



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

EDIGLEY COSTA GALDINO

**A VULNERABILIDADE SÓCIOAMBIENTAL OCORRIDA PELAS OCUPAÇÕES
IRREGULARES DAS OFICINAS MECÂNICAS NO BAIRRO DAS MALVINAS, EM
CAMPINA GRANDE-PB.**

**CAMPINA GRANDE-PB
2018**

EDIGLEY COSTA GALDINO

**A VULNERABILIDADE SÓCIOAMBIENTAL OCORRIDA PELAS OCUPAÇÕES
IRREGULARES DAS OFICINAS MECÂNICAS NO BAIRRO DAS MALVINAS, EM
CAMPINA GRANDE-PB.**

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), em forma de artigo, apresentado ao curso de Licenciatura plena em Geografia, da Universidade Estadual da Paraíba, para a obtenção do título de graduado.

Área de concentração: Geografia Urbana.

Orientador: Prof. Ms. Hélio Oliveira Nascimento

**CAMPINA GRANDE-PB
2018**

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.

G149v Galdino, Edigley Costa.
A Vulnerabilidade socioambiental ocorrida pelas ocupações irregulares das oficinas mecânicas no Bairro das Malvinas em Campina Grande - PB [manuscrito] / Edigley Costa Galdino. - 2018.
33 p. : il. colorido.
Digitado.
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Educação, 2018.
"Orientação : Prof. Me. Hélio de Oliveira Nascimento , Coordenação do Curso de Geografia - CEDUC."
1. Responsabilidade socioambiental . 2. Degradação ambiental. 3. Oficina mecânica . 4. Ocupação irregular. I. Título
21. ed. CDD 333.7

EDIGLEY COSTA GALDINO

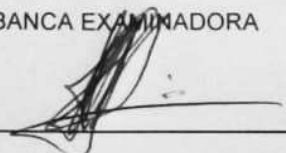
**A VULNERABILIDADE SÓCIOAMBIENTAL OCORRIDA PELAS OCUPAÇÕES IRREGULARES
DAS OFICINAS MECÂNICAS NO BAIRRO DAS MALVINAS EM CAMPINA GRANDE-PB.**

Artigo, apresentado ao curso de licenciatura plena em geografia, da Universidade Estadual da Paraíba, para a obtenção do título de graduado.

Área de concentração: Geografia Urbana.

Aprovado em: 23.11.2018

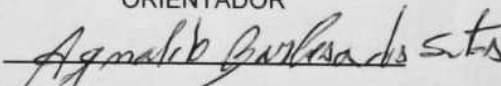
BANCA EXAMINADORA



Prof. Ms Hélio de Oliveira Nascimento

UEPB – DG – Campus I

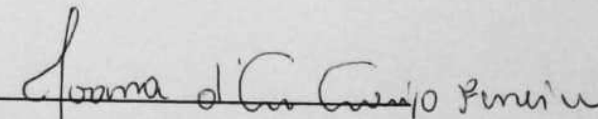
ORIENTADOR



Prof. Dr. Agnaldo Barbosa dos Santos

UEPB – DG – Campus I

EXAMINADOR



Prof. Dr.ª Joana D'arc Araújo Ferreira

UEPB – DG – Campus I

EXAMINADOR

RESUMO

GALDINO, Edigley Costa. **A VULNERABILIDADE SÓCIOAMBIENTAL OCORRIDA PELAS OCUPAÇÕES IRREGULARES DAS OFICINAS MECÂNICAS NO BAIRRO DAS MALVINAS, EM CAMPINA GRANDE-PB.** Artigo (Graduando em Licenciatura Plena em Geografia – CEDUC - UEPB) – Campina Grande - PB, 2018

O aumento da produção veicular em todo país nas últimas duas décadas, vem impulsionado à abertura de novas oficinas mecânicas e de lanternagem em praticamente todas as cidades do território nacional, inclusive no município de Campina Grande-PB. Esse setor tem alterado a dinâmica da cidade campinense, outrora baseada nessas atividades em um lugar específico que é o Distrito dos Mecânicos. Esse trabalho tem como objeto de estudo análise de alguns transtornos causados a população local onde estão instaladas essas oficinas, duas delas localizadas no bairro das Malvinas em Campina Grande-PB. A proposta do estudo apresentado consiste em apontar indícios e alternativas para se pensar o crescimento das cidades de modo racional no uso e na ocupação dos espaços das áreas urbanas e limítrofes; gerenciamento planejado de políticas capazes de promoverem a participação dos atores envolvidos identificando-se os conflitos. Essas políticas devem ser compatíveis com as perspectivas envolvidas, procurando estimular atividades economicamente viáveis e que mantenham um ordenamento na apropriação do espaço. Sendo assim esta pesquisa apoia-se na geografia crítica, com ênfase na pesquisa de campo e bibliográfica, destacando as consequências que esses serviços proporcionam no espaço. Utilizou-se de registros fotográficos, entrevistas para melhor entender essa conjuntura. Por fim conclui-se que é inadequada a instalação destes serviços nesses espaços que não possuem infraestrutura adequada para este fim, havendo necessário um planejamento para este meio.

Palavras-Chave: Oficinas; Transtornos; Espaço;

1 INTRODUÇÃO

O processo de urbanização no Brasil iniciou-se no final do século XIX, quando a indústria tornou-se o setor mais importante para a economia, e intensificou-se em meados do século passado, época em que tomou ares de modernização. Após a revolução urbana da década de 1950, houve a multiplicação das médias cidades, que, acompanhada do processo de metropolização, levou ao aumento considerável

das grandes cidades, de sua população e conseqüentemente o aumento da produção de veículos. Logo, com este crescimento, faz-se necessária abertura de novas oficinas para dar assistência a estes veículos.

A primeira década do século XXI foi marcada no Brasil pelo intenso aumento do número de automóveis em circulação. Neste período o crescimento recorde em números absolutos impressiona, tendo a frota de automóveis ultrapassada a marca de 37 milhões. Três pontos podem ser colocados como grandes responsáveis pela elevada acentuação do número de veículos: o aumento da renda da população, facilidades na concessão de crédito e as reduções fiscais oferecidas pelo governo federal.

No município de Campina Grande-PB, existe um local específico para este fim, que é o bairro do Distrito dos Mecânicos, porém devido a sua localização distante do centro da cidade e falta de infraestrutura, ocorre que um interstício a novas assistências em bairros mais próximo ao centro, ou que em sua grande extensão se faz necessário possuir este serviço inserido na sua localidade, como será abordado no bairro das Malvinas, precisamente em duas oficinas mecânicas.

O presente trabalho tem como objetivo geral examinar alguns transtornos causados a população local onde estão instaladas essas oficinas, localizadas no bairro das Malvinas em Campina Grande-PB. A pesquisa utilizou de dois procedimentos metodológicos a bibliografia e a pesquisa de campo, que auxiliaram a nortear o trabalho, como sabemos a metodologia é uma forma instrumental para estabelecer os procedimentos lógicos que foram utilizados na investigação científica dos fatos da natureza e da sociedade (GIL, 2008). Primeiramente buscou-se a partir de levantamento de referências teóricas já analisadas, embasar o estudo, e posteriormente à investigação sobre o objeto de estudo, através de entrevistas e da coleta de dados. Os procedimentos metodológicos utilizados além da visita in loco, fizeram-se necessárias entrevistas e questionários para melhor compreensão da real problemática existente naquele local de estudo.

O estudo esta estruturado em cinco partes: a primeira parte introduz o esboço da pesquisa, situando a categoria espaço sobre a perspectiva da geografia crítica, na segunda aborda a demanda da natureza urbana das cidades contemporâneas, na terceira a localização e uma abordagem historiográfica da cidade de Campina Grande-PB, contextualizando com o bairro das Malvinas, na quarta apresentará o

local onde o estudo foi realizado, na quinta parte foi apresentada a pesquisa de campo e uma discussão a respeito dos problemas urbanos gerados pelas oficinas no local de estudo, finalizando com a conclusão que chegou referente ao objeto de estudo.

