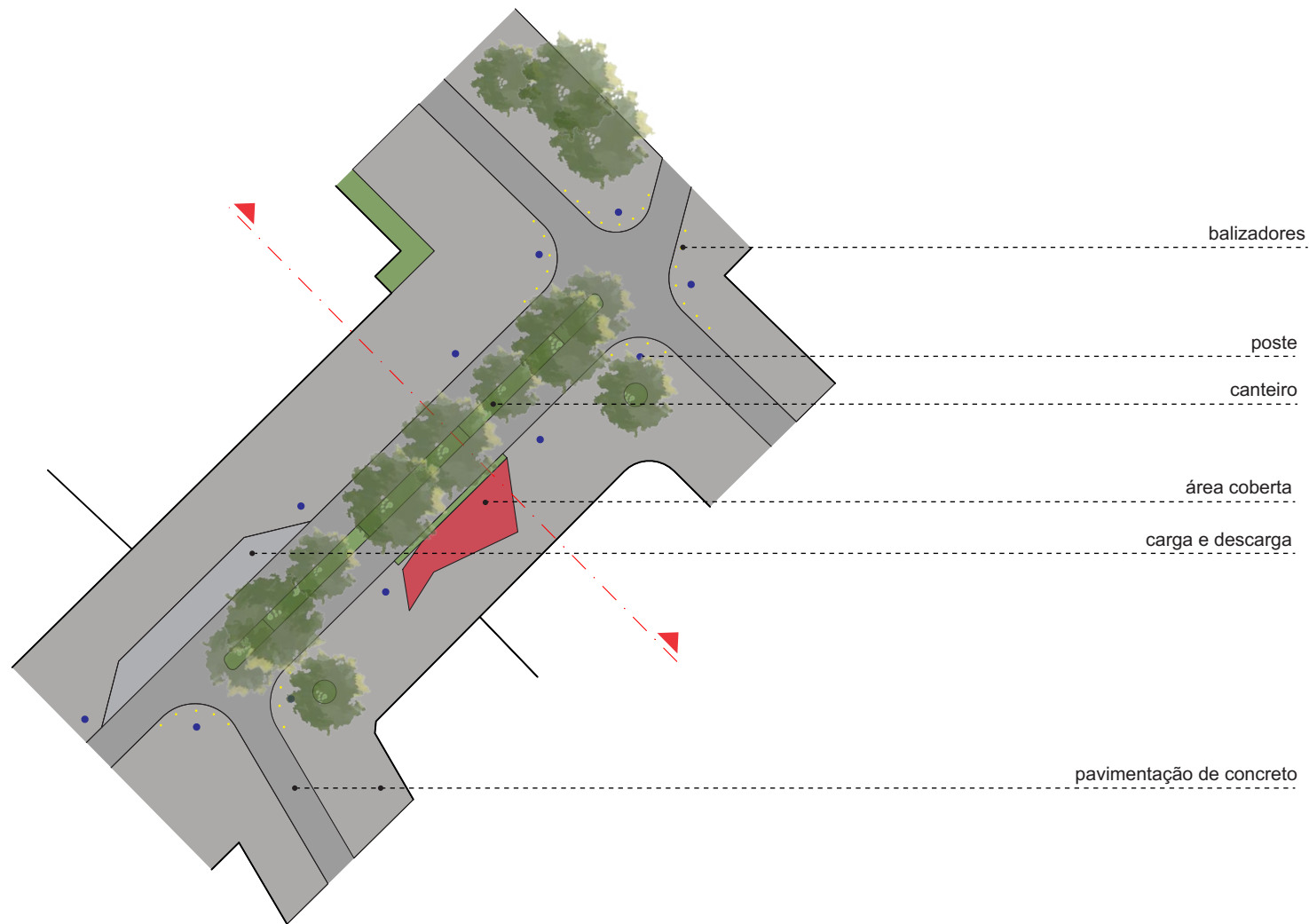


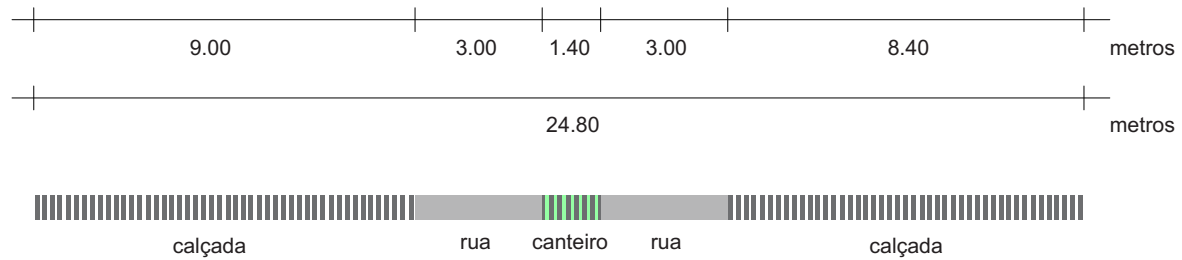
Imagem 48: Recorte Rua Sete de Setembro - antes



Imagem 49: Corte Rua Sete de Setembro - antes

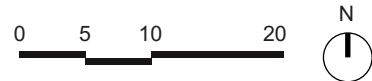
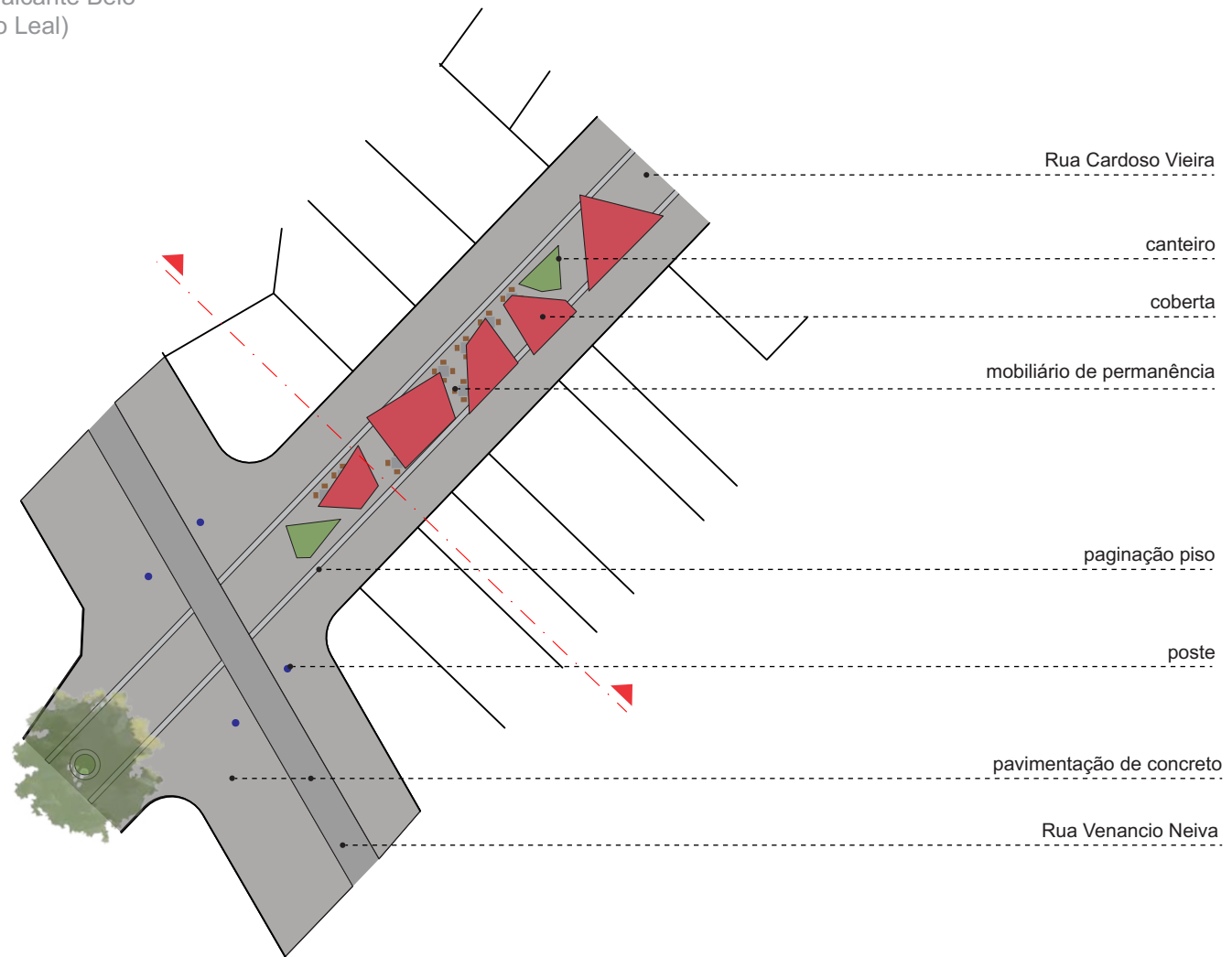


