



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CENTRO DE EDUCAÇÃO – CEDUC
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
CURSO: LICENCIATURA EM GEOGRAFIA**

HAYLANDIA LEITE DUTRA GERÔNIMO

**A RODOVIÁRIA VELHA DE CAMPINA GRANDE – PB:
Uma análise do Terminal Cristiano Lauritzen.**

**CAMPINA GRANDE – PB
2019**

HAYLANDIA LEITE DUTRA GERÔNIMO

**A RODOVIÁRIA VELHA DE CAMPINA GRANDE – PB:
Uma análise do Terminal Cristiano Lauritzen.**

Trabalho de Conclusão apresentado ao Curso de Graduação de Licenciatura em Geografia da Universidade Estadual da Paraíba– UEPB, em cumprimento à exigência para obtenção do grau de licenciado em Geografia.
Orientador: Prof. Dr. Arthur Tavares Valverde.

**CAMPINA GRANDE – PB
2019**

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.

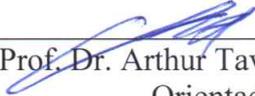
G377r Gerônimo, Haylandia Leite Dutra.
A rodoviária velha de Campina Grande – PB [manuscrito] :
uma análise do terminal Cristiano Lauritzen / Haylandia Leite
Dutra Gerônimo. - 2019.
20 p. : il. colorido.
Digitado.
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em
Geografia) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de
Educação, 2019.
"Orientação : Prof. Dr. Arthur Tavares Valverde. ,
Coordenação do Curso de Geografia - CEDUC."
1. Terminal Rodoviário. 2. Espaço urbano. 3. Rodoviária
velha. 4. Urbanização. I. Título
21. ed. CDD 711

HAYLANDIA LEITE DUTRA GERÔNIMO

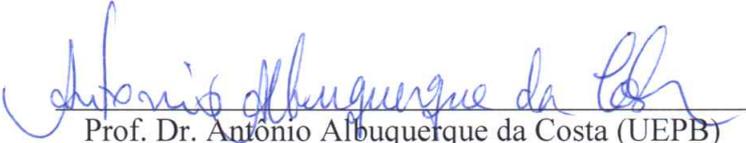
**A RODOVIÁRIA VELHA DE CAMPINA GRANDE – PB:
Uma análise do Terminal Cristiano Lauritzen.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Graduação Licenciatura em Geografia da Universidade Estadual da Paraíba, em cumprimento à exigência para obtenção do grau de Licenciado, em 2019.

Aprovada em 03 / 07 / 2019.



Prof. Dr. Arthur Tavares Valverde
Orientador



Prof. Dr. Antônio Albuquerque da Costa (UEPB)
Examinador



Prof. Ms. Nathalia Rocha Moraes (UEPB)
Examinador

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	7
2. A RODOVIÁRIA VELHA DE CAMPINA GRANDE.....	8
2.1 A Rodoviária velha e sua importância intermunicipal.....	9
2.2 Terminal rodoviário Cristiano Lauritzen – Do projeto a realidade.....	11
3. RODOVIÁRIA VELHA E SUA IMPORTÂNCIA NO COMÉRCIO CAMPINENSE.....	14
3.1 Crescimento urbano e surgimento de um novo terminal rodoviário.....	14
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	18
5. REFERÊNCIAS.....	21

A RODOVIÁRIA VELHA DE CAMPINA GRANDE – PB: Uma análise do Terminal Cristiano Lauritzen.

GERÔNIMO, Haylandia Leite Dutra ¹.

