



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CENTRO DE EDUCAÇÃO
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM GEOGRAFIA**

LÚCIO GUEDES DA SILVEIRA

**CENTRALIDADE DE FLUXO DE PESSOAS NA INTEGRAÇÃO DE
PASSAGEIROS: CAMPINA GRANDE-PB**

CAMPINA – GRANDE - PB

2017

LÚCIO GUEDES DA SILVEIRA

**CENTRALIDADE DE FLUXO DE PESSOAS NA INTEGRAÇÃO DE
PASSAGEIROS: CAMPINA GRANDE-PB**

Trabalho de conclusão de curso: Artigo científico, apresentado ao curso de Licenciatura em Geografia da Universidade Estadual da Paraíba.

Orientadora: Prof^a Joana D'arc Araújo Pereira

CAMPINA-GRANDE - PB

2017

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

S587c Silveira, Lucio Guedes da.
Centralidade de fluxo de pessoas na integração de passageiros [manuscrito] : Campina grande - PB / Lucio Guedes da Silveira. - 2017.
25 p. : il. colorido.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Educação, 2017.

Orientação : Profa. Dra. Joana D'arc Araújo Pereira, Coordenação do Curso de Geografia - CEDUC.

1. Transporte público. 2. Espaço urbano. 3. Mobilidade urbana.

21. ed. CDD 711.7

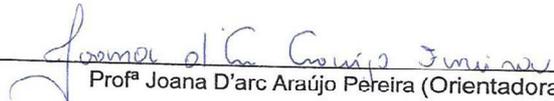
LÚCIO GUEDES DA SILVEIRA

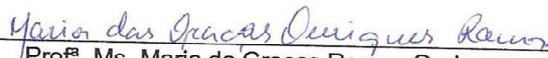
CENTRALIDADE DE FLUXO DE PESSOAS NA INTEGRAÇÃO DE
PASSAGEIROS: CAMPINA GRANDE-PB

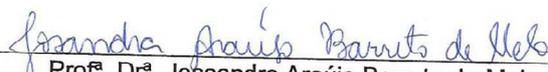
Trabalho de conclusão de curso: Artigo científico, apresentado ao curso de Licenciatura em Geografia da Universidade Estadual da Paraíba.

Aprovada em: 18/12/2014.

BANCA EXAMINADORA


Profª Joana D'arc Araújo Pereira (Orientadora)
Universidade Estadual da Paraíba - UEPB


Profª. Ms. Maria da Graças Ramos Ouriques.
Universidade Estadual da Paraíba - UEPB


Profª. Drª. Jossandra Araújo Barreto de Melo.
Universidade Estadual da Paraíba – UEPB

SUMÁRIO

| | |
|---|-----------|
| 1 INTRODUÇÃO | 4 |
| 2 CAMPINA GRANDE E SEUS ASPECTOS DEMOGRÁFICOS | 9 |
| 3 CENTRALIZAR SERVIÇOS PARA UMA UTILIZAÇÃO MELHOR DO ESPAÇO URBANO | 11 |
| 4 CAMPINA GRANDE, TODA CIDADE EM UM ESPAÇO COMUM..... | 14 |
| 5 CARACTERIZAÇÃO DO ESPAÇO | 16 |
| 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS | 23 |
| REFERENCIAS..... | 24 |

CENTRALIDADE DE FLUXO DE PESSOAS NA INTEGRAÇÃO DE PASSAGEIROS: CAMPINA GRANDE-PB

Lúcio Guedes da Silveira¹

RESUMO

O crescimento populacional, sobre tudo, nos grandes e médios centros urbanos, traz consigo mudanças na estrutura física do espaço habitado, bem como a necessidade de adequação dos meios de mobilidade urbana. Diariamente milhares de pessoas passam pela integração de passageiros de Campina Grande-PB, são trabalhadores informais, profissionais liberais, estudantes, donas de casa e muitas outras pessoas das mais variadas classes sociais. Vindo de muitos bairros da cidade, há todo um contingente de campinenses que converge para uma área comum, a integração de passageiros, localizada em local privilegiado, em pleno centro da cidade, na Avenida Dom Pedro II, 237, o que possibilita aos usuários melhor aproveitamento, centro da cidade, ela foi inaugurada em 2008, com fomento de melhorar os serviços de transporte público, bem como baratear o custo dos transportes. Então vamos, de acordo com o porte teórico de Milton Santos, fazer uma abordagem da ocupação do espaço urbano. Pois passados sete anos de sua inauguração, alguns pontos devem ser discutidos: se a crescente demanda de passageiros tornou o serviço obsoleto; se há uma medida de satisfação por parte dos usuários, nessa área de centralidade de fluxo de pessoas, espera-se com a conclusão deste trabalho que as questões acima sejam, de fato respondidas, também não há uma fórmula clara, de como será o futuro da integração ou se os resultados serão os esperados, entretanto só o tempo trará as respostas para estas perguntas.

Palavras-chave: Integração de passageiros. Transporte público. Crescente demanda. Centralidade.

1 INTRODUÇÃO

Nesta pesquisa trabalhou-se a centralidade de fluxo de pessoas em área comum da cidade de Campina Grande onde foi feito uma abordagem da Integração de Passageiros Urbanos enquanto espaço urbano e lugar habitado, que dá ideia de um ambiente mais restrito, e possibilitará assim maior dinamismo a este estudo de campo e ainda fazer uma abordagem de outra categoria geográfica, a paisagem, que é a base das mudanças que ocorreu e ocorrem no espaço ao longo

¹ Licenciando em Geografia pela Universidade Estadual da Paraíba (UEPB/CEDUC)
E-mail:

do tempo. É claro que tais abordagens necessitam de fundamentações que devem vir endossadas por obras consagradas da Geografia brasileira e mundial.

O espaço está no centro das preocupações dos mais variados profissionais. Para alguns, objeto de conhecimento, para outros simples meio de trabalho. Há desde os que o vêem como um produto histórico, até como um processo histórico. Podemos dizer que o espaço é o mais interdisciplinar dos objetos concretos (SANTOS e SOUZA, 1986, p. 1).