Imagem 50: Corte Rua Sete de Setembro - depois



# Imagem 51: Recorte Ruas transversais - exclusivas para pedestres - depois

(Rua Mns. Sales, Rua Manoel Cavalcante Belo  
Rua Cardoso Vieira e Rua Semeão Leal)



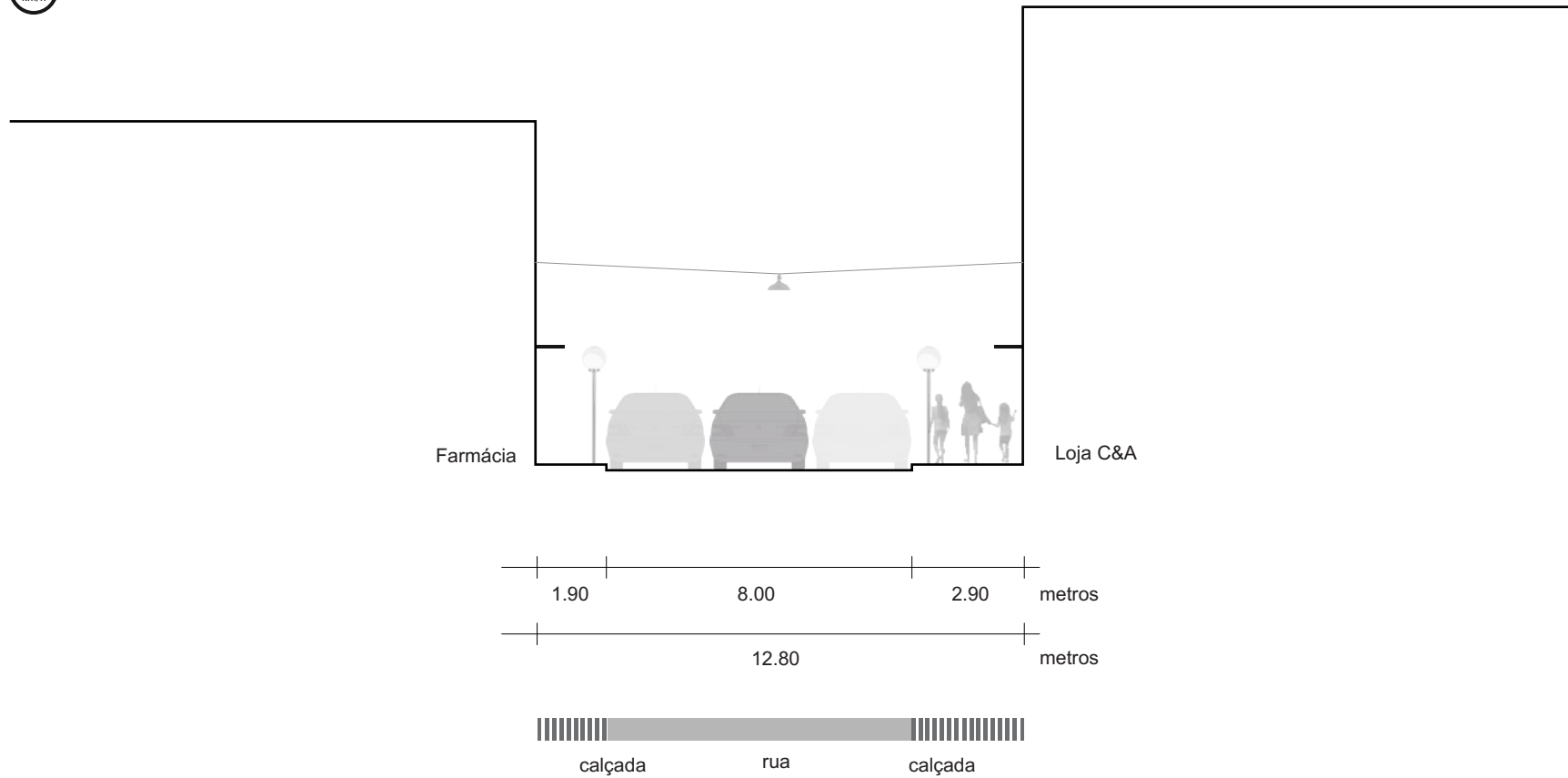
## Imagem 52: Recorte Ruas transversais - exclusivas para pedestres - antes

(Rua Mns. Sales, Rua Manoel Cavalcante Belo  
Rua Cardoso Vieira e Rua Semeão Leal)



### Imagem 53: Corte Ruas transversais - exclusivas para pedestres - antes

(Rua Mns. Sales, Rua Manoel Cavalcante Belo  
Rua Cardoso Vieira e Rua Semeão Leal)





# Imagem 54: Corte Ruas transversais - exclusivas para pedestres - depois

(Rua Mns. Sales, Rua Manoel Cavalcante Belo  
Rua Cardoso Vieira e Rua Semeão Leal)