RESUMO

O presente artigo apresenta uma visão geográfica, histórica e urbanística do Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen, através de uma reflexão a respeito do espaço urbano onde esse Terminal está inserido, na área central da cidade de Campina Grande – PB. O processo de deslocamento do fluxo de passageiros para o Terminal Rodoviário Argemiro de Figueiredo representa a concretização de uma ação com fins a atender às novas demandas locais, tendo em vista a ampliação dos transportes intermunicipais e interestaduais que chegam à cidade diariamente, tendo como objetivo a ocupação racional do espaço. Porém, mesmo após, a construção do novo Terminal da cidade, o antigo terminal rodoviário, continua sendo importante devido à diversidade de serviços ofertados, ao comércio e aos transportes intermunicipais que ali circulam diariamente. Este artigo pretende contribuir, com a compreensão da dinâmica atual do espaço urbano do Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen, analisando seus aspectos mais relevantes considerando, para tanto, a “Rodoviária Velha” um produto histórico e social de Campina Grande. Este trabalho tem por objetivo analisar o fluxo de transportes alternativos e ônibus, bem como o movimento de passageiros, que circulam diariamente no Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen, popularmente conhecida como “Rodoviária Velha”, em Campina Grande, Paraíba, discutindo os efeitos desses fluxos na estruturação desse espaço urbano. Este artigo surgiu com o intuito de analisar o espaço em questão, baseado num estudo de pesquisa urbana de caráter qualitativo e quantitativo, sendo utilizado para isso a observação in loco. O trabalho acrescenta importantes elementos relacionais ao entendimento desse espaço urbano, como, aspectos econômicos, demográficos, estruturais, cultural-social, entre outros. Ao tratar sobre urbanização, a presente pesquisa se insere nesse debate, estudando detalhadamente as principais características de ocupação do espaço urbano, localização privilegiada, entre outras singularidades encontradas nesse Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen, que faz dele, um importante patrimônio histórico e cultural para a cidade. Para o desenvolvimento deste trabalho foi utilizado além de pesquisas em livros, artigos e reportagens, o método de pesquisa de campo, em meados de 2016, onde foram coletados dados através de entrevista a alguns comerciantes que há bastante tempo trabalham naquele local, bem como foram feitas alguns questionamentos aos funcionários dos guichês de ônibus intermunicipais, onde foi questionado sobre a dinâmica do dia a dia; circulação de passageiros que embarcavam e desembarcava; cidades que as empresas atendiam; a demanda de passageiros e a relação de convivência com os transportes alternativos. Onde também foram observados em seu entorno o comércio formal e informal, e outros tipos de serviços que deixa a rodoviária velha como um ponto importante na economia campinense.

PALAVRAS-CHAVE: Rodoviária velha; centralidade; Campina Grande

¹Haylandia Leite Dutra Gerônimo, graduanda do curso de Licenciatura em Geografia da Universidade Estadual da Paraíba. hay.choque@hotmail.com; hay-nanda@hotmail.com;

THE OLD BUS STATION OF CAMPINA GRANDE – PB: An analysis of the Cristiano Lauritzen Terminal

GERÔNIMO, Haylandia Leite Dutra ².

ABSTRACT

This article presents a geographical, historical and urban vision of the Cristiano Lauritzen Bus Terminal, through a reflection on the urban space, the central area of Campina Grande city in the Paraíba state, where this Terminal is located. Displacement flow of passengers to the Argemiro de Figueiredo Bus Terminal represents the establishing of an action to meet the new local demands and to occupy the space rationally, taking into consideration the expansion of intermunicipal and interstate transportation that arrive at the city daily. But even after the construction of the new city Terminal, the old bus terminal continues being important due to the diversity of services offered to commerce and intermunicipal transport that circulate there daily. This article aims to contribute with an understanding of the current dynamics of the urban space in the Cristiano Lauritzen Bus Terminal, analyzing its most relevant aspects considering, therefore, the “Old Bus Station” as a historical and social product of Campina Grande. Thus, the aim of this paper is to analyze alternative transportation and buses flow as well as passenger traffic circulating daily in the Cristiano Lauritzen Bus Terminal, popularly known as “Old Bus Station” in Campina Grande, Paraíba. The effects of these flows on the structure of the urban space analyzed will also be discussed on this article. This article arose in order to analyze the area in question based on a qualitative and quantitative urban research study with in-site observation. It adds important elements related to the understanding of this urban space, such as economic, demographic, structural, cultural, social aspects, among others. This research is part of the debate on urbanization because it studies in detail the main characteristics of urban space occupancy, privileged location, among other singularities found in the Cristiano Lauritzen Bus Terminal, which makes the Terminal an important historical and cultural city’s legacy. In addition to the research in books, to carry out this work it was used articles, news report and the field research method, in mid-2016, in which data were collected through interviews with some local employees from the Terminal, as well as questions which were asked to employees at the counter, in this questionnaires’ employees were asked about the dynamics of everyday life; the movement of passengers embarking and disembarking; cities that the companies attended; the demand of passengers and its relation of coexistence with alternative ways of transportation. It was also observed in the Terminal and its surroundings the formal and informal commerce and other kinds of services that contributes to make the Old Bus Terminal an important place for the economy of the city.

KEY-WORDS: Old Bus Terminal; centrality; Campina Grande.