2 O MODO DE VER O ESPAÇO NO PENSAMENTO GEOGRÁFICO:

A Geografia crítica teve sua gênese em meados dos anos de 1970, na França. Inicialmente com “o geógrafo Ives Lacoste” em sua publicação de um livro. A geografia isso serve em primeiro lugar para fazer a guerra. Obra esta, marco que retratou a aplicação de concepções ideológico-políticas aos estudos de geografia até então positivista, que enforcava conhecer diferentes lugares, provocando questionamentos a geógrafos físicos, com estudos ligados a geografia humana. Esta corrente parte do pressuposto da corrente humanística quanto à crítica em relação á Nova geografia, porém se baseia em outro método filosófica o materialismo histórico e dialético, de caráter marxista, analisando espaço não de modo estático, porém algo que esta em constante movimento. Christofolletti (1985, p.27) afirma que:

A Geografia radical interessa-se pela análise dos modos de produção e das formações socioeconômicas. Isto porque o marxismo considera como fundamental os modos de produção, enquanto as formações espaciais (ou formações econômicas e sociais) são as resultantes. As atividades dos modos de produção constroem e geram formações diferentes.

No entanto esta corrente vai fazer um estudo de padrões espaciais buscando associar o processo social aos espaços, por isso do interesse pelos modos de produção, pois as formações espaciais estão diretamente associadas aos modos de produção. A Geografia Radical caminhou para um sistema de ideias na construção de um paradigma para o pensamento geográfico social, enfatizando a categoria espaço movido pelas contradições. Segundo Santos (2014): “O espaço é, também e sempre, formado de fixos e fluxos. Nesses termos, temos coisas fixas, fluxos que se originam dessas coisas fixas, fluxos que chegam a essas coisas fixas. Tudo isso, junto, é o espaço”. Nesse caso o espaço ocupado pelas oficinas é um ambiente dinâmico, no qual os pontos fixos serão os estabelecimentos e os pontos de fluxos:

o tráfego de pessoas e a procura pelos serviços prestados nesses locais de comércio.

Dessa maneira se evidencia um importante aspecto metodológico que orienta esse estudo que é a análise histórica e geográfica necessária para produção e documentação do trabalho. Santos (1985, p.19) ressalva que: “[...] o objeto de estudo é o presente, toda a análise histórico sendo, apenas, o indispensável suporte à compreensão de sua produção”. Neste contexto, o espaço geográfico ou simplesmente espaço geralmente está associado a uma porção específica da Terra, seja porque homem fixou sua presença como identificador à sua localização.

3 À NATUREZA URBANA DAS CIDADES CONTEMPORANEAS

O Brasil era um país de população predominantemente rural em meados dos anos de 1950. Sendo suas principais atividades associadas à exportação de produtos agrícolas. No período entre 1970-1980, teve a gênese do processo de urbanização, a partir do processo de industrialização, que oportunizou a população residia na área rural a ir em direção a área urbana provocando uma mudança para um modelo urbano-industrial.

À medida que as cidades crescem, ocorrem grandes transformações que geram problemas ambientais grave, com a falta de planejamento urbano que evidencia o domínio dos aspectos econômicos sobre o fator ambiental e urbano. A partir da Revolução industrial os problemas ambientais começaram a se agravar. Nas últimas décadas estes, se avolumaram ainda mais em decorrência da expansão das atividades econômicas que se concentram nas cidades.

Em pleno século XXI (marco fundamental da história das cidades) a humanidade continua a praticar o descuido, o descaso e o desrespeito aos limites nos processos naturais, em buscar de expandir as fronteiras urbanas. As cidades representam o locus do desenvolvimento e o uso inadequado de espaços prejudica diretamente as pessoas. Segundo Santos (1978): “A cidade é essa heterogeneidade de formas, mas subordinada a um movimento global”. Portanto as cidades possuem uma diversidade estrutural, porém tendem a seguir os aspectos de escala global.

3.1 A produção do espaço nas cidades contemporâneas.

O século XIX foi o período em que a ciência e a técnica adotam proeminência na vida do homem. A natureza passa a ser entendida como o objeto e fica limitada à área das ciências naturais, enquanto a sociedade passa a ser discutida, em separado, nas ciências humanas. Pensar o homem integrado à natureza tem se tornado cada dia mais difícil depois dessa separação. Nessa perspectiva, buscamos apoio nas ideias de Luzzi (2010, p.188) enuncia que:

O modelo de desenvolvimento vigente é o resultado de um cosmo visão utilitarista, mecanicista e antropocêntrica do ambiente; é um modelo em que o conhecimento cumpre um rol preponderante para controlar o mundo através de um poder baseado na lógica da ganância, veiculado através da ciência moderna e legitimado na cultura depredadora, com 20% de depredadores e 80% de vítimas.

O modelo de produção econômica vigente causa danos tanto ao homem como ao meio ambiente, o homem deixar de refletir suas ações e busca sempre o objetivo do sistema capitalista: o lucro. A Constituição Brasileira de 1988, no capítulo VI, artigo 225, trata especificamente sobre o meio ambiente, estabelecendo que:

Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial a sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e a coletividade, o dever de defendê-lo para os presentes e futuras gerações.

Diante disso com o meio ambiente equilibrado o ato de caminhar pelas ruas seria um modo tranquilo, segura e confortável, e que em na maioria das vezes é um meio de transporte, o que não é mais, tornando-se uma disputa entre pedestres e veículos que ali ficam parados.

Apesar de o pedestre ter sido, tradicionalmente desconhecido em planos e projetos no espaço urbano, deve-se levar em conta que a caminhada sempre foi um meio de transporte em qualquer cidade. Todo deslocamento urbano envolve uma simples caminhada. Com esse propósito, o Parlamento Comum Europeu (1988) acatou uma legislação de direito do pedestre com o desígnio de garantir o uso do espaço pelo pedestre. Essa legislação segue alguns princípios:

- o pedestre tem direito de caminhar em ambiente saudável e livremente desfrutar os bens oferecidos em áreas públicas, sob condições que adequadamente salvaguardam o seu bem-estar físico e psicológico;

- o pedestre tem direito de viver em centros urbanos ou em vilas onde os benefícios são para os seres humanos e não para as necessidades do carro; e de também poder caminhar e andar de bicicleta;
- a criança, o ancião e o deficiente tem direito a lugares de contatos sociais fáceis nas cidades e não lugares que agravam suas fraquezas inerentes;
- o deficiente tem direito a medidas específicas para maximizar sua mobilidade de forma independente e isto inclui adaptações em áreas públicas e sistemas de transportes públicos (diretrizes, sinais sonoros e táteis, veículos acessíveis);
- o pedestre tem direito a áreas urbanas que sejam exclusivamente para seu uso.

No entanto as vias destinadas ao uso dos pedestres: “calçadas” é uma parcela importante no espaço urbano e devem ser prioritárias para o uso destes, o que não ocorre na área de estudo que iremos abordar na pesquisa, aonde os carros que necessitam de reparo ficam estacionados em cima destes espaços impossibilitando o tráfego de pedestres.

Ademais com o crescimento acelerado e desordenado das cidades brasileiras dar-se origem a uma serie de conflitos sociais que somados a inúmeras ocupações irregulares provoca a perda de vidas humanas, Santos afirma que: “[...] o meio urbano é cada vez mais um meio artificial, fabricado com restos da natureza primitiva crescentemente encoberta pelas obras dos homens”

Perceber que o homem atua como instrumento fundamental na organização e na reorganização do espaço, através do uso dos procedimentos, no qual o próprio torna-se produto desta reorganização socioespacial, sendo o responsável pela ação externa da evolução do próprio espaço em que habita, mas esta ação resultara em uma oposta ação interna particular ou não que dependera do nível de exigência que foi submetida esta, a ação externa.