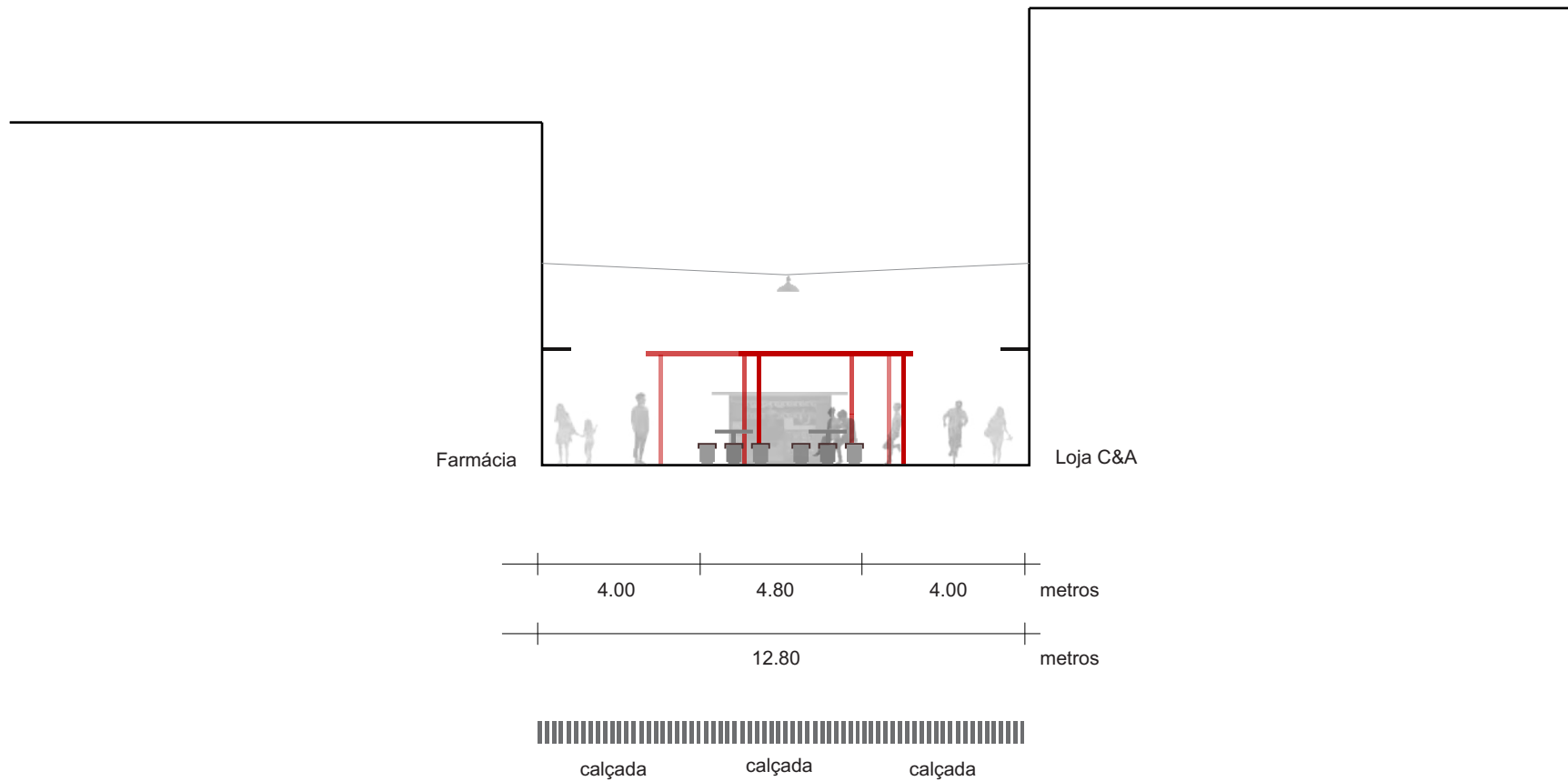


Imagem 55: Recorte Ruas longitudinais - passagem de automóveis restrita - depois  