Todos os espaços são geográficos porque são determinados pelo movimento da sociedade, da produção. Mas tanto a paisagem quanto o espaço resultam de movimentos superficiais e de fundo da sociedade, uma realidade de funcionamento unitário, um mosaico de relações, de formas, funções e sentidos.

Pode - se observar que Santos se preocupa em manter interligados paisagem e espaço, para ele os dois são indissociáveis, nesse contexto veja como ele conceitua paisagem. Tudo aquilo que nós vemos, o que nossa visão alcança, é a paisagem. Esta pode ser definida como o domínio do visível, aquilo que a vista abarca. Não é formada apenas de volumes, mas também de cores, movimentos, odores, sons etc.

Ainda no campo paisagem podemos dividi-la em dois conceitos que segundo Santos seriam paisagem natural e paisagem artificial, veja como ele conceitua cada uma. A paisagem artificial é a paisagem transformada pelo homem, enquanto grosseiramente podemos dizer que a paisagem natural é aquela ainda não mudada pelo esforço humano.

Ainda podemos fazer outras abordagens no que se refere a esta área comum e fazer desde os conceitos mais usuais até buscar a influência que o meio natural ao técnico científico- informacional pode influenciar em uma centralização de pessoas com esta. Faz-se necessário uma abordagem bem ampla desses conceitos, para não cairmos em erros que podem colocar todo nosso trabalho a perder, aqui foi apenas uma pequena amostra da fundamentação que usaremos para basear a pesquisa.

Temos presenciado diariamente o aumento da frota de veículos em todo Brasil, e quando falamos diariamente não estamos exagerando, pois todos os dias novos veículos são postos em circulação em todos os lugares do país, e Campina Grande não ficou a margem desse processo que, sobretudo, se intensificou nas últimas duas décadas. Um dos principais responsáveis pelo aumento da frota é

justamente o acesso ao crédito para a compra de automóveis, que promoveu um verdadeiro inchaço nas ruas e avenidas das cidades do país.

Pois bem, com um enfoque de resolver a problemática dos transportes urbanos há a necessidade de se investir em transportes de massa. Mas, não apenas em transportes de massa, no nosso acaso os investimentos devem ocorrer também nas vias haja vista a falta de planejamento é o verdadeiro “calcanhar de Aquiles” no desenvolvimento urbano.

O projeto da Integração de Campina Grande visa, entre outras questões, solucionar tanto a questão socioeconômica quanto de mobilidade urbana, já que todos os dias dezenas de milhares de pessoas utilizam o transporte de massa fazendo com que milhares de veículos, dos mais variados, deixem de super lotar nossas ruas e avenidas, dessa forma há uma economia de tempo e dinheiro ocasionando melhor qualidade de vida da população campinense.

Vamos buscar alguns conceitos para nossa pesquisa que tem um direcionamento similar ao nosso. É o caso do tema fluxos e fixos do geógrafo Milton Santos. A relação entre fluxos e fixos é dialética, já que novos fluxos exigem instalações físicas, ao passo que a introdução de novos objetos no meio criará novas possibilidades de interação, modificando fluxos já existentes e criando novos. Mas os próprios conceitos de fluxos e fixos não são tão óbvios e nem tão fixos assim. Uma rua, por exemplo, é, a princípio, um fixo, mas está de tal forma vinculada com o transitar dos carros que a utilizam que torna-se apenas um símbolo desse fluxo, não possuindo, praticamente, expressão alguma dissociada dele.

Quais propostas visam solucionar a problemática da centralidade de fluxo de pessoas num espaço central da cidade de Campina Grande-PB? como bem sabemos a crescente demanda de público que, busca esse serviço, e a não ampliação, do mesmo, tende a torná-lo insuficiente. Dessa forma trabalharemos com uma perspectiva de um possível colapso, levando em consideração que com o passar do tempo a estrutura que, outrora, supria a demanda não mais será suficiente. Neste contexto o desenvolvimento urbano é o carro chefe para que haja uma relação de igualdade entre serviços e demanda. Buscaremos identificar quais problemas já se mostram, na atualidade, e assim as possíveis medidas que devem ser adotadas para evitar seu agravamento futuro.

Avaliar-se-á a qualidade dos serviços prestados, no âmbito da integração de passageiros de campina Grande- PB, junto a quem os utiliza, buscando total

isenção, vários serão os critérios avaliados; pontualidade dos coletivos; lotação máxima exigida, se respeitada ou não; segurança do lugar entre outros quesitos que julgar necessário nesta pesquisa.

De início, algumas perguntas bastante pertinentes merecem total atenção nessa pesquisa: Como é possível convergir uma parcela importante da população do Município de Campina Grande para uma área comum de forma adequada?

Mesmo com uma demanda diária de pessoas equivalente à população de muitas cidades, será possível prestar serviços de qualidade e que satisfaça as expectativas de quem os utiliza? Qual perfil da população que utiliza os referidos serviços?

O objeto de estudo em si é a área física da Central de Integração de Campina Grande Paraíba, que fica localizado no largo Açude Novo e se estrutura numa edificação recém construída com a finalidade de conversão diária do transporte de massa do município. O que chama a atenção no objeto de estudo é o fato de um grande número de pessoas diariamente utilizarem o referido serviço, sem que haja uma infraestrutura viável que atenda a referida demanda.

Uma vez analisado as investigações necessárias, para que o objeto de estudo seja delimitado, trataremos das principais problemáticas referentes aos estudos que faremos do espaço geográfico em que o estudo será direcionado, vejamos algumas hipóteses:

- Estabelecer a relação dos serviços prestados na Integração com a satisfação do público que utiliza o referido serviço.
- Quais melhorias devem ser apontadas na estrutura física da Integração.
- Apontar soluções no que se refere à problemática da segurança no âmbito da Integração, bem como nas adjacências de sua estrutura física.