4 A LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA DO MUNICÍPIO DE CAMPINA GRANDE-PB

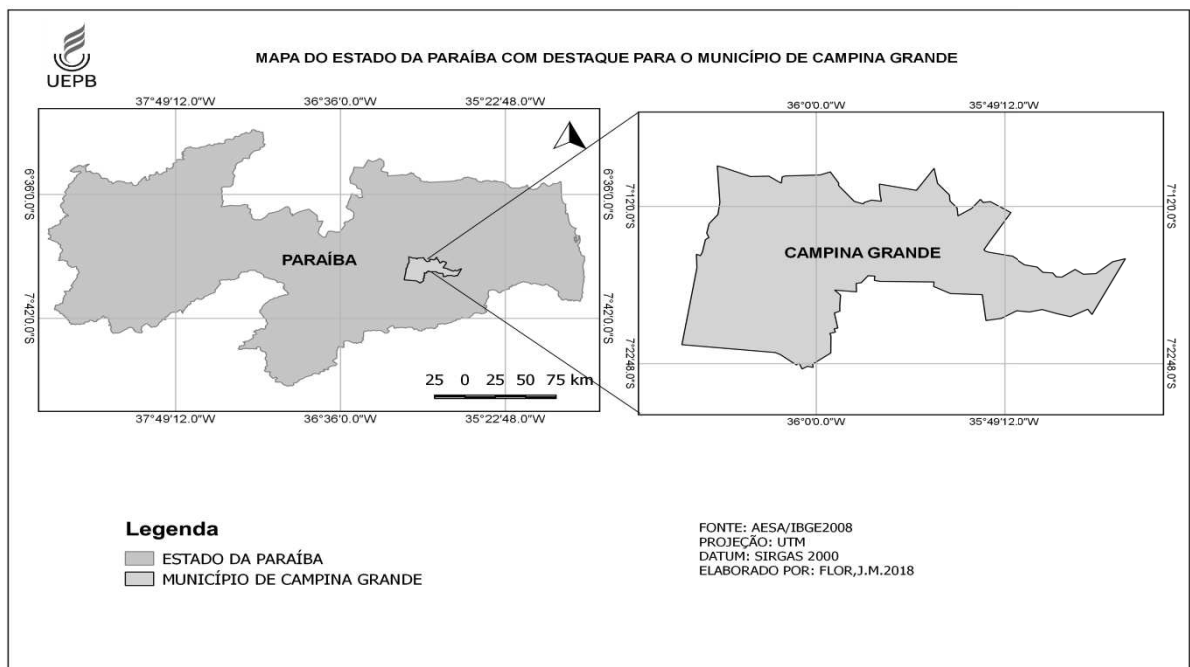
As formas simbólicas apoiadas nas dimensões das metáforas do espaço e suas múltiplas conexões dos mapas de significados, manifestando-se de modo diferenciado no espaço e no tempo, criados e recriados nos diferentes campos físico, econômico, político e social. Esses mapas descrevem a diferenciação

espacial constituídas, no âmbito das distintas práticas de produção sociais e sua dinâmica. De acordo com esses véis dos fixos e fluxos, isto é, a localização.

O município de Campina Grande-PB está situado a cerca de 120 km da capital do estado da Paraíba, João Pessoa. Estando em uma altitude média de 551m acima do nível do mar e com latitude $07^{\circ} 13' 50''$ S e longitude $35^{\circ} 52' 52''$ W. Está situado no Agreste paraibano, na parte oriental do planalto da Borborema, na serra do Bacamarte, que se estende do Piauí até a Bahia. (Figura 01)

Possui uma área territorial de 594,182 Km² e considerado um dos principais polos industriais da região Nordeste, bem como um dos maiores pólos tecnológicos da América Latina, foi fundada em 1^o de dezembro de 1697, tendo sido elevada à categoria de cidade em 11 de outubro de 1864. De acordo com estimativas de 2016, sua população é de 407.754 habitantes, sendo a segunda cidade mais populosa da Paraíba, e sua região metropolitana, formada por dezenove municípios, possui uma população estimada em 638.017 habitantes.

Figura 01: Mapa de localização do município de Campina Grande-PB:



FONTE: AESA/IBGE 2008. Adaptado por: GALDINO, E. C - 2018

Campina Grande é um importante centro universitário, contando com dezessete universidades e faculdades, sendo três delas públicas. É também uma

das cidades com proporcionalmente o maior número de doutores do Brasil, 1 para cada 590 habitantes, seis vezes a média nacional. Além de ensino superior, o município é destaque também em centros de capacitação para o nível médio e técnico. Também possui o segundo maior PIB entre os municípios paraibanos, representando 15,63% do total das riquezas produzidas na Paraíba. Uma evidência do desenvolvimento da cidade nos últimos tempos é o ranking da revista *Você S/A*, no qual Campina Grande aparece como uma das 100 melhores cidades para se trabalhar e fazer carreira do Brasil, única cidade do interior entre as capitais escolhidas no país.

O município é ainda considerado a cidade mais dinâmica da região Nordeste e a 6ª mais dinâmica do Brasil segundo "A Gazeta Mercantil" e foi apontada como uma das 20 metrópoles brasileiras do futuro. Desde seus primórdios as atividades econômicas, em especial as mercantis, foram à propulsora no desenvolvimento da cidade. Inicialmente com o comércio da farinha de mandioca, posteriormente com a instalação de pequenos currais de gado e mercearias. Ganhando destaque internacional na comercialização do algodão.

As atividades industriais surgiram no princípio do século XX, com beneficiamento e prensagem do algodão. Somente na década de 40 é que começou o crescimento industrial. O complexo fabril campinense até fins da década de 60, eram constituídas por indústrias ligadas às atividades têxteis, couro, alimentos, bebidas, mobiliário, papel, papelão e de alguns estabelecimentos de pequena expressão nos setores mecânico e metalúrgico (Fundação Movimento Brasileiro de Alfabetização, 1984)

Podemos observar no exposto que as atividades vinculadas a serviços mecânicos, só ganharam maior ênfase no século XX associada também a questão da industrialização, que qualifica o ponto de vista de desenvolvimento em torno do sujeito de produção, objetivando sua reprodução contínua, que são o setor industrial, o comercial e o financeiro e, que ocorreu também neste período. Ainda de acordo com a FMBA (1984):

Apesar do atual declínio, o parque fabril campinense conta, ainda, com 353 indústrias, sendo 18 (dezoito) localizadas no Distrito industrial, implantado na década de 60. A produção pode ser considerada diversificada, predominando ainda, os ramos de produtos alimentícios, construção, civil, têxtil, couros, peles, metalúrgicas e mecânicas.

Desse modo o município de Campina Grande apresenta uma diversidade econômica, oferecendo um leque de indústrias locais e outros centros econômicos,

além de se constitui um centro de coleta de matérias primas e distribuidor de bens e serviços que extravasa os limites do município. Nesse processo, há a opção de múltiplos elementos dispersos no meio físico e social, que são constantemente revistos, retomados e refeitos dentro de novos relatos.

4.1 O contexto histórico do bairro das Malvinas em Campina Grande-PB

O bairro das Malvinas, também conhecido como Conjunto Álvaro Gaudêncio, é um bairro localizado na zona oeste da cidade de Campina Grande, no estado da Paraíba. É considerado o bairro mais populoso da cidade, com cerca de 40 mil habitantes. Sua gênese ocorreu na década de 1980, as casas do conjunto habitacional Bodocongó II, intitulado por Conjunto Álvaro Gaudêncio, começavam a ser construídas pela CEHAP (Companhia Estadual de Habitação Popular), seguindo ordens do então Governador do estado Wilson Braga, que no momento havia conseguido verbas do governo federal para este fim.

Ao término das construções, no início do ano de 1983, o Conjunto não apresentava infraestrutura (água, luz, esgoto sanitário) necessária para que fossem entregues as habitações, que ocorreriam por meio de sorteio, aos servidores estaduais que estavam devidamente cadastrados. Então, em 23 de março de 1983, o conjunto foi ocupado por pessoas de baixa renda que, em sua maioria, eram pessoas inscritas junto à CEHAP, como o jornal Gazeta do Sertão (1983, p.08) no dia 27 de março do ano em curso, afirmava que:

O esperado aconteceu: cerca de 3 mil famílias de todas as classes sociais invadiram ontem o Conjunto “Álvaro Gaudêncio”, situado no bairro de Bodocongó, e que ainda, estar por ser concluído. Os inconformados com a demora da CEHAP na entrega das casas começaram a invasão no final da tarde de anteontem, procurando as primeiras residências que ficam próximas ao Conjunto “Severino Cabral”.

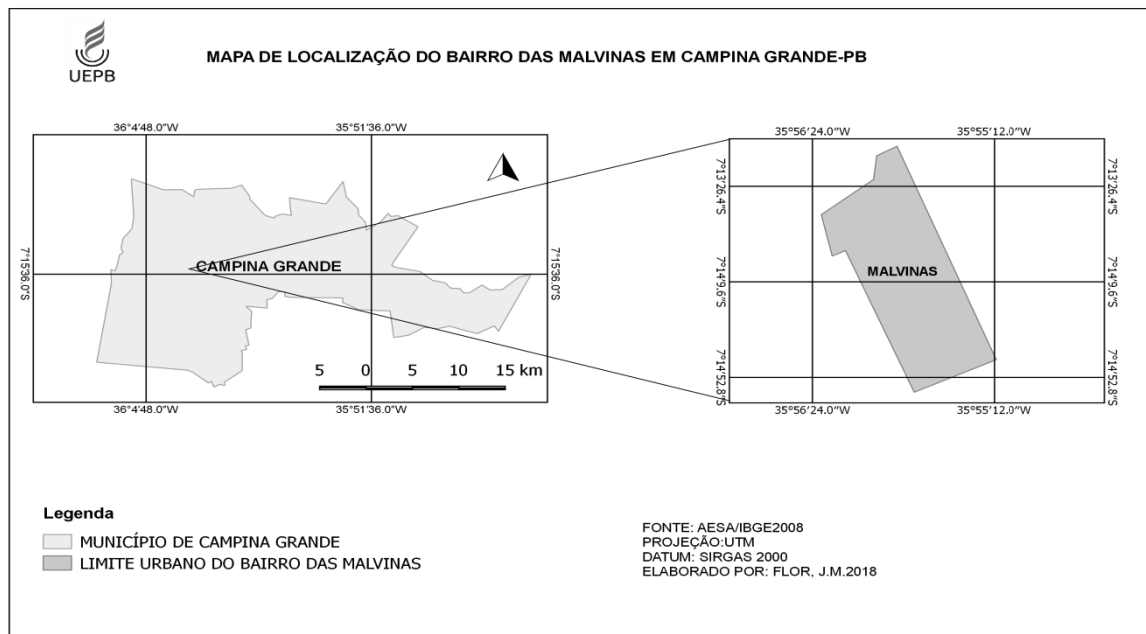
No entanto, no dia 23 de março de 1983, iniciou-se a invasão das casas por pessoas não cadastradas na CEHAP, que alegavam abandono das casas e que portanto estariam naquele momento apossando-se das mesmas. Na tentativa de