(Rua Venêncio Neiva e Rua Maciel Pinheiro)

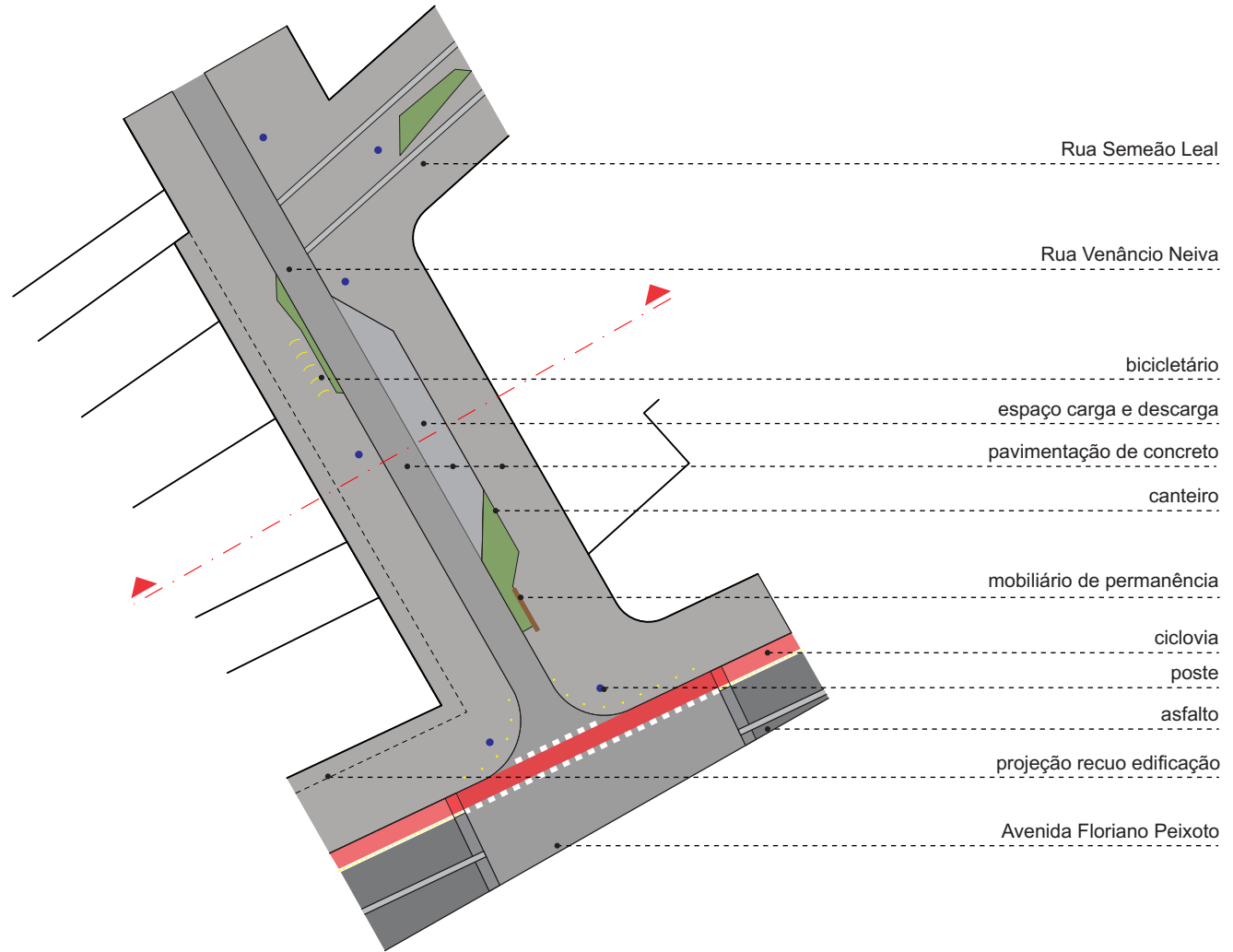
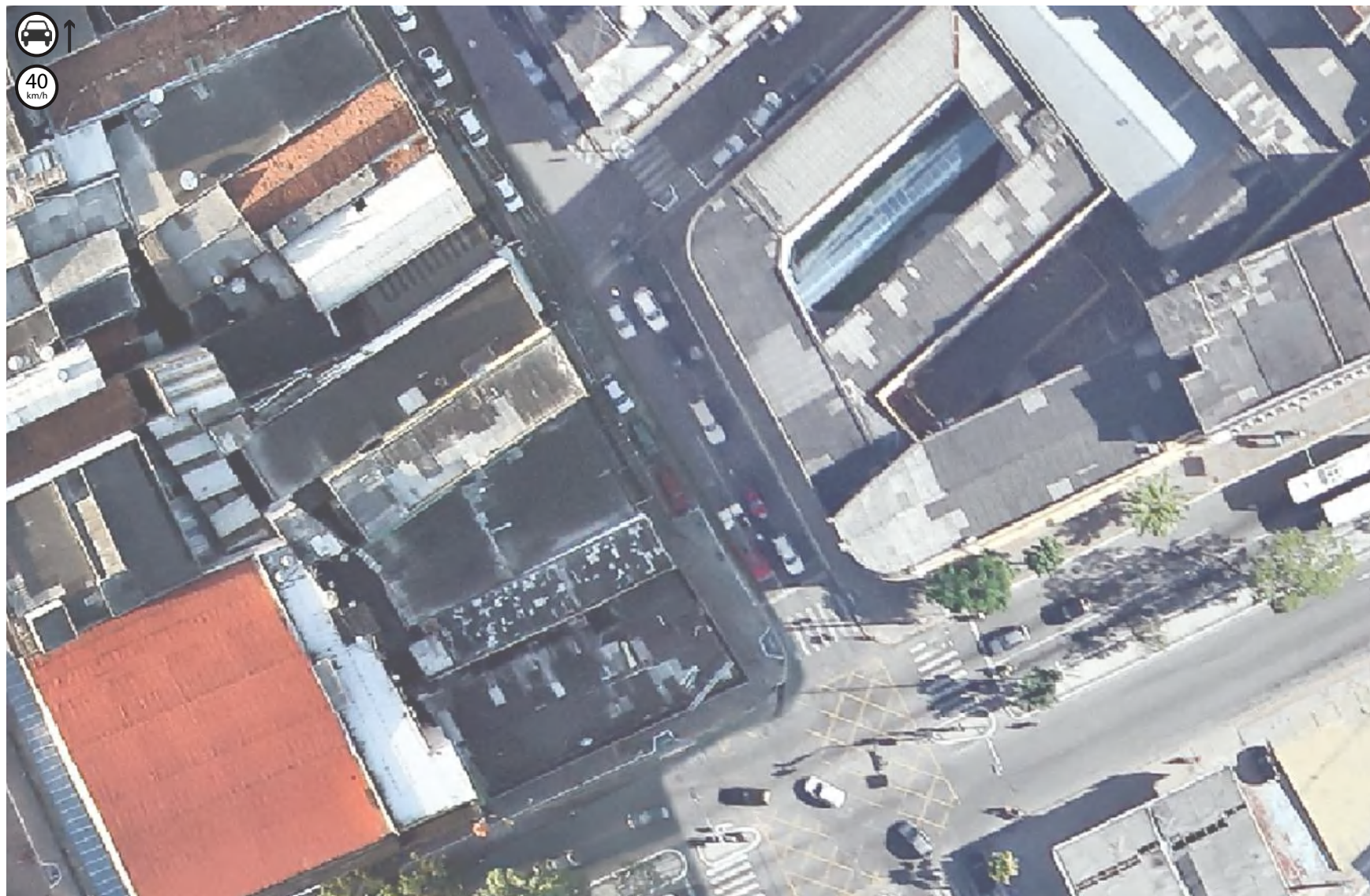
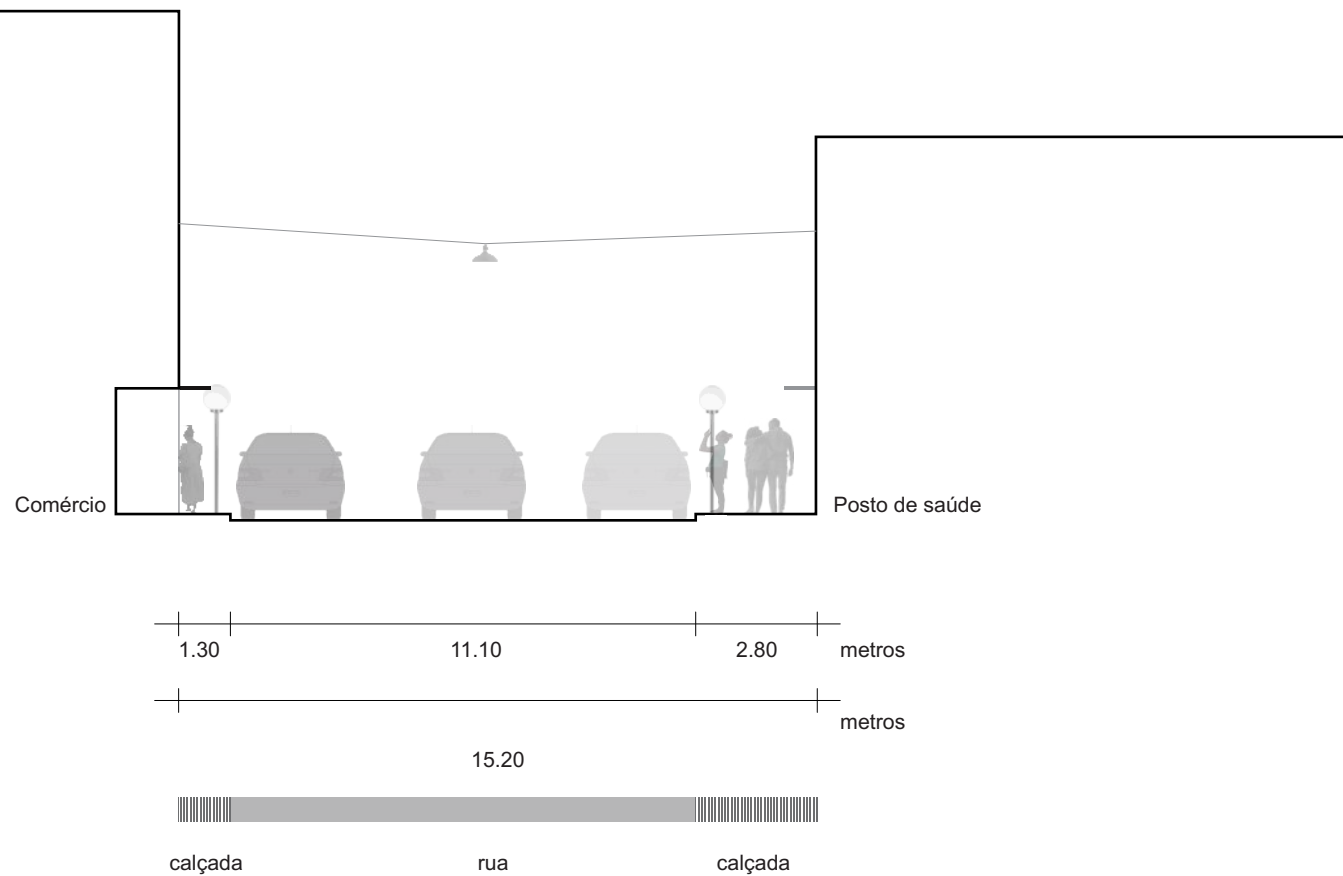