Após os devidos estudos e pesquisas referentes a Central da Integração de Passageiros de Campina Grande, Paraíba ressaltaremos, cientificamente, o impacto socioeconômico do fluxo diário de pessoas naquele espaço.

Analisar o perfil das pessoas que diariamente utilizam o serviço no transporte de massa no âmbito da Integração.

Abordar possíveis melhorias que devem ser sugeridas para que haja a prestação de serviço de qualidade com sustentabilidade socioambiental.

Relacionar a demanda dos usuários com fatores ambientais locais.

Já falamos em espaço, paisagem, população, fluxo populacional e outros elementos que compõe o espaço urbano chamado de cidade. Já sabemos que tal espaço possui dimensões, que no caso de Campina Grande já foi citado no início do trabalho, também citamos o contingente populacional da cidade. Então agora tentaremos imaginar um ponto comum nesta cidade onde diariamente dezenas de milhares de pessoas têm encontro certo. Pois suas necessidades estão totalmente ligadas a este fluxo. Sim estamos falando do fato de a integração de passageiros receberem a massa populacional diária, Lá passam sem sombra de dúvidas pessoas de todas as áreas, religiões, cor e condição social.

A integração recebe, praticamente, todas as linhas de ônibus urbanos de Campina Grande, com exceção da linha 245, que participa da integração temporal, ou seja, não passa na integração física. Para as demais é rota certa, com esse fluxo não é difícil você encontrar pessoas de todos os bairros e distritos da cidade. Segundo Aracy Brasil, coordenadora da STTP (secretaria de trânsito e transporte público) a média de pessoas que usam a integração é cerca de 110 mil, dia, das quais uma média entre 97 e 100 mil, passam pela integração física. É claro que estamos falando em média, logo existe variação nesse fluxo.

A cidade conta hoje com 51 linhas de ônibus e 50 passam pela integração física, para ela esta é uma área segura e confortável e a pontualidade dos ônibus é respeitada ao Máximo, salvo nos casos de imprevisto. Quando perguntada sobre a alta demanda de passageiros; se este fato tem sido problema? já que a área talvez não tenha sido pensada para receber tanta gente, ela afirma que a estrutura comporta sim e que determinadas linhas que possivelmente podem ser mais usadas o que dá a ideia de demanda maior que oferta, no referido serviço.

Para a realização deste trabalho será feito uma pesquisa in loco onde será aplicado um questionário que, por amostragem, irá definir o perfil socioeconômico da população que utiliza o transporte de massa na cidade de Campina Grande.

Os questionários foram feitos com perguntas básicas para entrevista de transeuntes usuários do serviço, bem como, com quem trabalha no local ou nas suas imediações, seja em cargos de chefia ou não, tais critérios tem a finalidade do contraditório, bem como de, conseguir com clareza e maior transparência possível, os dados necessários para o desenvolvimento desta pesquisa de campo, assim como isentar-se de qualquer opinião pessoal e política que possa transformar o

trabalho, também serão utilizados gráficos que mostrem a crescente demanda dos serviços. E por fim qual a avaliação do público em relação a central de integração.

2 CAMPINA GRANDE E OS ASPECTOS DEMOGRÁFICOS

A cidade de Campina Grande possui uma população estimada em 402.912 habitantes, de acordo com o censo populacional realizado em 2014, pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). Toda população da cidade vive em uma área de aproximadamente 620,6 km². O que gera uma densidade demográfica de 648,31(hab/km²). Todos os dias boa parte da massa populacional precisa se deslocar dos mais diferentes bairros da cidade, seja para trabalhar, estudar ou para qualquer outra, a maioria precisa utilizar os ônibus interurbanos, que continua sendo o único transporte de massa utilizado nas grandes, médias e pequenas cidades do Brasil. O problema é que o custo desse transporte é muito alto se comparado, por exemplo, ao metrô ou mesmo com os trens de superfície, que já estão em uso em algumas cidades, mas que não possuem uma expressão muito significativa, ainda.

Uma das questões de maior relevância, no caso dos ônibus integrados, sem dúvidas são as questões financeiras, já que tal projeto tem por finalidade diminuir o custo efetivo com transportes públicos no município, já que com um único bilhete o usuário pegaria duas conduções, a primeira em seu bairro ou ponto de origem e a segunda já na própria integração. Todos os 51 bairros da cidade mais os distritos foram incluídos no projeto. Dessa forma houve uma diminuição nos custos dos transportes, o impacto na renda das famílias campinenses, que era gerado justamente com esses gastos. Assim sendo o projeto de integração foi alvo de muitas críticas positivas, por parte da população após sua inauguração em 2008.

Além da população da cidade, Campina Grande é visitada diariamente por dezenas de milhares de pessoas dos mais diferentes municípios do estado e de estados vizinhos, que buscam sobre tudo o setor de serviços como o comércio e as clínicas particulares. Este fluxo populacional dá a “Rainha da Borborema” ares de uma verdadeira capital no interior do estado.

Mas para dá fluidez a toda essa massa, medidas tiveram que ser tomadas pra garantir a mobilidade, pois se todos fizessem usos de seus veículos particulares a cidade para. Só para ter uma ideia veja no quadro abaixo a frota campinense em 2014.

Quadro 01: Frota dos transportes coletivos da cidade de Campina Grande

| tipo de veiculo | quantidade | tipo de veiculo | quantidade |
|---------------------|------------|-----------------|------------|
| veiculos de passeio | 72.834 | Motoneta | 8.041 |
| caminhões | 4.350 | Ônibus | 786 |
| caminhões Trator | 701 | Trator de rodas | 3 |
| caminhonetes | 9.672 | Utilitário | 1.010 |
| camionetas | 3.419 | motocicletas | 46.711 |
| micro-ônibus | 339 | outros | 2.109 |
| | | | |
| total | | | 149.975 |

Fonte: Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN - 2014.

NOTA 1: Atribui-se zeros aos valores dos municípios onde não há ocorrência da variável.