²Haylandia Leite Dutra Gerônimo, undergraduate in Geography Education at the State University of Paraíba. hay.choque@hotmail.com; hay-nanda@hotmail.com;

1. INTRODUÇÃO

Para a realização desse artigo, foi feito um levantamento teórico, para saber o que vários autores dizem a respeito do Espaço Urbano. Portanto, o objetivo deste trabalho foi analisar a percepção do espaço urbano, do fluxo de transporte e de passageiros e das pessoas que circulam diariamente, no Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen, em Campina Grande-PB, identificando aspectos geográficos, históricos, sociais e culturais, que faz esse Terminal ser um dos pontos mais importantes da cidade, dando ênfase a questões urbanas, com base na análise de autores e da observação in loco.

Analisar o fluxo de transportes alternativos e ônibus, bem como o movimento de passageiros, que circulam diariamente no Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen, popularmente conhecida como “Rodoviária Velha”, em Campina Grande, Paraíba, discutindo os efeitos desses fluxos na estruturação desse espaço urbano. Este artigo surgiu com o intuito de analisar o espaço em questão, baseado num estudo de pesquisa urbana de caráter qualitativo e quantitativo, sendo utilizado para isso a observação in loco. Ressaltaremos aspectos econômicos encontrados nesse recorte urbano, entre outros aspectos, como demográficos e geográficos.

Podemos indicar como objetivos específicos a importância do Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen na cidade de Campina Grande, tendo em vista as modificações sofridas após o deslocamento de boa parte do fluxo de ônibus e passageiros para o Terminal Rodoviário Argemiro de Figueiredo, no bairro do Catolé, em 1985. Considerando que, mesmo como planejamento urbano para o Terminal Rodoviário Argemiro de Figueiredo, é possível observar que o Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen continua sendo parte importante para o espaço urbano de Campina Grande, seja no aspecto geográfico, histórico ou econômico. Isto significa que, o planejamento tem sua importância, e sem ele, não há objetivos claros a serem alcançados, porém, a localização geográfica da “Rodoviária Velha”, o aspecto cultural-social, entre outros, a fez permanecer com a mesma função e significado, sendo isenta de qualquer discussão que venha a querer diminuir sua importância e seu valor.

Sendo assim, o espaço urbano, ocupado por esse Terminal Rodoviário, foi a principal motivação para a realização desta pesquisa, considerando que é um desafio constante para a cidade, manter seu patrimônio histórico, seu fluxo de transporte, que favoreça o deslocamento de passageiros das cidades circunvizinhas e principalmente a economia da cidade. Por essa razão, o objetivo desse trabalho é compreender a representatividade do Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen, “Rodoviária Velha”, para a dinâmica sócio espacial da cidade de Campina Grande mesmo após a construção do novo terminal rodoviário. Afinal, o planejamento inicial do novo Terminal era atrair a população para um espaço mais amplo, que interligasse outras áreas, mesmo não sendo mais em uma área central, como o Terminal Cristiano Lauritzen, localizado em pleno centro da cidade. Trataremos ainda, da demanda crescente de passageiros, o fluxo de mercadorias, a importância para o comércio da cidade, tanto no próprio Terminal como nas áreas circunvizinhas, o fluxo intenso de transportes, bem como, dos transtornos na área central da cidade, devido à localização do Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen. O intuito desse artigo, também é analisar as forças atuantes na produção, como na (re)produção do espaço urbano, através das práticas dos agentes sociais envolvidos no processo, fazendo a dinâmica das relações sociais presentes nesse espaço e fora dele, serem importantes para a cidade de Campina Grande - PB.

2. A RODOVIÁRIA VELHA DE CAMPINA GRANDE

O desenvolvimento histórico e geográfico de Campina Grande é baseado, desde sua origem, na sua estrutura comercial, embora também esteja consolidado em áreas como educação e tecnologia, ou seja, a estrutura da cidade pode ser definida como sendo “territórios de consumo de formação de identidades e cultura histórica”. (OLIVEIRA, 2007, p. 59). Campina Grande está localizada no Nordeste brasileiro, na zona centro oriental do estado da Paraíba, no Planalto da Borborema, que está situado na mesorregião do Agreste Paraibano. Segundo Matos (2002), a construção da história de uma cidade pode ser realizada, partindo de vários vieses, pois a mesma pode ser pensada de forma diversa, por existirem diversos ângulos que nos possibilitam conceber esse corpo complexo. Sua posição geográfica, na parte central do estado da Paraíba, favorece a circulação de pessoas vindas de cidades circunvizinhas. Sobre o estudo das cidades, no contexto da Geografia, temos que:

Entre as ciências humanas e sociais, a geografia parece ter sido a primeira a se interessar pelo estudo das cidades; sua produção científica nesse campo é vasta e remonta ao século XIX. No Brasil, essa tradição também é antiga e data da terceira década do século XX. [...] (ABREU, 2002, p. 43).