Imagem 56: Recorte Ruas longitudinais - passagem de automóveis restrita - antes  
(Rua Venêncio Neiva e Rua Maciel Pinheiro)



# Imagem 57: Corte Ruas longitudinais - passarem de automóveis restrita - antes

(Rua Venêncio Neiva e Rua Maciel Pinheiro)

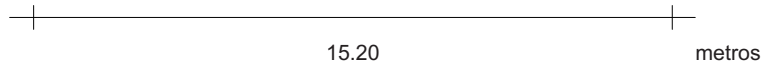
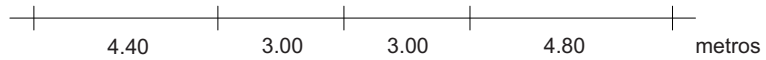


# Imagem 58: Corte Ruas longitudinais - passarem de automóveis restrita - depois

(Rua Venêncio Neiva e Rua Maciel Pinheiro)

 9h - 16h

 30 km/h



calçada rua ponto de carga e descarga calçada

(antes das 9h e depois de 18h)

Imagem 59: Recorte Rua Peregrino de Carvalho/Barão do Abiaí - depois

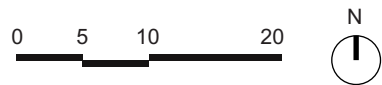
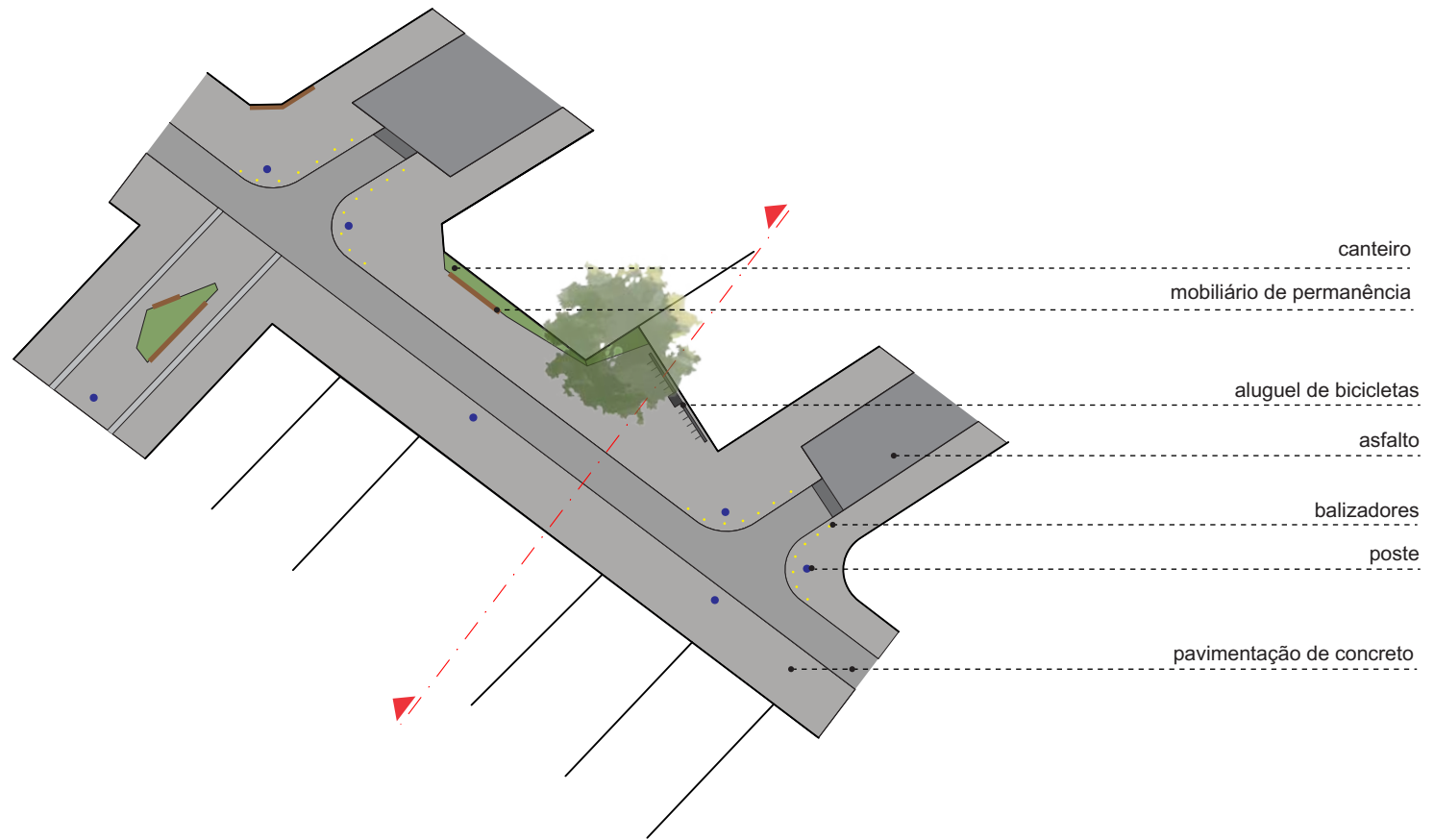