NOTA 2: Atribui-se a expressão dado não informado às variáveis onde os valores dos municípios não foram informados.

Além da grande frota de veículos que circula pela cidade diariamente, também temos que levar em consideração os veículos vindos de outros municípios, o que ocasionam um verdadeiro “inchaço” no trânsito da cidade, sendo assim o melhor a fazer é ir de ônibus. Mas como falamos anteriormente com o alto custo dos transportes públicos tornaria inviável deixar o carro em casa e usar o transporte público?

De fato, o fluxo de pessoas em um único espaço parece ser uma dinâmica contemporânea, pois a concentração dos serviços o tornamais econômico e atrativo, além claro da economia de tempo e dinheiro que tal serviço passou a oferecer, agora passados cerca de sete anos após sua inauguração veremos como tudo está transcorrendo nesse que, hoje, é local de referência na cidade.

3 CENTRALIZAR SERVIÇOS PARA UMA UTILIZAÇÃO MELHOR DO ESPAÇO URBANO

Como já falamos anteriormente; o espaço urbano está cada vez mais disputado, não importa de que maneira, isto é, como esse espaço está sendo utilizado, o que realmente importa é que cada vez há menos disponível. Mas na verdade o espaço é sempre o mesmo, a maneira como este é ocupado é que muda e o torna cada vez menos disponível, ou seja, as mudanças na utilização do espaço é que o torna cada vez menos disponível. Também não devemos confundir espaço

com outras categorias da Geografia, as quais o espaço é mais amplo, como afirma Milton Santos:

Segundo A. C. da Silva (1986, p. 28-29) As categorias fundamentais do conhecimento geográfico são, entre outras, espaço, lugar, área, região, território, habitat, paisagem e população, que definem o objeto da geografia em seu relacionamento. (...) De todos, a mais geral – e que inclui as outras é o espaço”. Mas paisagem e espaço são coisas diferentes. Como o vocábulo paisagem, a palavra espaço também é utilizada em dezenas de acepções. Fala-se em espaço da sala, do verde, de um país, de um refrigerador, espaço ocupado pelo corpo etc. É um dos termos que mais possui verbetes nos dicionários e enciclopédias; e em alguns comparecem com centenas de sentidos diversos. Palavras como vermelho, duro, sólido não têm seus significados colocados em dúvida, estão associados a experiências elementares. O que não acontece com a palavra espaço, frequentemente substituída por lugar, território etc. A palavra é mesmo muito utilizada como substantivo, assim espaço do homem, do migrante, do sedentário etc. A própria palavra paisagem é comumente utilizada para designar o espaço. O espaço seria um conjunto de objetos e de relações que se realizam sobre estes objetos; não entre estes especificamente, mas para as quais eles servem de intermediários. Os objetos ajudam a concretizar uma série de relações. O espaço é resultado da ação dos homens sobre o próprio espaço, inter mediados pelos objetos, naturais e artificiais. (SANTOS, 1988, p.25).

O espaço urbano habitado sofreu ao longo do tempo intensas transformações; povoados surgiram estes evoluíram e se transformaram em vilas que evoluíram para cidades e assim sucessivamente. Entretanto, mesmo com a transformação, do que antes era povoado, até a categoria de cidade, não estancou as transformações do espaço urbano. Uma nova avenida pode ser aberta a qualquer momento ou apenas sofrer alteração do seu sentido; ou uma rua ser modificada para transitar apenas pedestres e etc. Como exemplo: falaremos um pouco sobre a transformação na paisagem urbana, que houve no Parque Evaldo Cruz no Centro de Campina Grande Paraíba (Figura 1), transformação esta que se deu com a construção da Central de Integração de Passageiros, a mesma já modificada (Figura 2). O que antes era uma movimentada avenida aberta para carros, agora deu lugar a um ponto onde pessoas de todos os bairros e distritos da cidade passam diariamente. A mesma já modificada

Figura 1: Parque Evaldo Cruz, nos anos de 1980



Fonte: Retalhos Históricos de Campina Grande, 1981.

Figura 2: A mesma paisagem já modificada com a Central de Integração de Passageiros.



Fonte: Google Earth.

Como vemos nas imagens acima, a paisagem urbana passou por profundas transformações no decorrer do tempo, e a maioria delas está relacionada com questões econômicas. Como é o caso da segunda imagem. Mas, mesmo que o espaço urbano esteja em constante transformação, estas tendem a durar para serem novamente transformadas, ou seja, onde você vera paisagem sem a central de integrações passou-se algumas décadas para que houvesse tal mudança. Sendo assim possivelmente a central fará parte desta paisagem por muito tempo. Sobre este assunto vejamos o que fala Eliseu Savério Sposito:

O papel do espaço como estrutura da sociedade vem,entre outras razões, do fato de que as formas geográficas são duráveis e, por isso mesmo, pelas técnicas que elas encarnam e às quais dão corpo, isto é, sua própria existência, **elas se vestem de uma finalidade que é originalmente ligada, em regra, ao modo de produção precedente ou a um de seus momentos.**(SANTOS apud SPOSITO, 2004, p. 92, grifo nosso).

É claro que uma área de dimensões tão restritas, quanto a que está em estudo, se encaixa perfeitamente em alguns conceitos dependendo de que forma vamos analisar tais conceitos. Mas, a questão principal não é a dimensão e sim a objetividade. Vejamos bem, estamos estudando o fixo e este dá movimento ao fluxo. É claro que qualquer mudança no espaço urbano habitado, como foi dito

anteriormente, causa mudanças na paisagem, estas mudanças podem ser no sentido de melhorar o espaço/paisagem ou apenas para resolver problemas corriqueiros, como a dinâmica populacional em trânsito diário no espaço urbano habitado. Ainda assim o conceito de paisagem merece uma reflexão a fundo.