impedir a invasão, foi formado um cerco policial que não obteve resultados positivos. Naquele instante, o então governador do estado Wilson Braga, ordenou que as forças policiais impedissem que mais pessoas entrassem no conjunto, que até então ainda estava cercado (com arame farpado) e só existia uma única entrada (por meio de uma espécie de "porteira").

Logo após, pensou-se numa forma de retirar os invasores da seguinte maneira: seria proibido que alguém saísse ou entrasse do conjunto, fazendo com que os invasores ficassem isolados, sem alimento e água, e, assim, desistissem das casas recém-invasidas. Na época, o governo municipal impediu que esse plano fosse concretizado, e enviou alimentos e água através de carros-pipa para os invasores.

Alguns meses depois, a CEHAP viu que não haveria outra maneira a não ser cadastrar os invasores e fazer com que eles pagassem as prestações das casas. Foi feito então o cadastro de cada morador num posto de atendimento instalado nas proximidades, mais precisamente na Escola Estadual Alceu do Amoroso Lima. Funcionários passaram de casa em casa avisando aos moradores que fizessem o cadastramento e assim regularizassem sua situação junto à CEHAP. Em seguida, por reivindicação dos moradores, foi instalada a rede elétrica, seguida da rede de água e esgotos, fazendo com que o Conjunto tivesse a infraestrutura mínima para que pudesse atender os moradores.

Figura 02: Mapa de localização do perímetro urbano do bairro das Malvinas em Campina Grande-PB



Fonte: AESA/IBGE 2008. Adaptado por: GALDINO, E. C - 2018

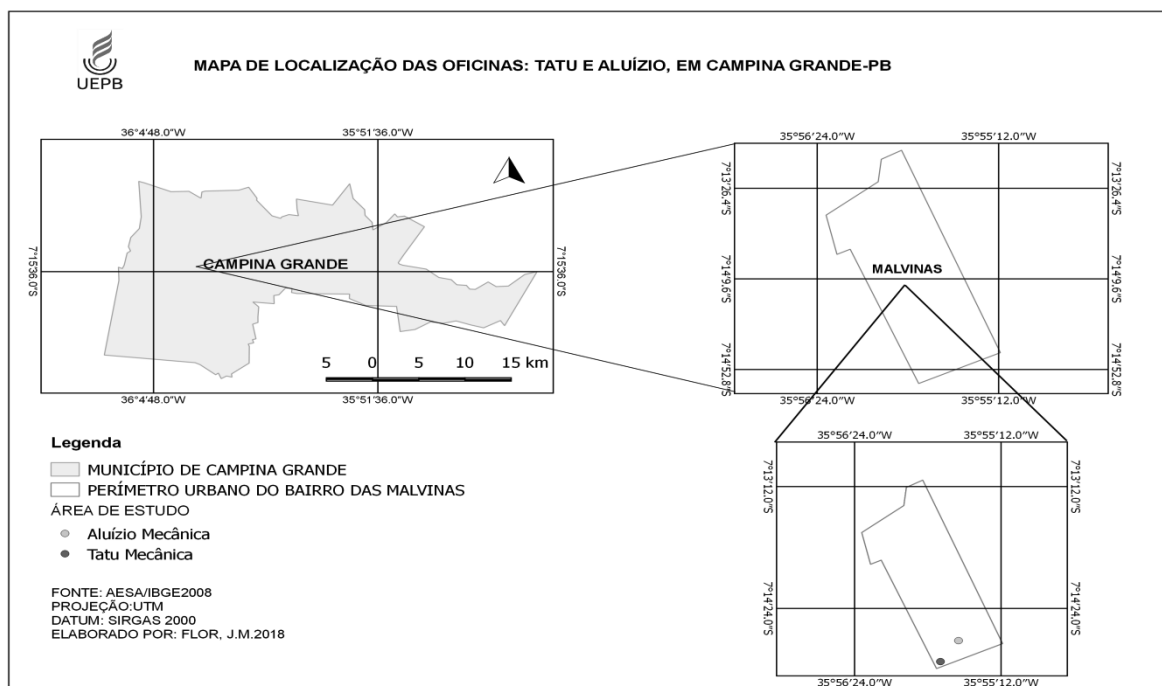
Na mesma época da invasão (1983) estava acontecendo um conflito militar nas Ilhas Falkland, popularmente conhecidas como Ilhas Malvinas, localizadas ao extremo sul da América Latina, daí a origem do nome do bairro: Malvinas. Durante os últimos anos desde a invasão, o bairro das Malvinas obteve grande crescimento populacional além da grande quantidade de novas construções nos arredores do bairro, fazendo com que o mesmo se tornasse ainda maior.

Com todos esses acontecimentos, surgiu a necessidade de melhorias na infraestrutura do bairro, como pavimentação das ruas e recuperação da rede de drenagem pluvial (bueiros coletores das águas de chuva). Durante anos foram feitos pedidos junto ao governo municipal para que a rede de canais construídos no bairro fosse coberta. Depois de muitas tentativas, finalmente, foi feita a obra de cobertura dos canais, que fez com que o bairro ficasse mais limpo, proporcionando aos moradores mais um ponto de lazer, onde podem ser feitas caminhadas e outras atividades.

5 A LOCALIZAÇÃO E A CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

Este campo de pesquisa surge, de forma organizada constituindo, assim relações entre as áreas de estudo específica que está localizada exclusivamente nas ruas Nereu Gusmão Bastos e Jabuticabeiras, situadas no bairro das Malvinas em Campina Grande-PB. Foi necessário estabelecer um recorte diversificado nesse vasto campo de estudo que se limita a posições e trabalhos, que enfocam a produção local das oficinas mecânicas. Ressaltando as formações sociais onde as atividades mecânicas se desenvolvem, isto é, no contexto, em que as oficinas estão localizadas, a imagem a seguir denuncia situação geográfica das mesmas.

Figura 03: Localização das oficinas mecânicas.



FONTE: AESA/IBGE 2008. Adaptado por: GALDINO, E. C - 2018

Esses dois pontos marcados na figura, nos mostra a área de estudo referente aos espaços ocupados pelas oficinas mecânicas na rua: Nereu Gusmão Bastos e Jabuticabeiras, no bairro das Malvinas em Campina Grande-PB. Existem ainda outras oficinas nesse mesmo bairro, mas essas duas são as mais significativas em termo de estrutura inadequada e um número bem significativo de clientes. Sendo assim, trazendo alguns transtornos para os vizinhos e moradores que por ali trafegam com seus automóveis.

5.1 As oficinas de veículos e os distritos dos mecânicos de Campina grande

Devido à urbanização e a industrialização do nosso país, sobreveio a crescente produção de veículos, ocasionado pela facilidade que as pessoas têm para adquirir um veículo através de financiamento com os bancos, que por sua vez, impulsionou na última década o aumento das vendas dos automóveis, e com isso, incentivou as classes mais baixas a adquirirem seu carro próprio, com as facilidades de financiamentos que por muitas das vezes para adquirir um veículo financiado basta zero de entrada para sair da concessionária com o carro.