Imagem 60: Recorte Rua Peregrino de Carvalho/Barão do Abiaí - antes



Imagem 61: Corte Rua Peregrino de Carvalho/Barão do Abiaí - antes





Imagem 62: Corte Rua Peregrino de Carvalho/Barão do Abiaí - depois

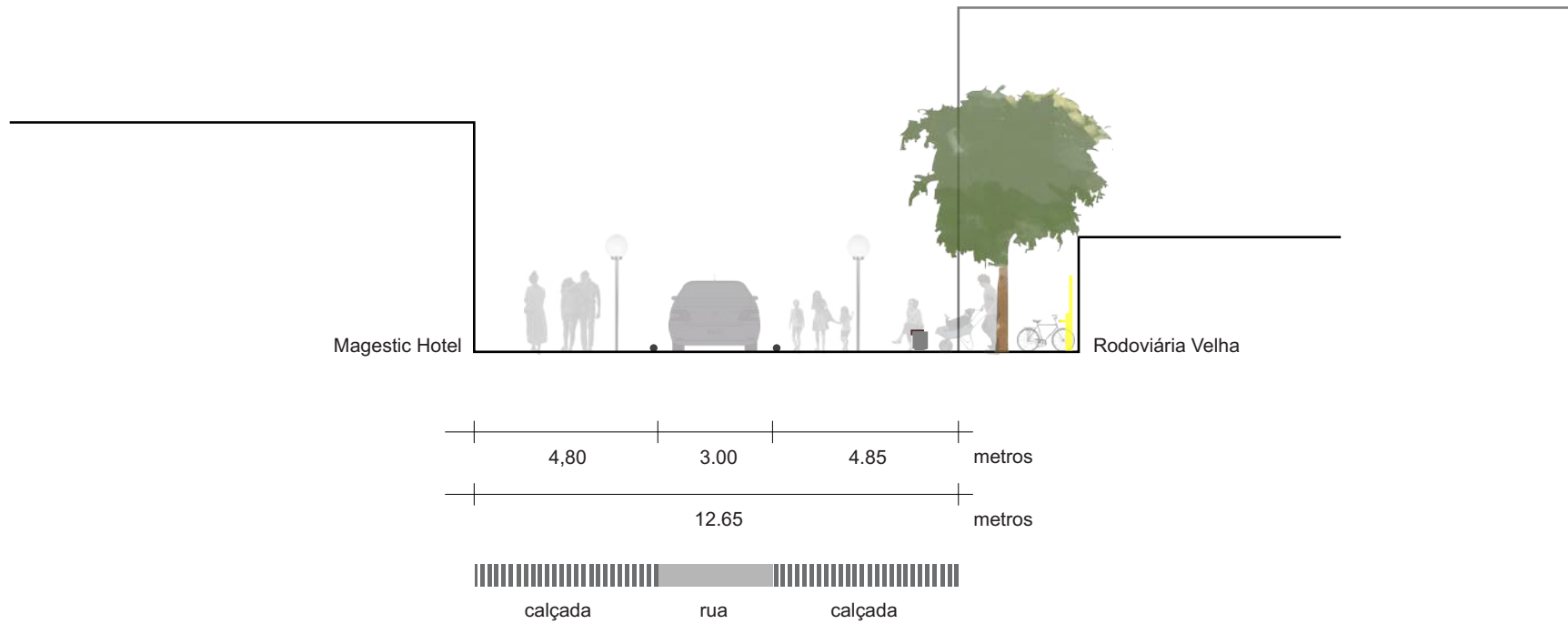


Imagem 63: Recorte Avenida Floriano Peixoto - depois

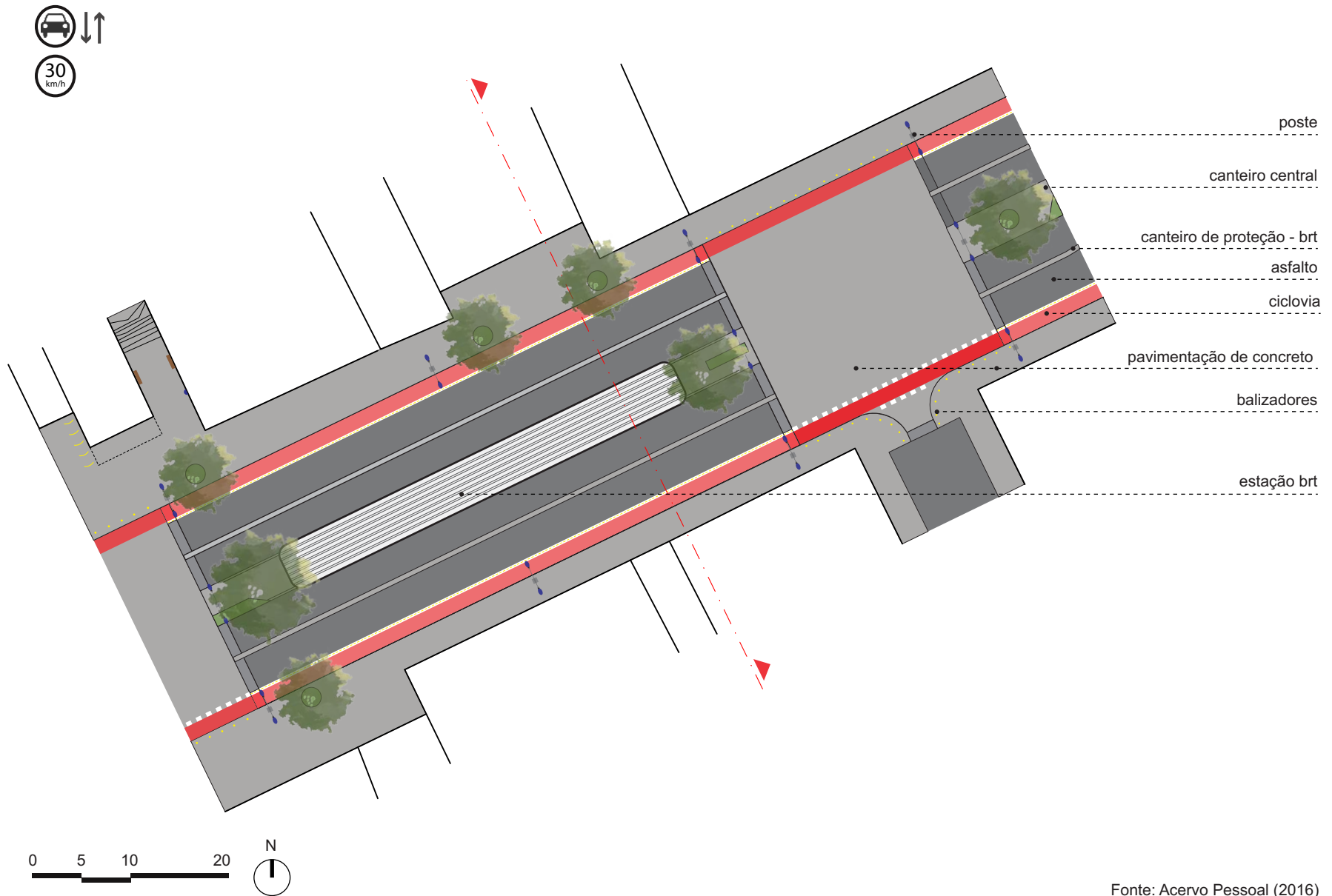


Imagem 64: Recorte Avenida Floriano Peixoto - antes



Imagem 65: Corte Av. Floriano Peixoto - antes



Imagem 66: Corte Av. Floriano Peixoto - depois



Imagem 67: Perspectiva Rua Marquês do Herval



Fonte: acervo pessoal (2016)

Imagem 68: Perspectiva Rotatória Rua Marquês do Herval



Fonte: acervo pessoal (2016)

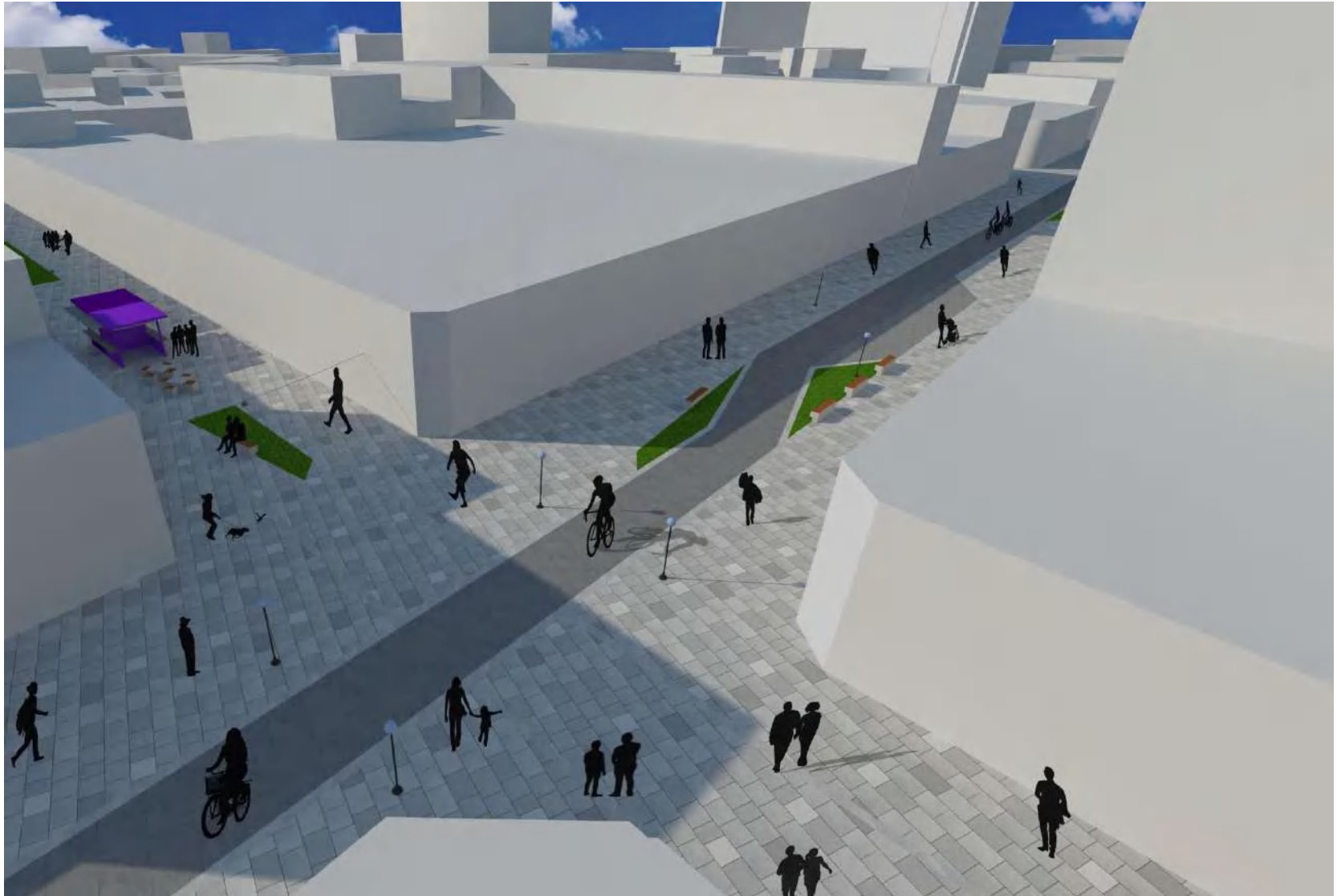
Imagem 69: Perspectiva Rua Sete de Setembro



Fonte: acervo pessoal (2016)



Imagem 70: Perspectiva Ruas Maciel Pinheiro e Cardoso Vieira – de uso restrito e exclusivo para pedestres



Fonte: acervo pessoal (2016)