Não há, na verdade, paisagem parada, inerte, e se usamos este conceito é apenas como recurso analítico. A paisagem é materialidade, formada por objetos materiais e não-materiais. A vida é sinônima de relações sociais, e estas não são possíveis sem a materialidade, a qual fixa relações sociais do passado. Logo, a materialidade construída vai ser fonte de relações sociais, que também se dão por intermédio dos objetos. Estes podem ser sujeitos de diferentes relações sociais - uma mesma rua pode servir a funções diferentes em distintos momentos.

A sociedade existe com objetos, é com estes que se torna concreta. Por exemplo, São Paulo tem dezesseis milhões de habitantes, mas se não explicamos como estes se movem, para o lazer, para o trabalho, para as compras, como eles habitam, como participam na reprodução social etc., não estou me referindo a São Paulo, mas apenas a dezesseis milhões de pessoas...(SANTOS,1988, p.25).

O exemplo na citação de Milton Santos refere-se a uma metrópole, São Paulo, mas vale para qualquer cidade do Brasil e do mundo, tomaremos como exemplo agora a cidade de Campina Grande, que embora tenha dimensões, bem, menor que São Paulo, a dinâmica de estudo é a mesma, ou seja, estamos tratando aqui de população, pessoas, e estas são praticamente iguais em qualquer lugar. A meu ver, estudar qualquer aspecto social de uma determinada população é estudar suas ligações com o meio em que vive. Ou seja, há relações que não dá para separar; flora e fauna, o homem e o meio e espaço e paisagem.

A paisagem é diferente do espaço. A primeira é a materialização de um instante da sociedade. Seria, numa comparação ousada, a realidade de homens fixos, parados como numa fotografia. O espaço resulta do casamento da sociedade com a paisagem. O espaço contém o movimento. Por isso, paisagem e espaço são um par dialético. Complementam-se e se opõem. Um esforço analítico impõe que os separemos como categorias diferentes, se não queremos correr o risco de não reconhecer o movimento da sociedade. (SANTOS,1988, p.25).

Como afirma Santos, a paisagem é a instantaneidade, assim sendo esta inserida no espaço, neste caso, no espaço urbano onde relações e transformações acontecem com muita frequência. Sendo quase sempre modificado e trabalhado pelo homem que precisa adequar o espaço urbano a suas necessidades transformando-o constantemente.

4 CAMPINA GRANDE, TODA CIDADE EM UM ESPAÇO COMUM

Já falamos anteriormente de espaço, paisagem, população, fluxo populacional e outros elementos que compõe o espaço urbano chamado de cidade. Já sabemos que tal espaço possui dimensões, que no caso de Campina Grande já foi citado no início do trabalho, também citamos o contingente populacional da cidade. Então agora tentaremos imaginar um ponto comum nesta cidade onde diariamente dezenas de milhares de pessoas têm encontro certo. Pois suas necessidades estão totalmente ligadas a este fluxo. Sim estamos falando do fato de a integração de passageiros receberem a massa populacional diária. Lá passam sem sombra de dúvidas pessoas de todas as áreas, religiões, cor e condição social.

A Integração recebe, praticamente, todas as linhas de ônibus urbanos de Campina Grande, com exceção da linha 245, que participa da integração temporal, ou seja, não passa na integração física. Para as demais é rota certa, com esse fluxo não é difícil você encontrar pessoas de todos os bairros e distritos da cidade. Segundo Aracy Brasil, coordenadora da STTP (secretaria de trânsito e transporte público) a média de pessoas que usam a integração é cerca de 110 mil, dia, das quais entre 97 e 101 mil, passam pela integração física. É claro que estamos falando em média, logo existe variação nesse fluxo.

Ainda segundo Aracy Brasil, a cidade conta hoje com 51 linhas de ônibus e 50 passam pela integração física, para ela esta é uma área segura e confortável e a pontualidade dos ônibus é respeitada ao máximo, salvo nos casos de imprevisto. Quando perguntada sobre a alta demanda de passageiros; se este fato tem sido problema? já que a área talvez não tenha sido pensada para receber tanta gente, ela afirma que a estrutura comporta sim e que determinadas linhas que possivelmente podem ser mais usadas o que dá a ideia de demanda maior que oferta, no referido serviço.

Figura 3: Central de Integração de Passageiros de Campina Grande



Fonte Lúcio Guedes, 04-12-2017.

Na questão econômica, ela afirma haver uma economia considerável, já que as pessoas pagam apenas um bilhete e utiliza o mesmo bilhete duas vezes, ocasionando assim uma economia de cinquenta por cento no gasto mensal com transportes. Para ela este é um projeto muito bem sucedido e visa exclusivamente o bem estar da população que usa o sistema de transportes públicos. E que as pessoas já estão bem acostumadas e mais que satisfeitas com esta centralidade de fluxo populacional.

Há uma adequação da sociedade - sempre em movimento - à paisagem. A sociedade se encaixa na paisagem, supõe lugares onde se instalam, em cada momento, suas diferentes frações. Há, dessa maneira, uma relação entre sociedade e um conjunto de formas - materiais e culturais. Quando há uma mudança social, há também mudança dos lugares.(SANTOS,1988, p.26).

A sociedade transforma a paisagem de acordo com a evolução econômica e social que ocorrem constantemente, se em determinado momento houver mudanças essas, de fato foram necessárias.

5 CARACTERIZAÇÃO DO ESPAÇO

O terminal de integração está localizado em local privilegiado, em pleno centro da cidade, na Avenida Dom Pedro II, 237, o que possibilita aos usuários melhor aproveitamento de seu tempo. Segue a lista completa dos bairros e das linhas de ônibus que passam por estes bairros, como pode ser observado o sistema abrange praticamente toda área de Campina Grande.

A área da obra da Integração fica localizada ao lado do parque Oswaldo Cruz, onde outrora se localizava o açude novo que foi construído em 1930, com o objetivo de abastecer a população de Campina Grande de água potável, Assim constituía um mecanismo de combate as terríveis secas que assolam a cidade naquela época.

Logo abaixo vemos uma imagem atual, (Figura 3) da Integração de Passageiros em horário de pico, ou seja, trabalhando no limite máximo, esta foto foi feita às 18:30h, do dia 04 de dezembro de 2017, e mostra bem o quanto o fluxo de passageiros é intenso.