Ademais com esses incentivos, é que as indústrias automobilísticas cresceram extraordinariamente, contudo, se faz necessário à ampliação da quantidade de oficinas mecânicas e de lanternagens para manutenções de veículos que passam a circular na cidade. Assistimos esse crescimento desordenado dessas oficinas por toda parte da cidade e em lugares que não são adequados para instalações das mesmas, principalmente as pequenas oficinas, pois não tem capital financeiro para instalação de uma oficina adequada para esses serviços mecânicos, se instalam de qualquer maneira nos bairros sem se atentar com os transtornos que podem causar a vizinhança e pessoas que por ali circulam, sendo esses bairros específicos para moradias e não para esse tipo de serviço prestado.

O município de Campina Grande/PB, possui um lugar destinado para esse tipo de atividade que é o Distrito dos Mecânicos. Lugar esse que foi inaugurado em 1984, localizado entre o bairro do Jardim Paulistano e o Distrito Industrial de Campina Grande-PB, foi construído com recursos do município, ocupando uma área de 25.000 m².

Entretanto com o processo de industrialização iniciado na década de 40, o município de Campina Grande, segundo a FMBA(Fundação Movimento Brasileiro de Alfabetização) : “(...) através de incentivos fiscais e financeiros do governo federal, administrados através da SUDENE, sem os quais teria sido impossível a eclosão do processo industrial” no qual proporcionou a vinda de empresas e a obrigação de ampliar o leque de serviços e conseqüentemente a necessidade de ter um espaço para este fim, que no caso é o bairro do Distrito dos Mecânicos.

Anteriormente a criação deste bairro, as atividades mecânicas se encontravam dispersas pela cidade. Mesmo assim, ainda hoje, o número de oficinas mecânicas e de lanternagem tem crescido consideravelmente nos bairros da cidade de Campina Grande. Esse espaço do Distrito dos mecânicos que deveria ser devidamente destinado a esses serviços e estruturado se encontra nos dias atuais com as mínimas condições necessárias para essas atividades, o que as pessoas mais buscam hoje naquele local são os serviços destinados às sucatas de veículos.

5.2 Espaços ocupados por oficinas fora da área especificam

O principal problema para muitos proprietários de oficinas mecânicas e de lanternagem que estão instalados em bairros da cidade, é a falta de infraestrutura do Distrito dos mecânicos, lugar ao qual foi destinado para a devida atividade. As oficinas aqui em questão se estabeleceram no bairro das Malvinas, devido principalmente a falta de condições adequadas para realização de seus trabalhos. A falta de incentivo governamental ou de instituições bancaria para financiamentos com baixas taxas de juros para investirem nas suas oficinas é ponto negativo, outro aspecto é que o Distrito dos Mecânicos em boa parte dele estar tomado por sucatas de veículos e que as oficinas mecânicas e de lanternagem tem perdido muito espaço de trabalho naquele local.

Os proprietários destas oficinas alegaram que se houvesse no bairro do Distrito dos mecânicos uma infraestrutura adequada, e incentivo por parte dos governos dando condições para que eles pudessem se instalar naquele local, estariam estes dispostos a se mudarem para lá. Só que para isso seria necessário a ampliação do Distrito dos Mecânicos, porem na situação atual, é inviável devido ao numero expressivos de oficinas que se localizam fora desta Área, não havendo espaço suficiente para instalação de mais oficinas. Visto que é necessária uma área ampla para este fim. Contudo a questão do incentivo financeiro com juros baixos para investimento em equipamentos mais modernos traria uma melhor condição para que preste o serviço, dando qualidade e segurança. Como também a agregação de outros serviços prioritários para aquele bairro como: agência bancaria para facilitar as transações comerciais e a instalação de mais lojas de peças automotivas naquele espaço. Esses foram alguns dos pontos citados pelos proprietários das oficinas pesquisadas, que poderiam incentiva-los a deslocarem-se para o distrito dos mecânicos.

5.3 Os motivos que levaram os cidadãos a colocarem uma oficina

No caso do primeiro entrevistado que é o proprietário da oficina mecânica que fica localizada na Rua Nereu Gusmão Bastos, o mesmo desde garoto da idade de 14 anos já começou trabalhar como ajudante de mecânico para poder ajudar no sustento da família, há aproximadamente 15 anos abriu sua própria oficina e vem até os dias de hoje trabalhando por conta própria mesmo com muitas dificuldades. Afirmou que trabalhando como funcionário o salário que recebia não dava para suprir as necessidades da família. Resolvendo assim, através já do conhecimento que adquiriu durante o tempo de trabalho que prestou para seus patrões anteriores e conhecimento com vários clientes, resolveu abrir o seu próprio negócio com muita dificuldade por não ter capital financeiro suficiente para uma instalação e local adequado de sua oficina. Informou ainda que no início foi mais difícil ainda, por não ter clientes suficientes para poder tirar suas despesas, mas com o passar do tempo, sua clientela foi aumentando bastante e ele não acompanhou esse crescimento no que se refere ao investimento estrutural de sua oficina mecânica, onde pudesse trazer um menor desconforto para seus clientes e vizinhos.

6 DIAGNOSTICO DOS PROBLEMAS GERADOS PELAS OFICINAS MECÂNICAS.

As oficinas mecânicas realizam diversos tipos de atividades relacionadas à reparação de veículos como: troca de óleo lubrificante, troca e limpeza de peças, retífica de motores, entre outras. Dessa forma, o tratamento, armazenamento, transporte e destinação final dos mesmos devem seguir diretrizes normativas para controle e prevenção de possíveis impactos ambientais, o que não ocorre nesses espaços, o foco da nossa pesquisa é a questão das calçadas que são ocupadas indevidamente por veículos em conserto, impedindo o tráfego de pedestres.

Diante disso verificamos a falta de investimento e infraestrutura adequada que é exponencial nos dois estabelecimentos. No espaço físico dessas oficinas mecânicas, os veículos ficam amontoados nas calçadas da oficina e nas calçadas dos vizinhos, trazendo alguns transtornos para aqueles moradores e transeuntes que por ali trafegam com seus veículos. Por reduzir significativamente os espaços

nas ruas, os veículos, ocupando as calçadas, faz com que os pedestres tenham que se locomover pelas vias ao invés de ir pelas calçadas, arriscando suas vidas entre os carros que por ali trafegam. De acordo com a lei municipal N° 5410/13, em seu artigo 127: “As atividades dos locais de serviços não deverão afetar os lotes vizinhos e os logradouros públicos, com ruídos, vapores, jatos de água e óleo, provenientes de lavagens, lubrificações e outros”. (Figura 05).

Figura 05: Frente da oficina.



Fonte: GALDINO, E. C. Pesquisa de campo - 2018.

Como podemos observar a oficina Mecânica é composta por um espaço bem pequeno e inadequado para abrigar o número de veículos que são levados pelos seus clientes para manutenção e serviços. Sendo assim, esses veículos ficam

estacionados nas calçadas da oficina e casas vizinhas, causando grande desconforto para aqueles moradores e pessoas que por ali trafegam diariamente e que são obrigados a viver com essa situação desconfortável. (Figura 06).

Figura 06: Posicionamento dos veículos na rua em frente oficina e rua lateral da mesma.



Fonte: GALDINO, E. C. Pesquisa de campo - 2018.

Observa-se a impossibilidade dos pedestres para trafegar sob as calçadas, pois esses espaços ficam totalmente obstruídos pelos veículos que ali se encontram para serem consertados. E outros veículos estacionados nos dois lados das ruas diminuindo o espaço, e dificultando o tráfego para os veículos que por ali trafegam diariamente. Nessa foto podemos verificar os pedestres caminhando pelas ruas, porque as calçadas encontram-se tomadas pelos veículos que aguardam ser consertados, trazendo um risco maior para quem circula nessas ruas a pé ou até mesmo de veículos. Segundo o Código de trânsito Brasileiro em seu artigo 68:

É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.

No entanto o que se observa é que o posicionamento destes veículos causa sim transtornos aos pedestres, a via que devia ser utilizadas por estes, esta sendo utilizadas para outro fim. Durante a pesquisa levantou-se dados e informações a respeito dos moradores que trafegam por este local. Segundo um dos um dos moradores que mora na proximidade de uma das oficinas mecânica, o senhor M. A., 53 anos de idade, comerciante ambulante e que mora naquela localidade a mais de quinze anos, e ele relatou que:

Essa oficina tem trazido muito incomodo para os vizinhos, pois muitos desses veículos que ali se encontram estacionados nas ruas e calçadas, passam muito tempo parados sem os seus proprietários virem buscar, sendo que, alguns desses veículos são com carrocerias que quando chove há um acumulo d'água, chegando a pôr em risco a saúde daquela população local devido a proliferação do mosquito da dengue (Entrevista ocorrida em 15 de setembro de 2018).