Imagem 71: Perspectiva Av. Floriano Peixoto



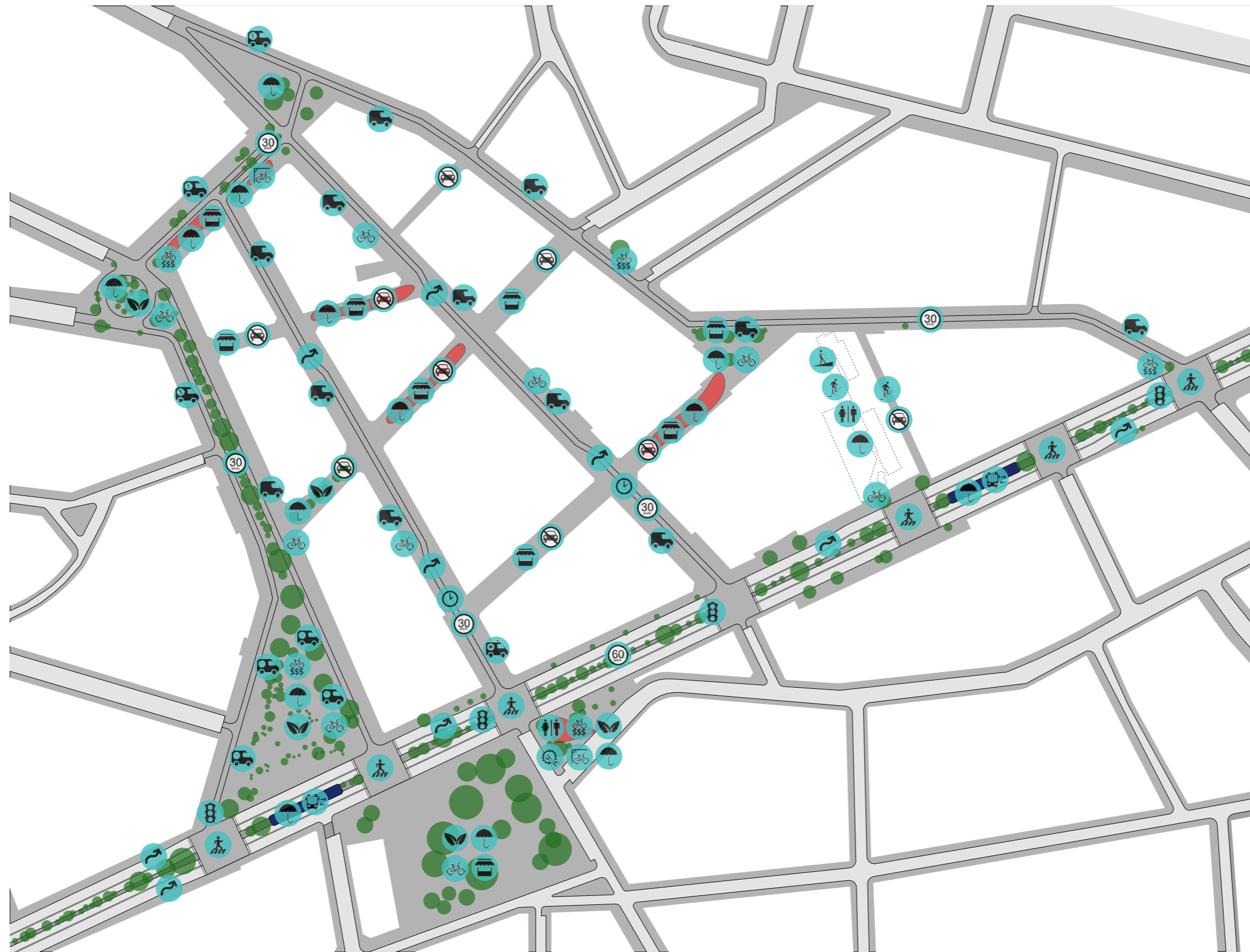
Fonte: acervo pessoal (2016)

Imagem 72: Perspectiva Rua Peregrino de Carvalho



Fonte: acervo pessoal (2016)

Imagem 73: Mapa Geral da Proposta



- faixa elevada
- acesso por rampa
- acesso por escada
- banheiro público
- aluguel de bicicletas
- estacionamento de bicicletas
- estacionamento de bicicletas coberto
- oficina de bicicletas
- área coberta
- áreas verdes públicas
- quiosques
- horário restrito para passagem de carros (de 9h às 16h)
- passagem de carros proibida
- velocidade máxima de 30km/h
- desvio rua
- estação de brt
- carga e descarga - valores
- carga e descarga - ambulância
- carga e descarga geral
- food truck
- sinal de trânsito
- nível rebaixado
- nível elevado
- quadras
- arcca
- coberta
- árvores

0 10 50 100

N

## 5. Conclusão

Campina tem um núcleo urbano composto por edificações em sua maioria de valor histórico com exemplares de praças e espaços públicos, apresentando grande importância comercial para a cidade e municípios circunvizinhos. Mesmo sendo alvo de vários projetos de modificação urbana ao longo dos anos, apresenta hoje quase que as mesmas características que de 80 anos atrás, com calçadas estreitas e ruas largas.

A cidade cresceu e a configuração urbana não acompanhou as novas necessidades. As ruas não abarcam mais a quantidade de pedestres em circulação, o número de automóveis e o espaço destinado a ele cresce cada vez mais, gerando conflitos que precisam ser corrigidos através de propostas que forneçam equidade ao espaço e seus usuários.

O então trabalho promoveu a discussão sobre problemas, analisando as características do espaço e seus usuários, propondo um projeto de redesenho das ruas do centro. Baseado no controle da velocidade, diminuindo o espaço destinado ao veículo, aumentando as calçadas, favorecendo

o pedestre e incentivando os modais de locomoção coletivos e não motorizados.

Através de um projeto simples, que permitiu a localização de equipamentos que propiciassem a aglomeração e permanência de pessoas, ligados pela criação de uma unidade de circulação (rua-calçada). Permitindo uma movimentação contínua, livre e legível. Trazendo a sensação de espaço público para todos e de todos, sem a segregação do espaço, possibilitando a redução do número de acidentes, gerando uma sociedade melhor, beneficiando não só a mobilidade e o trânsito, como a criação de ambientes de estar. Intervenções que se mostram muito impotentes quando existentes em sítios históricos, promovendo além do bem estar social a fruição e preservação do patrimônio histórico.

Concluindo que o experimento projetual atingiu seus objetivos, uma vez que conseguiu propor intervenções adequadas ao espaço. Requalificando o ambiente e oferecendo benefícios a toda a população e usuários da área central, levando em consideração seu entorno e contribuindo para o melhoramento da vida pública e da economia local.

## 6. Referências

AGUIAR, F. de O. **Acessibilidade Relativa dos Espaços Urbanos para Pedestres com Restrições de Mobilidade**. 2010. Tese (Doutorado) - Curso de Engenharia, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.

AQUINO, A. P. P. de; MENDES, B. B.; TAVARES, M. S. C. **Comportamento de pedestres, configuração das fachadas e mobiliário urbano na Rua Maciel Pinheiro, Campina Grande, Paraíba**. Disponível em: <[www.pucrs.br/eventos/espacospublicos/](http://www.pucrs.br/eventos/espacospublicos/)>. Acessado em Dezembro de 2015.

\_\_\_\_\_; FERNANDES, H. T. R.; COSTA, P. H. S. **O Centro de Campina Grande na percepção dos seus usuários: o caso da Rua Maciel Pinheiro**. Disponível em: <[www.pucrs.br/eventos/espacospublicos/](http://www.pucrs.br/eventos/espacospublicos/)>. Acessado em Dezembro de 2015.

\_\_\_\_\_. et al. **Os espaços públicos do núcleo central da cidade de campina grande na percepção dos seus usuários**. Tema (submetido para publicação). Campina Grade, 2016.

BARROS, A. **Campina Grande é um importante polo econômico**. 2013. Disponível em: <[www.paraibatotal.com.br/entrevistas/2013/12/02/02262-campina-grande-e-um-importante-polo-economico-e-que-oferece-inumeras-oportunidades-para-o-investidor-varejista](http://www.paraibatotal.com.br/entrevistas/2013/12/02/02262-campina-grande-e-um-importante-polo-economico-e-que-oferece-inumeras-oportunidades-para-o-investidor-varejista)>. Acessado em Fevereiro de 2016.

BRASIL. Tarcisio Nunes. Ministério do Meio Ambiente (Org.). **Sustentabilidade urbana: impactos do desenvolvimento econômico e suas consequências sobre o processo de urbanização em países emergentes: textos para as discussões da Rio+20: Volume 1 Mobilidade Urbana**. Brasília: MMA, 2015. Disponível em: <<http://migre.me/tKLV2>>. Acessado em Março de 2016.

BRASÍLIA. **Lei Nº 12.587. Política Nacional de Mobilidade Urbana**. 2012.

BELO HORIZONTE. **Manual Prática de Estacionamentos em Belo Horizonte**. BHTRANS. 2010. Disponível em: <[www.bhtrans.pbh.gov.br/](http://www.bhtrans.pbh.gov.br/)>, acessado em Abril de 2016.