Também segue logo abaixo duas outras imagens de épocas distintas uma retrata a área quando ainda se tratava de um reservatório de água apenas (Figura 4) a outra já com o Museu Assis Chateaubriand(Figura 5),dessa forma observa-se as mudanças na paisagem urbana que ocorreram e ocorrem naquele espaço.

Figura 4: Vista da parte da frente Central de Integração de Passageiros de Campina Grande



Fonte: Lúcio Guedes, 04-12-2017

Com a crescente demanda de passageiros por transporte de massa, o sistema de integração figura como uma alternativa viável, já que diminui em muitos casos o valor pago por cada bilhete em até cinquenta por cento. Assim é uma opção que provoca um impacto positivo no que se refere a economia doméstica de muitas famílias campinenses, que utilizam este serviço.

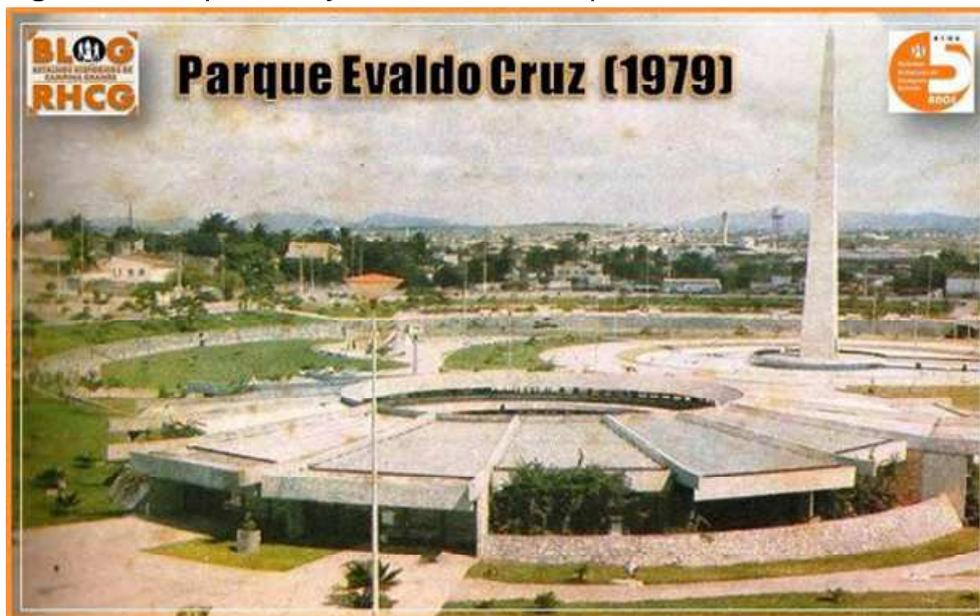
Figura 5: Reservatório do Açude Novo, em épocas passadas



Fonte: Retalhos históricos de Campina Grande, não menciona o ano.

Após algumas décadas, com o crescimento demográfico da cidade o açude novo não era mais capaz de suprir as demandas de consumo hídrico da população e foi aterrado, o seu espaço deu lugar ao então Parque do Açude Novo ou Parque Ewaldo Cruz (Figura 6) Mas as mudanças não pararam por aí, pois o espaço habitado vive em constante “metamorfose”.

Figura 6: Parque do Açude Novo ou Parque Evaldo Cruz



Fonte: Retalhos históricos de Campina Grande, 1979.

O parque tem uma área total de 46.875m², foi desenhado pelo arquiteto campinense Renato Azevedo que contou com uma equipe de auxiliares trazidas do Recife-PE e, conforme consta na sua placa inaugural, custou à quantia de Cz\$ 7.500.000,00 e foi construído na administração Evaldo Cruz.

Após o falecimento do ex-prefeito em, 1985, o parque recebeu seu nome, sendo assim chamado “Parque Evaldo Cruz”. Observa-se na figura, em primeira mão o antigo Museu Assis Chateaubriand, com sua arquitetura circular, onde havia exposições de obras de arte raríssimas, atualmente nesse espaço funciona a secretaria de cultura da Prefeitura Municipal de Campina Grande. Também já não mais é possível ver esta belíssima obra arquitetônica, haja vista o prédio da Integração de Passageiros foi construído bem em frente, impedindo as pessoas de contemplar o Museu.

Segue as linhas que passam pela parte física do terminal de integração, lembrando que a linha 245 é integrada de forma temporal (Quadros 2 e 3).

Quadro 1: Sentido rua FlorianoPeixoto

| | |
|---|--|
| <p>Plataforma 06:</p> <p>903: Mutirão 945: Santa Terezinha 904 – 944 – 904A: Distrito Industrial, Serra da Borborema, Ligeiro, Tambor, Aeroporto.</p> | <p>Plataforma 03:</p> <p>066 – 660: Centro 300: Feira Central – José Pinheiro – Monte Castelo 303 – 333: José Pinheiro – Monte Castelo – Nova Brasília.</p> |
| <p>Plataforma 05:</p> <p>055 – 550: José Pinheiro – Vila Cabral de Santa Terezinha – Rodoviária 500: Feira Central – Av. Brasília – Rodoviária 505: José Pinheiro – Mirante – Rodoviária 910: Jenipapo, Cuités, Jardim Continental.</p> | <p>Plataforma 02:</p> <p>022A – 220B: Centro 020: Santo Antônio – Glória 222: Jardim Tavares – IPSEM – SENAC – UNESC 022: Fórum – Distrito Industrial.</p> |
| <p>Plataforma 04:</p> <p>004: Catolé – Dubú VI – Sandra Cavalcanti 444: Catolé (Via Av. Elpídio de Almeida).</p> | <p>Plataforma 01:</p> <p>263A: Santo Antônio – Jardim América – Nova Brasília 263B: José Pinheiro – Nova Brasília – Monte Castelo.</p> |