Além do mais este mesmo morador que trafega todos os dias pela rua lateral da oficina, (Figura 08) para poder chegar até o local onde ele arma sua tenda e colocar um carrinho com churrasqueira para assar frangos e vender na avenida principal Florípedes Coutinho que fica próximo da oficina mecânica informa que:

Tenho dificuldades de trafegar com meu carrinho de mão devido a quantidade de veículos que se encontram nas ruas, aguardando pelo serviço da oficina, corro o risco de soffro um acidente pois devido a essa situação tenho que me deslocar pela a rua onde trafega veículos. Sinto-me bastante incomodado com essa situação (Entrevista ocorrida em 15 de setembro de 2018).

Figura 08: Local de trabalho do Senhor M. A.



Fonte: GALDINO, E. C. Pesquisa de campo - 2018.

Como podemos observar o local de trabalho do senhor M. A. como pode observar, todos os dias ele monta e desmonta e leva para sua residência que fica próximo a oficina, tendo que transitar pelas ruas e calçadas, que ressaltamos está repleto de carros estacionados e o mesmo muitas das vezes tem dificuldades de passar por ali com esse carrinho de mão, e com o outro carrinho que serve também como churrasqueira.

Enquanto a segunda oficina, que fica localizada na rua Jaboticabeiras, o seu proprietário começou ainda jovem como ajudante de mecânico e teve a

oportunidade de se qualificar um pouco mais através de cursos profissionalizantes no SENAI, e aproximadamente há 5 anos abriu sua própria oficina em um terreno vizinho que faz parte da sua casa, o mesmo ainda trabalhou por 10 anos como funcionário de algumas oficinas mecânicas, e devido a trabalhar muito e o dinheiro que ganhava não ser suficiente para despesas da família e também por ter o sonho de ter o seu próprio negócio, resolveu abrir sua oficina mecânica em um terreno vizinho a sua casa, que antes era o quintal da sua residência.

A oficina é um pouco menor que a outra oficina citada, e tem também um número bem menor de clientes, mesmo assim, vem causando transtorno para seus vizinhos e pessoas que por ali trafegam a pé ou em seus veículos, sendo estes em uma escala menor do que a oficina anterior. (Figura 09)

Figura 09: Frente da oficina mecânica.



Fonte: GALDINO, E. C. Pesquisa de campo. Agosto/2018.

Podemos ressaltar que em relação a oficina do anterior, esta oficina é bem pequena e foi construída na lateral da residência do proprietário. E ver-se a

impossibilidade de colocar um número considerável de veículos dentro dela para poderem pernoitar e no dia seguinte dar continuidade aos serviços dentro daquele ambiente de trabalho. A única forma que este proprietário é deixar os veículos fora da oficina para em seguida fazer os serviços mecânicos. (Figura 10)

Figura 10: Rua de frente da oficina mecânica.



Fonte: GALDINO, E. C. Pesquisa de campo - 2018.

Observar-se que, mesmo com poucos veículos no lado de fora da oficina aguardando ser consertado, já diminui muito o espaço da rua para o tráfego de veículos. Sendo a diferença em relação à oficina da rua Nereu Gusmão é que as calçadas vizinhas não estão obstruídas com os veículos estacionados em cima delas, como vimos no caso anterior, sendo assim, trazendo um pouco menos de transtorno para aqueles vizinhos e pessoas que por ali trafegam. Mas devemos sinalizar que é o processo de urbanização é dinâmico e constante agregado a industrialização, e com incentivos financeiros provavelmente a busca por esses serviços aumentará, portanto o mesmo problema que vimos na primeira oficina

ocorrerá nessa também, pois o mesmo não tem uma estrutura adequada para abrigar os veículos dos seus clientes, pois a sua oficina só cabe no máximo dois veículos no seu espaço interno.

Nesse caso o espaço ocupado pelas oficinas, recria e determinam funções que transforma a configuração espacial adequando as necessidades que nem sempre são necessárias naquele momento. Segundo Santos (1978): “Parece-nos que, hoje, a geografia tende a ser cada vez mais a ciência dos lugares criados ou reformados para atender a determinadas funções, ainda que a forma como os homens se inserem nessa configuração territorial seja ligada, inseparavelmente, à história do presente”. Diante é sinalizado que estas transformações do espaço estão associadas ao presente.

Dentre muitos impactos ambientais que se apresentam nas áreas urbanas podemos destacar os espaços onde se localizam oficinas automotivas dentro do bairro das Malvinas, problemas estes que afetam diretamente a qualidade de vida e de recursos naturais. As oficinas mecânicas realizam diversos tipo de atividades relacionadas a reparação de veículos, porem a ocupação de lugares indevidos geram diferentes tipos de impactos as pessoas que ali vivem, o uso inadequado pode e causar risco a saúde publica.

Devido às instalações dessas oficinas mecânicas e de lanternagem serem em lugares inadequados espalhados pelos bairros da cidade, trazem bastantes transtornos aos vizinhos, pedestres e veículos que por ali trafegam. Ademais por não terem uma estrutura adequada para abrigar os veículos que ali estão sendo feitos os serviços, acabam deixando esses veículos em cima das calçadas dos vizinhos e até mesmo nas ruas, chegando esses veículos a pernoitarem, com isso impedindo as pessoas de utilizarem devidamente as calçadas e dificultando o transito dos veículos que por ali circulam como já foi mostrado nas imagens anteriores.

Este problema tem crescido bastante nas cidades por falta de um controle através dos órgãos públicos, que deveriam fiscalizar limitar e regularizar a situação dessas oficinas. Não permitindo que, esses estabelecimentos funcionem de qualquer maneira, criando regras que venham evitar transtornos para os vizinhos e pessoas que circulam pelo perímetro das oficinas. Infelizmente, a realidade não é

esta, pois qualquer cidadão que se disponibilizar para abrir uma oficina mecânica, não vai encontrar nenhuma dificuldade para isso, e pode funcionar de maneira que não venha ter compromisso e respeito às pessoas que moram ao seu redor.

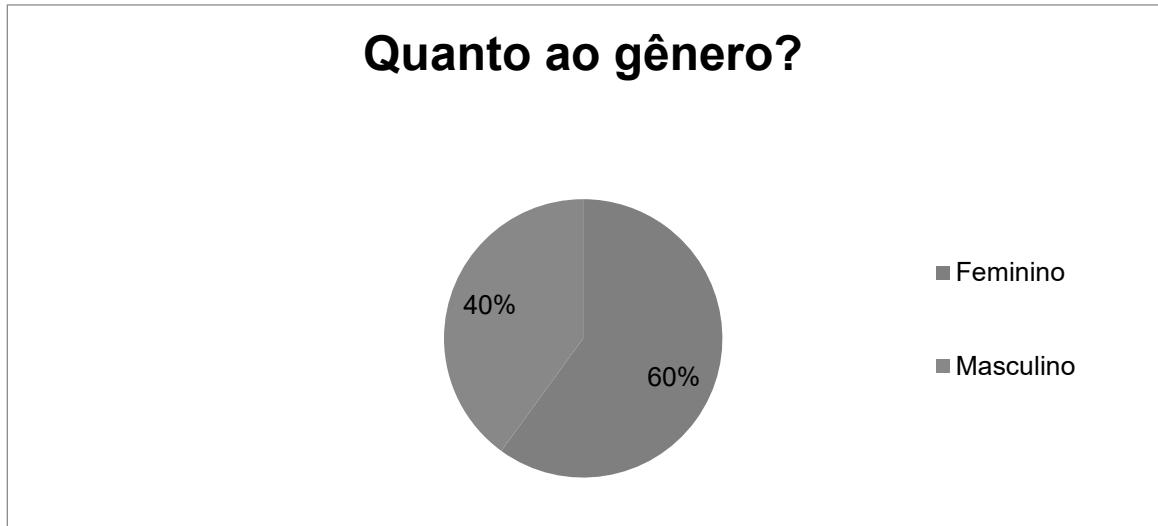
Portanto, os vizinhos dessas oficinas, são por vezes, obrigados a acionar a justiça comum para garantir seus direitos quando se sentem prejudicados por essas oficinas. Quando não seria necessário caso os órgãos públicos fizessem sua parte, que seria fiscalizar e normatizar o funcionamento desses estabelecimentos de uma forma que não trouxesse nenhum prejuízo à comunidade local. O exemplo de determinar horários de funcionamento, espaço amplo para abrigar os veículos de forma que não possam ficar estacionados nas ruas e calçadas vizinhas e da própria oficina e obrigatoriedade do alvará de funcionamento.