Segundo dados do IBGE, a cidade de Campina Grande apresenta uma população de 385.213 habitantes (IBGE, 2010), e uma população estimada para o ano de 2018, de 407.472 habitantes (IBGE, 2018) distribuídos nos seus 620,6 km² de área. Quanto a localização de Campina Grande, encontra-se a 120 km da cidade de João Pessoa, capital do estado da Paraíba, no Compartimento da Borborema, que é formado pelas microrregiões do Agreste da Borborema, Brejo Paraibano, Cariris Velhos, Seridó Paraibano e Curimataú, correspondente a 23.960 Km², representando cerca de 43% do território paraibano e 40% da população da Paraíba. De acordo com Costa Júnior (2013):

Dada esta posição de comando que Campina Grande exerce nas cidades adjacentes e a interligação existente entre elas, formalizou-se ao final da última década a Região Metropolitana de Campina Grande. Definida pela Lei Complementar nº 92 de 11 de Dezembro de 2009 e com publicação no Diário Oficial do Estado da Paraíba em 13 de Dezembro do mesmo ano, a Região Metropolitana de Campina Grande é integrada por mais de 20 municípios, entre eles Queimadas, Pocinhos e Lagoa Seca.

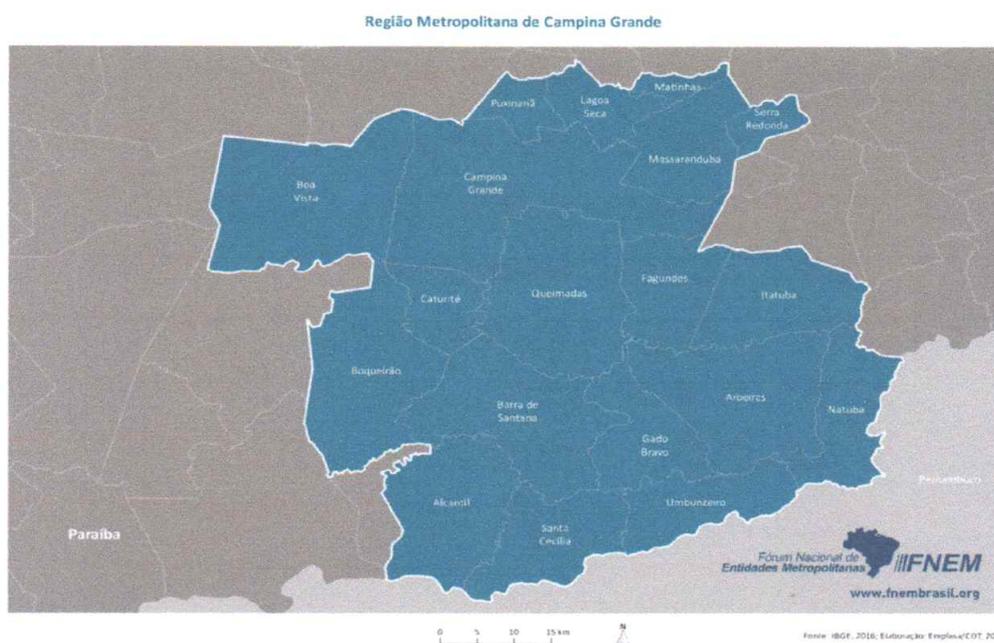
Nesse sentido, Campina Grande é um importante centro urbano que recebe diariamente uma quantidade significativa de pessoas vindas de outros municípios, por diversos motivos, mostrando que “os elementos móveis de uma cidade e, em especial, as pessoas e suas atividades, são tão importantes quanto às partes físicas estacionárias” (LYNCH, 2006). Essas pessoas que, em grande parte, desembarcam todos os dias, no Terminal de Passageiros Cristiano Lauritzen, vêm até a cidade para usufruir de serviços como comércio, saúde, educação, entre outras possibilidades que a cidade oferece. Sendo assim, o Ministério das Cidades do Brasil, afirma que: “A mobilidade urbana é o resultado da interação dos deslocamentos de pessoas e bens entre si e com a própria cidade. Isso significa que o conceito de mobilidade urbana vai além do deslocamento de veículos ou conjunto de serviços implantados para estes deslocamentos (...)”. (MINISTÉRIO DAS CIDADES DO BRASIL, 1996, p. 06).