Quadro 2: Sentido rua Pedro II

| | |
|--|---|
| <p>Plataforma 01:</p> <p>077: Cinza 263A: Prata – UFCG – Chico Mendes – Santa Bárbara 263B: Santa Bárbara – Bodocongó – Chico Mendes 101 – 111: Jardim Paulistano, Distrito dos Mecânicos.</p> | <p>Plataforma 04:</p> <p>004: Centenário – Santa Rosa 444: Liberdade – Santa Rosa 404: Santa Rosa.</p> |
| <p>Plataforma 02:</p> <p>022A – 220B: Dinamérica – Malvinas – Conj. Nezinha Cunha Lima 202: Centenário – UFCG – Malvinas 222: Dinamérica – Malvinas – UFCG.</p> | <p>Plataforma 05:</p> <p>055: Centenário – Prata – Pedregal – UFCG 500: Centenário – Prata – Pedregal 550: UFCG – Pedregal – Centenário 555: Pedregal – UFCG – Palmeira – Jeremias 009: Bairro das Cidades.</p> |

| | |
|--|--|
| <p>Plataforma 03:</p> <p>333:Prata – UFCG – UEPB – FAP – Monte Santo</p> <p>066:Conj. Santa Bárbara – Malvinas – Bodocongó III</p> <p>660: Malvinas – Bodocongó III – Conj. Santa Bárbara.</p> | <p>Plataforma 06:</p> <p>092: Cinza – Jardim Verdejante – DETRAN</p> <p>900A – 900B:Velame – Jardim Borborema – Ressurreição</p> <p>901 – 911: Presidente Médici</p> <p>090A – 090B:Cantingueira – 3 irmãs</p> <p>009: Bairro das Cidades.</p> |
|--|--|

Fonte:Secretaria de Transito e Transportes Públicos de Campina Grande (STTP), 2016.

6 RESULTADOS

No questionário elaborado para pesquisa de campo. Para a elaboração deste questionário algumas questões foram elaboradas, como a qualidade, pontualidade dos transportes e a localização do espaço em estudo. Também as pessoas foram divididas em dois grupos: no primeiro são aqueles que utilizam o serviço diariamente que aqui chamaremos de usuários assíduos, e o segundo os que usam poucas vezes, ou seja, não assíduos que é um grupo bem menor, conforme quadros abaixo.

Embora o trabalho seja uma evolução da disciplina de Projeto de Pesquisa, todas as entrevistas no terminal bem como as fotos foram feitas em data recente para dar maior atualidade ao trabalho.

Quadro 3: Questionários aplicados na pesquisa de campo

| | | | | | |
|--|--------------------------|----------|-----|--------|---------|
| Nome: | José Ricardo Souza Silva | | | | |
| Bairro: | Verdejante | | | | |
| Profissão: | Estudante | Assíduo: | Sim | Idade: | 16 anos |
| De acordo com o entrevistado, a localização da central de integração é ótima pois possibilita facilidade na locomoção e também barateou o custo dos transportes. | | | | | |

| | | | | | |
|---|---------------------------------|----------|-----|--------|----|
| Nome: | Maria Lúcia Alencar Albuquerque | | | | |
| Bairro: | Liberdade | | | | |
| Profissão: | Dona de casa | Assíduo: | Sim | Idade: | 64 |
| Segundo a entrevistada a entrevistada a maior vantagem se deu pela diminuição no custo dos transportes, com a possibilidade de pegar dois ônibus com um único bilhete, mas ela reclama de atrasos, principalmente no horário de pico. | | | | | |

| | | | | | |
|---|--------------------------|----------|-----|--------|----|
| Nome: | Jessyka da silva Martins | | | | |
| Bairro: | José Pinheiro | | | | |
| Profissão: | Estudante universitária | Assíduo: | Sim | Idade: | 23 |
| Para ela a localização e a possibilidade de economizar são as principais vantagens, quando perguntada se há reclamações ela afirma que “no horário de pico tem atrasos e poucos ônibus, o que causa tumulto”. | | | | | |

| | | | | | |
|---|------------------------------------|----------|-----|--------|----|
| Nome: | Fernanda Monteiro Barbosa | | | | |
| Bairro: | Galante distrito de Campina Grande | | | | |
| Profissão: | Estudante universitária | Assíduo: | Sim | Idade: | 22 |
| Para ela no que se refere a localização esta perfeito não poderia haver melhor local e também a economia foi bem significativa. Mas a segurança deixa a desejar e a demanda também já supera a oferta de coletivos. | | | | | |

| | | | | | |
|---|--------------------------------------|----------|-----|--------|----|
| Nome: | Samuel Du Bú | | | | |
| Bairro: | Genipapo, distrito de campina Grande | | | | |
| Profissão: | Estudante | Assíduo: | Sim | Idade: | 16 |
| Segundo o entrevistado não houve melhoras significativas no custo dos transportes, também deveria haver mais ônibus circulando e a segurança do entorno da central de integração é péssima. | | | | | |

| | | | | | |
|--|----------------------|----------|-----|--------|----|
| Nome: | Larissa Moreira Cruz | | | | |
| Bairro: | Monte Santo | | | | |
| Profissão: | Estudante | Assíduo: | Sim | Idade: | 18 |
| A entrevistada acha a localização perfeita, mas no que se refere a economia ela acha que não houve melhoras significativas, também a segurança é precária e há poucos ônibus no horário de pico. | | | | | |

| | | | | | |
|---|-----------------------|----------|-----|--------|----|
| Nome: | Ivolita Santos Porto | | | | |
| Bairro: | Monte Castelo | | | | |
| Profissão: | Técnica em enfermagem | Assíduo: | Sim | Idade: | 46 |
| Segundo a entrevistada a centralidade de fluxo é importante por possibilitar uma economia de espaço urbano ela também afirma que o custo dos transportes melhorou muito, com a possibilidade de economia de até cinquenta por cento e que no horário que ela costuma usar o serviço não há atrasos nem tampouco superlotação. | | | | | |