Dessa forma ficaria bem mais fácil de conviver com essas oficinas instaladas nos bairros, onde todos possam viver respeitando o espaço e limite que é garantido por lei a cada cidadão, não ferindo seus direitos de ir e vir nas condições necessárias de trafegar nas ruas e calçadas, evitando assim maiores transtornos e até mesmo o risco da própria vida, pois quando não temos o acesso ao espaço adequado para circulação, estamos pondo em risco nossas vidas e a vida de outros, nesse caso quando deixamos de andar pelas calçadas por estarem interditadas, arriscamos nossas vidas andando pelo meio da rua, lugar esse devidamente específico para o tráfego de veículos.

6.1 Analogias gráficas dos entrevistados.

Para melhor entendimento da conjectura onde estes indivíduos estão inseridos, foi realizada a aplicação de questionários para identificar os transtornos ali provocados. Foram aplicados cerca de 20 questionários, no qual podemos destacar algumas das respostas que foram sinalizadas. O primeiro questionamento é identificar qual o gênero das pessoas que realizaram o questionário. (Figura 11)

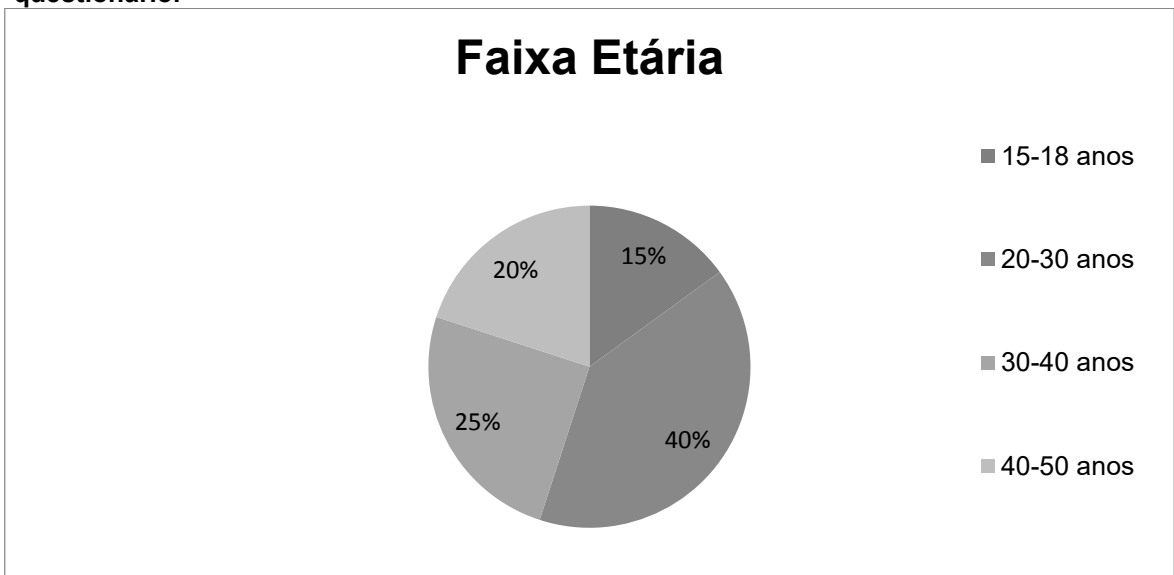
Figura 11: Percentual dos moradores que trafegam no local de estudo: quanto ao gênero.



Fonte: GALDINO, E. C. Pesquisa de campo. Agosto/2018.

Diante disso percebemos no quantitativo que boa parte das pessoas que responderam o questionário é do gênero feminino (60%) e masculino (40%), nesse caso este foi aplicado durante o tráfego destas, que no momento apresentou mais mulheres para tal resolução. Em seguida propomos identificar a faixa etária do público-alvo. (Figura 12)

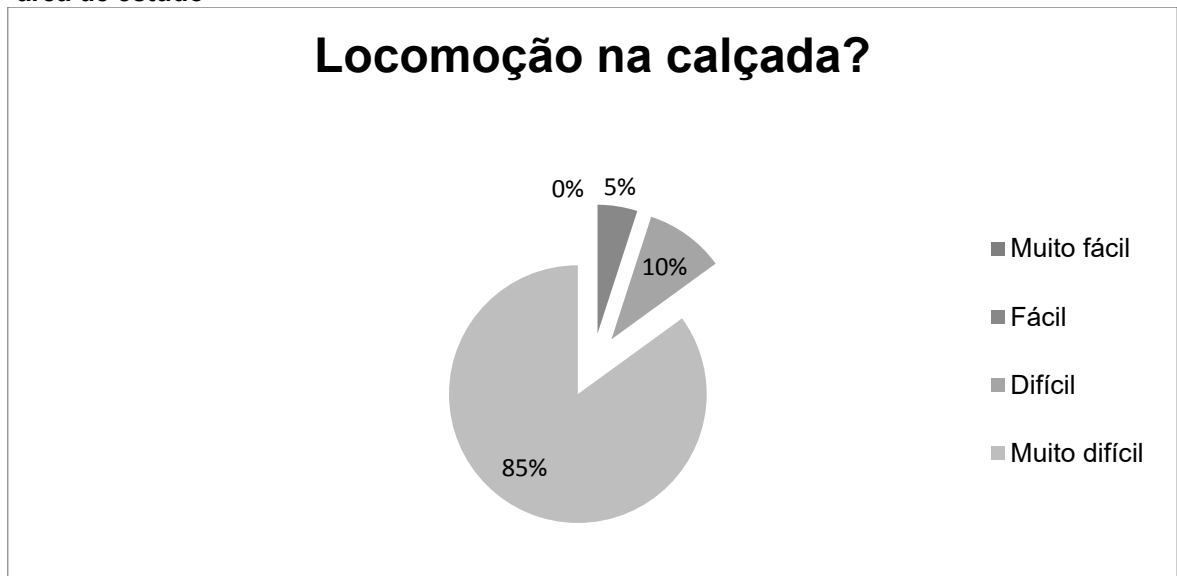
Figura 12: Percentual da faixa etária dos moradores que trafegam e responderam ao questionário.



Fonte: GALDINO, E. C. Pesquisa de campo. Agosto/2018.

De acordo com os dados apresentados, cerca de 40% dos indivíduos que responderam ao questionário, estão na faixa etária entre 20-30 anos, em seguida 25%, entre 30-40 anos, 20%, entre 40-50 anos e 15%, entre 15-18 anos. Podemos analisar que o público mais expressivo para resolução do questionamento, é um público jovem. Diante disso perguntamos a questão da facilidade de locomoção nas calçadas próximas as oficinas, no qual eles poderiam responder entre as opções muito fácil, fácil, difícil ou muito difícil a locomoção. (Figura 13)

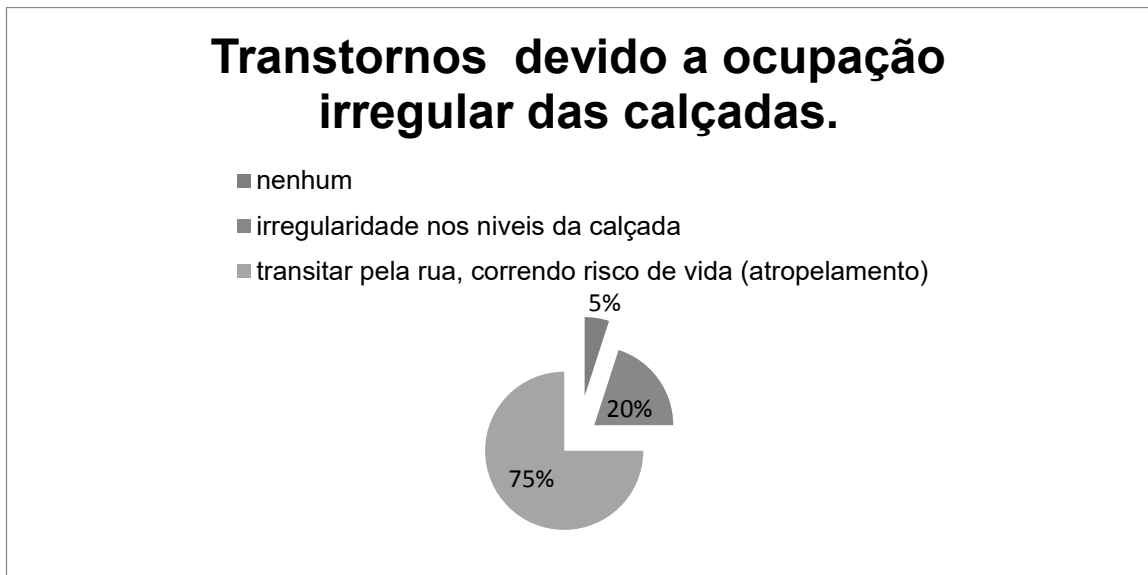
Figura 13: Percentual referente ao questionamento sobre a facilidade de locomoção na área de estudo



Fonte: GALDINO, E. C. Pesquisa de campo. Agosto/2018.