2.1 RODOVIÁRIA VELHA E SUA IMPORTÂNCIA INTERMUNICIPAL

O Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen, popularmente conhecido como “Rodoviária Velha”, em Campina Grande, é um espaço onde há grande movimentação de pessoas, principalmente a população de cidades circunvizinhas, com grande fluxo de passageiros advindos de municípios como Boqueirão, Lagoa Seca, Alagoa Nova, São Sebastião de Lagoa de Roça, Remígio, Areia, Alagoa Grande, Cuitegi, Guarabira, Picuí, Pocinhos, Puxinanã, Cabaceiras, entre outras, sendo Campina Grande o principal centro urbano para essas cidades visto que “O centro urbano é o espaço que permite, além das características de sua ocupação, uma coordenação das atividades urbanas, uma identificação simbólica e ordenada destas atividades” (CASTELLS, p. 311, 2000). Esse intenso fluxo de pessoas é atraído pelas atividades de comércio e serviços da cidade de Campina Grande, bem como por seu mercado de trabalho, pois parte dessa população flutuante, que vem de cidades vizinhas e que passam o dia em Campina Grande, comprando, utilizando seus serviços ou trabalhando, fazem uso desse Terminal para chegar até a cidade. Para Santos (2009, p. 255), “nas cidades, a produção não é mais ação do trabalho sobre a natureza, mas do trabalho sobre o trabalho”.

Segundo Arruda (1997, p.94), “a ligação da zona brejeira com o sertão da Paraíba processou-se através de Campina Grande, vocacionada, desde as origens, para a condição de empório, como animado centro de trocas”. Dessa forma, a cidade de Campina Grande pode ser considerada, então, um elo entre duas sub-regiões importantíssimas do Nordeste Brasileiro, que são: a Zona da Mata e o Sertão, além de ser um pólo comercial reconhecido, servindo para as cidades circunvizinhas como ponto de apoio (Figura 1). Sabendo que, “sua fixação não foi acidental, mas fruto do trabalho humano, materializado pelas atividades dos tropeiros, boiadeiros, tangerinos e mascates, na busca de encontrar um sítio que tivesse condições de alimentação, água e pouso, além de ligar-se estrategicamente o litoral com o sertão” (CARDOSO, 2000, p.34).

Figura 1 – Localização da Região Metropolitana de Campina Grande.



Disponível em: <http://fnebrasil.org/regiao-metropolitana-de-campina-grande-pb>. Acesso em: 04jul.2019).

No espaço em estudo, há também um comércio muito intenso de ambulantes e pequenos comerciantes fixos, como afirma Villaça, “não é o processo de produção, e sim, o de consumo que mais interessa ao espaço intra-urbano”. (2001, p. 42), entre esses pequenos comerciantes, podemos citar: vendedores de roupas, lanches, brinquedos, frutas, dvd’s, calçados, bolsas, entre outros artigos femininos, masculinos e infantis. Dessa forma, pode-se ver que em alguns lugares “a desconcentração geográfica da função comercial exprime, a nível da implantação, o desaparecimento do pequeno comércio, sua substituição pelas cadeias de grandes mercados”(CASTELLS, 2000, p. 321), porém, no Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen, ainda persiste o pequeno comércio, devido a laços históricos e culturais.

Ao analisar o fluxo de transportes e o movimento de passageiros no Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen, que circulam diariamente, com a observação *in loco*, pode-se perceber que mesmo após a inauguração do Terminal Argemiro de Figueiredo, a popularmente conhecida “Rodoviária Nova”, esse Terminal de Passageiros continua a exercer sua função inicial, embora com redução de algumas frotas e empresas de ônibus, bem como, o transporte interestadual de passageiros.

O Terminal Rodoviário de Passageiros Cristiano Lauritzen, mais conhecido como Rodoviária Velha embora tenha tido a sua importância reduzida após a inauguração do Terminal Argemiro de Figueiredo, ou popularmente Rodoviária Nova no Bairro do Catolé, é responsável por viagens intermunicipais de curta distância diariamente, tendo um fluxo constante de chegada e saída de ônibus que realizam os itinerários predefinidos. (COSTA JÚNIOR, 2013, p. 60).