| | | | | | |
|--|--------------|----------|-----|--------|----|
| Nome: | Josefa Vital | | | | |
| Bairro: | Santa Rosa | | | | |
| Profissão: | Aposentada | Assíduo: | Não | Idade: | 69 |
| Informou apenas que como idosa acha o serviço bom. | | | | | |

| | | | | | |
|--|----------------------|----------|-----|--------|----|
| Nome: | TayaneOliveira Viana | | | | |
| Bairro: | Catolé | | | | |
| Profissão: | Estudante | Assíduo: | Sim | Idade: | 20 |
| Para a entrevistada a centralização é excelente e a economia com os transportes ajuda a organizar o orçamento familiar ainda segundo ela o problema da lotação dos ônibus pode ser melhorada com o aumento nos carros. | | | | | |

| | | | | | |
|---|------------------|----------|-----|--------|----|
| Nome: | Maria José Silva | | | | |
| Bairro: | Malvinas | | | | |
| Profissão: | Recepcionista | Assíduo: | Sim | Idade: | 49 |
| A área é bem centralizada, mas atrasos são frequentes, principalmente nas linhas 333 e 303, que são as que ela costuma pegar, ela também acha que deveria haver mais segurança. | | | | | |

| | | | | | |
|---|------------------------|----------|-----|--------|----|
| Nome: | Murilo Lins Nascimento | | | | |
| Bairro: | Jardim Tavares | | | | |
| Profissão: | Aposentado | Assíduo: | Não | Idade: | 73 |
| “Há uma grande centralização de pessoas dos mais diversos bairros da Cidade, isto porque a área é muito bem localizada, no entanto a demanda cresceu muito e melhorias devem ser feitas, de certa forma favoreceu a economia, pois possibilitou redução no custo com os transportes e este dinheiro serve para outras finalidades”. | | | | | |

Fonte: Lúcio Guedes, 2017.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante das várias questões levantadas no presente trabalho, podemos observar que buscar soluções para problemas sociais, sejam eles quais forem, requer muito esforço, seja político, financeiro e/ou científico. Aqui se buscou mostrar o grande fluxo populacional em uma área comum da cidade de Campina Grande-PB. Numa análise sucinta da problemática vemos o quanto o referido espaço recebe diariamente uma parcela da população que equivale a cerca de 25% das pessoas da cidade.

Há que se falar também nas mudanças físicas e que tais mudanças causam impactos, não só, na paisagem urbana, mas, também nos aspectos históricos e culturais. De fato, o “progresso” cobra seu preço, e como foi abordado no trabalho

não existe uma solução que não traga consequências, e impactos positivos e negativos.

Também vemos quais as principais reclamações e solicitações de quem usa o serviço. Por fim, e de acordo com dados da (STTP), buscamos comprovar que o espaço urbano em questão na área central da cidade atua como uma força centrípeta, centralizando o fluxo populacional em um único ponto fixo.

ABSTRACT

Population growth, especially in large and medium urban centers, brings with it changes in the physical structure of the inhabited space, as well as the need to adapt the means of urban mobility. Every day thousands of people pass through the integration of passengers from Campina Grande-PB, they are informal workers, professionals, students, housewives and many other people from the most varied social classes. Coming from many neighborhoods of the city, there is a whole contingent of Campinenses that converges to a common area, the integration of passengers, located in a privileged place, in the heart of the city, at Avenida Dom Pedro II, 237, which enables users to better city center, it was inaugurated in 2008, with the aim of improving public transport services, as well as reducing the cost of transportation. So we will, according to the theoretical stance of Milton Santos, make an approach to the occupation of urban space. For seven years after its inauguration, some points should be discussed: if the growing demand for passengers made the service obsolete; if there is a measure of satisfaction on the part of the users, in this aerial of centrality of flow of people, it is expected with the conclusion of this work that the above questions are, in fact answered, also there is no clear formula, of what will be the future integration or whether the results will be as expected, but only time will bring the answers to these questions.

Keywords: Integration of passengers. Public transportation. Growing demand. Centrality.

REFERENCIAS

ARAÚJO, A; SOUSA, E, (2011). **Blog Retalhos Históricos de Campina Grande**. Disponível em: Acesso em: 01 de dezembro de 2014.

<http://valemiscard.com.br/informacoes/terminal-de-integracao/>

<http://www.google.com.br/url?sa=i&source=imgres&cd=&cad=rja&uact=8&ved=0CAwQjRwwAA&url=http%3A%2F%2Fesquentaparaiba.blogspot.com%2F2013%2F09%2Fentrada-no-terminal-de-integracao-de.html&ei=1RFmVc3HEfTLsASVIYHQBw&psig=AFQjCNHLUm4sw3nYJtGpAwZIABmqAJgg&ust=1432838997418364>

<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2014/default.shtm>

<https://www.google.com.br/maps/place/Terminal+de+Integra%C3%A7%C3%A3o+de+Campina+Grande/@-7.2206319,-35.8898233,197m/data=!3m1!1e3!4m2!3m1!1s0x0:0xde9312121021cc9d>

<https://www.google.com.br/url?sa=i&rct=j&q=&esrc=s&source=images&cd=&cad=rja&uact=8&ved=0CAcQjRw&url=http%3A%2F%2Fcgretalhos.blogspot.com%2F2011%2F02%2Fvista-aerea-do-parque-evaldo-cruz-no.html&ei=3xZmVeL9BpKDyQTAjoCwCQ&bvm=bv.93990622,d.cWc&psig=AFQjCNE5tH4aVzQJ3YSyCeT4T0I5CiITrw&ust=1432840266208683>

SANTOS, Milton.(1926-2001).**A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. - (Coleção Milton Santos; 1)

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do Espaço Habitado, fundamentos Teórico e metodológico da geografia**. São Paulo:Hucitec, 1988.

SPOSITO, Eliseu Saverio.**Geografia e filosofia**: Contribuição para o ensino do pensamento geográfico. São Paulo: UNESP, 2004.