Neste caso verificamos que é significativa a questão da muita dificuldade em locomoção nas calçadas (85%), que são ocupadas irregularmente pelos veículos a consertar pelas oficinas, prejudicando os pedestres. A falta de acessibilidade devida a ocupações como estas, é um problema social para o pedestre. Lamounier (2015) afirma que: é preciso enxergar as calçadas como questão de saúde pública, não mais só de acessibilidade. No entanto devemos salientar que acessibilidade não é um conceito ligado aos deficientes, mais o direito de ir e vir com segurança. Diante disso questionamos que transtornos ocorrem por essa ocupação irregular das calçadas? (Figura 14)

Figura 14: Percentual dos transtornos ocorrentes da ocupação irregular das calçadas.



Fonte: GALDINO, E. C. Pesquisa de campo. Agosto/2018.

Diante dos resultados obtidos nestes questionamentos podemos observar um grande transtorno que essa ocupação inadequada traz as que necessitam trafega naquela local, como podemos verificar 75% dos entrevistados sinalizam que é necessário utilizar da rua, no qual também trafegam carros, para se locomover, pondo em risco suas vidas, em seguida 20%, informa as irregularidades nos níveis das calçadas, e 5%, não observar nenhum transtorno, percebesse que nestes dois últimos resultados dar entender que o uso das ruas para trafegar é um hábito constante é que ao entender deles não provocar nenhum perigo.

No entanto, dentre muitos impactos ambientais que se apresentam nas áreas urbanas podemos destacar os espaços ocupados inadequadamente pelas oficinas automotivas dentro do bairro das Malvinas, problemas estes que afetam diretamente a qualidade de vida e de recursos naturais. As oficinas mecânicas realizam diversos tipo de atividades relacionadas à reparação de veículos, porem a ocupação de lugares indevidos geram diferentes tipos de impactos as pessoas que ali vivem, o uso impróprio pode e causar risco a saúde publica.

Devido às instalações dessas oficinas mecânicas e de lanternagem serem em lugares inadequados espalhados pelos bairros da cidade, trazem bastantes transtornos aos vizinhos, pedestres e veículos que por ali trafegam. Ademais por não terem uma estrutura adequada para abrigar os veículos que ali estão sendo feitos os serviços, acabam deixando esses veículos em cima das calçadas dos vizinhos e até mesmo nas ruas, chegando esses veículos a pernoitarem, com isso impedindo as pessoas de utilizarem devidamente as calçadas e dificultando o trânsito dos veículos que por ali circulam como já foi mostrado nas imagens anteriores.

Este problema tem crescido bastante nas cidades por falta de um controle através dos órgãos públicos, que deveriam fiscalizar, limitar e regularizar a situação dessas oficinas. Não permitindo que, esses estabelecimentos funcionem de qualquer maneira, criando regras que venham evitar transtornos para os vizinhos e pessoas que circulam pelo perímetro das oficinas. Infelizmente, a realidade não é esta, pois qualquer cidadão que se disponibilizar para abrir uma oficina mecânica, não vai encontrar nenhuma dificuldade para isso, e pode funcionar de maneira que não venha ter compromisso e respeito às pessoas que moram ao seu redor.

Dessa forma ficaria bem mais fácil de conviver com essas oficinas instaladas nos bairros, onde todos possam viver respeitando o espaço e limite que é garantido por lei a cada cidadão, não ferindo seus direitos de ir e vir nas condições necessárias de trafegar nas ruas e calçadas, evitando assim maiores transtornos e até mesmo o risco da própria vida, pois quando não temos o acesso ao espaço adequado para circulação, estamos pondo em risco nossas vidas e a vida de outros, nesse caso quando deixamos de andar pelas calçadas por estarem interditadas, arriscamos nossas vidas andando pelo meio da rua, lugar esse devidamente específico para o tráfego de veículos.

7. CONCLUSÃO

Nas ciências sociais que tratam das questões espaciais, levando em conta a ciência geográfica, é de consenso geral que não existe um “espaço natural”, é aceito que o espaço é produzido e reproduzido para gestão de atividades do homem, ou

seja, o espaço é dinâmico. No entanto esta produção e reprodução do espaço quando não é realizada de forma adequada traz transtornos à vida humana.

A pesquisa resultou de um significativo estudo, pois se percebeu a necessidade de infraestrutura adequada para instalação de estabelecimentos como as oficinas em bairros periféricos como as Malvinas, a obrigação de existir um que cuide deste problema e também a necessidade de ampliar o espaço do bairro do Distrito dos Mecânicos e também a infraestrutura.

De fato o que existe é uma negligencia por parte dos órgãos públicos em relação a essa problemática, sendo os moradores vitimas do descaso da administração publica. Não somente a vizinhança destas oficinas, mais os próprios proprietários que falta de condições acabam por se estabelecer em lugares inadequados, prejudicando significativamente os moradores da área.

Finalmente sugere-se um olhar mais atento a atual situação, pois é problema recorrente de cidades de porte médio como o município de Campina Grande, havendo a necessidade de um planejamento urbano que traga benefícios aos pedestres e também a esses proprietários.

ABSTRACT

GALDINO. E.C. Problematizing os espaços ocupados pelas oficinas no bairro das Malvinas, em Campina Grande-PB. (Artigo Graduação). UEPB. CEDUC DG. Curso de Licenciatura em Geografia. 2018

The increase in vehicular production in the whole country over the last two decades has been driven by the opening of new mechanical and luminaire workshops in practically all the cities of the national territory, including in the city of Campina Grande-PB. This sector has altered the dynamics of the Campinense city, once based on these activities in a specific place that is the District of the Mechanics. This study aims in particular to bring some disorders caused to the local population where these workshops are installed, especially two of them located in the neighborhood of the Malvinas in Campina Grande-PB, the Tatu and Aluizio workshops. The purpose of the present study is to point out clues and clues to think about the growth of cities in a rational way in the use and occupation of spaces in urban and neighboring areas, with the planned management of policies capable of promoting the participation of the actors involved, if the conflicts. These policies must be compatible with the perspectives involved, seeking to stimulate economically viable activities and to maintain an order in the appropriation of space. Thus, this research is based on humanistic geography, with emphasis on field and bibliographic research, highlighting the consequences that these services provide in space. We used photographic records, interviews to better understand this situation. Finally, it is

concluded that it is inappropriate to install these services in those spaces that do not have adequate infrastructure for this purpose, and a planning for this medium is necessary.

Keywords: Workshops; Disorders; Space;

8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

GIL, A.C. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. São Paulo, Atlas, 2008.

LUZZI, Daniel. **A “ambientalização” da educação formal. Um diálogo aberto na complexidade do campo educativo**. In: LEFF, Enrique (coord.) *A Complexidade Ambiental*. Eliete Wolff (trad). 2º ed. São Paulo: Cortez, 2010.

JORNAL GAZETA DO SERTÃO – 27 de março de 1983.

LAMOUNIER, Ludmilla Penna. **Acessibilidade em Calçadas**. Disponível em : [file:///C:/Users/Junior/Downloads/acessibilidade_calcaca_lamounier%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Junior/Downloads/acessibilidade_calcaca_lamounier%20(1).pdf). Acesso em: 01 de outubro de 2018.

Lei N° 5410/13. **CÓDIGO DE OBRAS**. Prefeitura municipal de Campina Grande. Disponível em: <http://pmcg.org.br/wp-content/uploads/2014/10/codigo-de-obras-Lei-5410.13.pdf>. Acesso em: 25 de setembro de 2018.

Lei 9503/97. **CODIGO DE TRANSITO BRASILEIRO**. Disponível em: <http://www.ctbdigital.com.br/artigo/art68>. Acesso em: 25 de setembro de 2018.

FUNDAÇÃO MOVIMENTO BRASILEIRO DE ALFABETIZAÇÃO. **Livro do município de Campina Grande**. João Pessoa, Paraíba. UNIGRAF- União Artes Gráficas LTDA, 1984.

PARLAMENTO COMUM EUROPEU. **Direitos do pedestre**. Disponível em: <http://www.ui.jor.br/pedestre.htm>. Acesso em 25 de setembro de 2018.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado: Fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia**.-6º edição.2 Reimp.-São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

_____, **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.