Apesar do grande fluxo de ônibus interestaduais ter sido deslocado para o novo terminal rodoviário da cidade, e seu comércio diminuído por um curto espaço de tempo, os transportes intermunicipais continuaram a circular e o fluxo desses transportes é intenso, afinal, esses transportes que transitam entre as cidades circunvizinhas aumentaram durante os últimos anos.

Este movimento dos veículos coletivos que adentram e deixam a cidade interfere no fluxo de veículos da área central, principalmente nas ruas que obrigatoriamente fazem parte do percurso dos mesmos devido a localização do terminal, com destaque para a Avenida Floriano Peixoto que dá acesso a rodoviária e a rua Peregrino de Carvalho, que é utilizada na saída dos veículos. Nos horários de maior intensidade de tráfego viário não apenas no Centro da cidade como também nas suas vias de acessos, é facilmente percebido os obstáculos causados pela circulação destes veículos. (COSTA JÚNIOR, 2013, p. 60).

Atualmente, a cidade de Campina Grande está buscando soluções para melhorar as questões de mobilidade urbana na sua área central (Figura 2), afetando também, a área ocupada pelo Terminal de Passageiros Cristiano Lauritzen, que está localizado numa área de grande fluxo do centro da cidade. Segundo Duarte (1967, p.15), “a Área Central de uma grande cidade apresenta-se bem individualizada e com fisionomia própria, diferente das outras áreas que compõem o espaço urbano”.Esses problemas de mobilidade são, principalmente, decorrentes do grande número de veículos particulares que transitam na cidade, por essa razão, a via da Praça Cristiano Lauritzen, que dá acesso ao Terminal, tornou-se exclusiva para os ônibus intermunicipais que necessitam circular com um pouco mais de fluidez.

A mobilidade urbana requer medidas para a melhoria do sistema viário, do transporte e do trânsito, e, principalmente, a valorização da mobilidade do cidadão,

do transporte público coletivo e das alternativas não motorizadas de mobilidade (...), que permitam a acessibilidade universal à cidade. (MINISTÉRIO DAS CIDADES DO BRASIL, 1996, p.29).

Figura 2 - Vista aérea do Bairro do Centro de Campina Grande



Fonte: Secretaria de Planejamento de Campina Grande - SEPLAN 2012

2.2 TERMINAL RODOVIÁRIO CRISTIANO LAURITZEN – DO PROJETO A REALIDADE.

É necessário observar alguns recortes históricos para entender a importância desse Terminal para a cidade de Campina Grande, pois conforme Santos (1985, p. 19) ressalva que “[...] o objeto de estudo é o presente, toda a análise histórica sendo, apenas, o indispensável suporte à compreensão de sua produção”. (1985, p. 19). O Terminal de Passageiros Cristiano Lauritzen (a popularmente chamada rodoviária velha) foi planejado no ano de 1958, por uma empresa chamada ENAC - Empresa Nacional de Mercados Ltda, que seria a responsável pelo planejamento e execução do projeto da rodoviária, através de um contrato firmado com prefeitura da cidade, na segunda gestão do prefeito Elpídio de Almeida e a Empresa Nacional de Mercados Ltda., em maio de 1958 (Figura 3). Nesse contrato constava a construção de uma área de 4.307m², contando com uma plataforma de embarque, além de 140 boxes comerciais, projetado para ser um dos maiores centros comerciais do país.

FIGURA 3 – Obras de Construção da Rodoviária Velha.



FONTE: (eletrônica) <<http://cgretalhos.blogspot.com/2012/11/rodoviaria-velha-projeto-para-o.html#.W4WZ1SRKjIU>>. Acesso em: 28 de agosto de 2018.

A Estação Rodoviária foi projetada em 1958 pelos arquitetos da Empresa Nacional de Mercados Ltda. (ENAC), do Rio de Janeiro. Segundo documentação encontrada no Arquivo da Prefeitura Municipal de Campina Grande (APMCG), deveria ser um “verdadeiro centro comercial”, com área superior a 4.000m², uma das maiores rodoviárias do país, à época. A ENAC seria concessionária da obra durante oito anos, vendendo os boxes para os comerciantes. (ALMEIDA, 2007, p. 6)

A partir da análise de diversos autores sobre o Terminal de Passageiros Cristiano Lauritzen (Figura 4), era prevista a construção de dois edifícios anexos, sendo um supermercado e um hotel de “linha internacional”, mas, foi posteriormente retirado do projeto pela Empresa responsável, devido problemas, que surgiram como desapropriação do terreno para a construção dos mesmos, como afirma Almeida (2007, p. 6): “Além disso, estava prevista a construção anexa de um supermercado e de um hotel de ‘linha internacional’. O entusiasmo durou pouco tempo, apenas o corpo central da obra foi construído, suas proporções pouco lembram a perspectiva estampada nos jornais locais de 1958”.