BUENOS AIRES. **Programa Prioridad Peatón y su impacto en la sustentabilidad del Área Central**. Buenos Aires, s/d.

Disponível em: <<http://goo.gl/7MJKUi>>, acessado em Fevereiro de 2016.

\_\_\_\_\_. **Prioridad Peatón**. Buenos Aires, s/d. Disponível em: <<http://goo.gl/bwJ3FA>>, acessado em Fevereiro de 2016.

DÉRIVE LAB. **Calles Compartidas**. México, 2015. Disponível em: <<http://derivelab.org/>>, acessado em Março de 2015.

CAMPINA GRANDE, ARQUITETURA E URBANISMO, **Grupo. A cidade como patrimônio cultural: Agenda para o Patrimônio Cultural de Campina Grande PB..** *Minha Cidade*, São Paulo, ano 13, n. 146.05, Vitruvius, set. 2012 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/13.146/4493>>, acessado em Setembro de 2015

CAMPINA GRANDE. **Lei Nº3721. Criação da Zona Especial de Preservação I**. 1999.

CAMPINA GRANDE. **Projeto ARCCA: Área Comercial e Cultural ao Ar Livre**. Disponível em: <<http://goo.gl/xDSBme>>, acessado em Janeiro de 2016

\_\_\_\_\_. **Lei Complementar Nº 004/2015. Institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana do Município de Campina Grande – PB**. 2015.

CARVALHO, A. de S. **Urbanismo em Curitiba – Mudanças e Transformações no Pensar a Cidade**. Anais: Encontros Nacionais da ANPUR. Recife, 2013. Disponível em: <<http://goo.gl/XOiCpV>>, acessado em Fevereiro de 2016.

CASTRIOTA, L. B. **Patrimônio cultural: conceitos, políticas, instrumentos**. São Paulo: Anablume, 2009.

COSTA, C. B. **Para onde (não) vamos? Análise dos impactos da frota de automóveis na área central de Campina Grande-PB**. Dissertação (Pós-Graduação em Geografia). Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2013. Disponível em: <[www.geociencias.ufpb.br/posgrad/dissertacoes/clodoaldo\\_costa.pdf](http://www.geociencias.ufpb.br/posgrad/dissertacoes/clodoaldo_costa.pdf)>, acessado em Março de 2016.

COSTA, A. **A carta do Novo Urbanismo norte-americano**. 2007. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/262>>. Acessado em: Março de 2016.

CUNHA, M. L. O. **A Intervenção na cidade Existente**. Revista Millenium. Instituto Politécnico de Viseu Nº 13. Portugal, 1999. Disponível em: <[www.ipv.pt/millenium/pers13\\_6.htm](http://www.ipv.pt/millenium/pers13_6.htm)>, acessado em Março de 2015..

CURY, I. **Cartas Patrimoniais**. 3ed. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004.

DEL RIO, V. **Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.

\_\_\_\_\_, V.; SIEMBIEBA, W. **Desenho Urbano Contemporâneo no Brasil**. Rio de Janeiro: LTC, 2013.

DÉRIVE LAB. **Calles Compartidas**. México, 2015

ENERGISA. **Norma De Distribuição Unificada – NDU-006**. 2012.

GAETE, C. M. **Vídeo: As iniciativas de Buenos Aires para se tornar uma cidade mais humana**. Disponível em: <<http://goo.gl/TXWbni>>, acessado em Fevereiro de 2016.

GEHL, J. **Cidade Para Pessoas**. 2ª Ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

IPHAN. **Caderno de mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos**. Organização de Sandra Bernardes Ribeiro. Brasília, 2014.

IPPUC. **O Primeiro Calçadão do Brasil**. Curitiba, s/d. Disponível em <[ippuc.org.br](http://ippuc.org.br)>, acessado em Janeiro de 2016.

ITDP. **Guía de diseño de calles e intersecciones para Buenos Aires**. Disponível em: <[www.buenosaires.gob.ar](http://www.buenosaires.gob.ar)>, acessado em Agosto de 2015.

\_\_\_\_\_. **Padrão de Qualidade BRT**. 2014. Disponível em: <[www.itdpbrasil.org.br/padrao-de-qualidade-brt/](http://www.itdpbrasil.org.br/padrao-de-qualidade-brt/)>, acessado em Março de 2016.

\_\_\_\_\_. **Redução do Tráfego: Menos Carros, Mais Calçadas**. Disponível em:< <http://itdpbrasil.org.br/informativo-menos-carros-mais-calçadas/>>, acessado em Março de 2016.

\_\_\_\_\_. **Planos de Mobilidade Urbana: Abordagens Nacionais e Práticas Locais**. 2015. Disponível em: <[www.itdpbrasil.org.br/planos-de-mobilidade-urbana-](http://www.itdpbrasil.org.br/planos-de-mobilidade-urbana-)



abordagens-nacionais-e-praticas-locais/>, acessado em Março de 2016.

JOÃO PESSOA. **Decreto Nº 25.139. Declaração de Delimitação do Centro Histórico Inicial da Cidade de Campina Grande.** 2004

JORDÃO, R. **Buenos Aires encanta com requinte europeu e paixão latina.** Disponível em: <[www.terra.com.br/turismo/roteiros/2001/12/02/000.htm](http://www.terra.com.br/turismo/roteiros/2001/12/02/000.htm)> acessado em Janeiro de 2016.

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade.** 6ª Ed. – Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011.

LINARDI, F. de F. **Estratégias e Ações de Requalificação Urbana: Caso da Cidade de Sorocaba.** Dissertação (Pós-Graduação em Urbanismo). Pontífica Universidade Católica Campinas, 2012.

MACEDO, A. C. **A Carta do Novo Urbanismo norte-americano.** 2007. Disponível em:

<[www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/262](http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/262)>, acessado em Fevereiro de 2016.

NTU. **O que é BRT.** Disponível em: <[www.brtbrasil.org.br/index.php/brt/oquebrt#.VzImFPkrLIU](http://www.brtbrasil.org.br/index.php/brt/oquebrt#.VzImFPkrLIU)>, acessado em Maio de 2016.

ROSSI, Lia Monica; BEZERRA, José Marconi (Org.). **Art Decó Sertanejo.** Campina Grande, 2002. Disponível em: <<http://www.art-deco-sertanejo.com/intro.htm>>. acessado em Março de 2015.

QUEIROZ, M. V. D. De. **Quem de vê não te conhece mais: arquitetura e cidade de Campina grande em transformação (1930 – 1950).** Dissertação (Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Área de concentração Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo). Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, 2008.

RESENDE, N. **Intervenções urbanas em áreas deterioradas.** Londrina. 2007. Disponível em: <

RIBEIRO, A. V. B. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Ministério das Cidades. Brasil, 2013. Disponível em: <[www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha\\_lei\\_12587.pdf](http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf)>, acessado em Maio de 2016.

ROSSI, L. M. **Art Déco Sertanejo e uma revitalização possível: programa Campina Grande Déco**. Revista UFG. 2010

SARLO, B. **A Cidade Vista: Mercadorias e Cultura Urbana**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2014

SILVA, H. A. **Revitalização urbana de centros históricos: uma revisão de contextos e propostas: a Ribeira como estudo de caso**. 2002. 176 f. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal.

VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. (Orgs.). **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri: Manole, 2006.

\_\_\_\_\_. **Centros Urbanos: Por que Intervir?**. Seminário Internacional de Reabilitação de Edifícios em áreas centrais. São Paulo: EPUSP. 2006

ULTRAMARI, Clóvis. Significados do urbanismo. **Pós. Rev. Programa Pós-grad. Arquit. Urban. Fauusp**, [s.l.], n. 25, p.166-184, 1 jun. 2009. Universidade de Sao Paulo Sistema Integrado de Bibliotecas - SIBiUSP. <http://dx.doi.org/10.11606/issn.2317-2762.v0i25p166-184>.