FIGURA 4 – Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen (vista aérea).

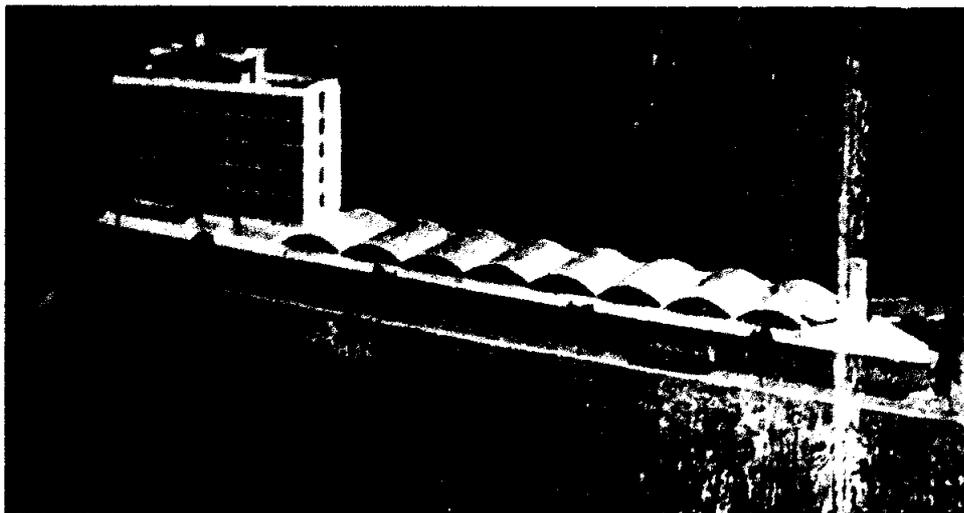


Inserção da Estação Rodoviária na cidade. Fonte: SFSC, 1964.

FONTE: (eletrônica) <<http://cgretalhos.blogspot.com/2010/01/relembrando-rodoviaria-velha.html#.W4WchSRKjIU>>. Acesso em: 28 de agosto de 2018.

Uma curiosidade a respeito do Terminal rodoviário supracitado, comentado pelo Prof. Dr. Josemir Camilo, é que o mesmo possui a maior marquise sem colunas do mundo, o que chama a atenção de vários engenheiros e arquitetos, que inclusive já vieram visitá-la afim de estudar seu equilíbrio e sua estrutura. O projeto estrutural da marquise desse Terminal é do arquiteto Renato Perylo Borba. (Figura 5).

FIGURA 5 – Maquete da Estação Rodoviária, 1958.



FONTE: (eletrônica) <<http://cgretalhos.blogspot.com/2012/11/rodoviaria-velha-projeto-para-o.html#.W4WZ1SRKjIU>>. (Diário da Borborema, 22/08/1958). Acesso em: 28 de agosto de 2018.

Na imagem anterior, destaca-se a marquise do Terminal que na época de sua construção foi considerada a segunda maior marquise de rodoviária do mundo, sendo a primeira, a marquise da rodoviária Liverpool. A marquise do Terminal de Passageiros Cristiano Lauritzen impressiona, não somente por sua extensão, mas também por possuir um diversificado comércio e um fluxo intenso de pessoas e serviços (Figura 6).

FIGURA 6 – Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen na cidade (1982).



FONTE: (eletrônica) <<http://cgretalhos.blogspot.com/2010/01/relembrando-rodoviaria-velha.html#.W4WchSRKjIU>>. Acesso em: 28 de agosto de 2018

Os transportes alternativos que ficam nas imediações do Terminal também garantem o aumento desse fluxo de pessoas e mercadorias, dos quais podemos destacar o fluxo de mercadorias para o setor horti-fruti que é essencial para o abastecimento da Feira Central de Campina Grande, bem como, o fluxo de pessoas que transitam no comércio do centro da cidade de Campina Grande, que se deslocam diariamente, tanto nos ônibus intermunicipais (Figura 7), como também, nos transportes alternativos. Segundo Corrêa (1989), o espaço urbano é composto de fragmentos. No entanto, estes se encontram articulados por fluxos de diversas naturezas: de pessoas, de informações, de capitais, de mercadorias, de ideologias, etc.

FIGURA 7 – Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen na cidade (2009).



FONTE: (eletrônica) <<http://cgretalhos.blogspot.com/2010/01/relembrando-rodoviaria-velha.html#.W4WchSRKjIU>>. Acesso em: 28 de agosto de 2018.

3. RODOVIÁRIA VELHA E SUA IMPORTÂNCIA NO COMÉRCIO CAMPINENSE.

Devido à diversidade de serviços ofertados no Terminal além dos guichês das empresas de ônibus há também pequenos pontos comerciais, por exemplo: lojas de roupas, óticas, lojas de artigos infantis, pastelarias, lanchonetes, entre outros, também há a presença de muitos ambulantes e constantes embarques e desembarques de passageiros. Já na parte interna do Terminal, pode-se destacar uma variedade de lojas de assistência técnica em eletrônica, algumas lojas de produtos artesanais (sandálias de couro), além de engraxates, relojoeiros, vendedores de produtos importados, etc., há também nessa área, o setor alimentício, como açougues, comércio de laticínios e outros serviços. Na parte de trás, há comércio de pescados, aves abatidas e outros produtos, como comércio de jornais antigos e revistas usadas. Para Castells (2000), existem dois sentidos distintos do termo urbanização, o primeiro está relacionado à “concentração espacial de uma população, a partir de certos limites de dimensão e densidade”, o segundo, diz respeito à “difusão de valores, atitudes e comportamentos denominado ‘cultura urbana’”. (p. 39).

3.1 CRESCIMENTO URBANO E SURGIMENTO DE UM NOVO TERMINAL RODOVIÁRIO

O Terminal de Passageiros Cristiano Lauritzen, historicamente e geograficamente, na década de 70, pode-se perceber que, “Em fins dos anos 1970 já se pensava uma nova

rodoviária para a cidade. A antiga, ainda vê a chegada de alguns poucos ônibus, apresenta vida intensa durante o horário de funcionamento do mercado, mas os parasitas estão rondando-a”. (ALMEIDA, 2007, p. 6 e 7). Na década de 80, a cidade de Campina Grande registrava o crescimento do número de pessoas que residiam em áreas urbanas, onde o mesmo já ultrapassava a média nacional, pois além de acompanhar aspectos da crise econômica que assolava o país, também havia os problemas sociais como, inchaço da população, desemprego, escassez de moradia entre outros.

Dessa forma, o Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen, foi uma dessas estruturas que precisavam ser modificadas e ampliadas, apesar de ser localizado no centro da cidade, a “[...] própria dinâmica capitalista, que, de modo ponderável, atua subjacentemente aos fatores de repulsão e atração [...]” (CORRÊA, 1989, p. 46-47), fez com que muitos a considerassem pequena para o grande fluxo de passageiros, como também, idealizavam um Terminal que ficasse mais acessível à entrada da cidade, sendo este maior, e que sua localização pudesse atrair as pessoas das cidades circunvizinhas também para outras áreas da cidade.

Assim, o planejamento inicial era fazer um novo Terminal que atraísse essa população para um espaço mais amplo, mesmo não sendo mais em uma área central, como o Terminal Cristiano Lauritzen, localizado em pleno centro da cidade. Neste sentido, Souza (2002, p. 4) afirma que, “o planejamento é a preparação para a gestão futura, buscando-se evitar ou minimizar problemas e ampliar margens de manobra; e a gestão é a efetivação, ao menos em parte [...] das condições que o planejamento feito no passado ajudou a construir”.

Outro fator que alavancou essas mudanças foi a demanda crescente de passageiros, pois o Terminal existente já não era suficiente para tantos passageiros e um fluxo intenso de transportes, além dos transtornos ocasionados na área central da cidade, pois era necessário mais espaço para os automóveis e motocicletas, que estavam aumentando o fluxo de transportes na cidade, como afirma Ross (2005, p.374): “é o automóvel um dos bens de consumos duráveis de maior valor entre os consumidos pelo brasileiro, o que faz de sua posse um referencial de status e prestígio social”. Sendo assim, o Terminal Rodoviário Argemiro de Figueiredo, começou a ser construído com esse intuito, diminuir os transtornos sofridos no centro da cidade, pelo pouco espaço para os automóveis, bem como oferecer à população das outras cidades acesso às outras áreas, visto que, “A descentralização implica em uma diminuição relativa da acessibilidade da Área Central, e aumento relativo da acessibilidade de outros locais [...]” (CORRÊA, 1997, p.126).

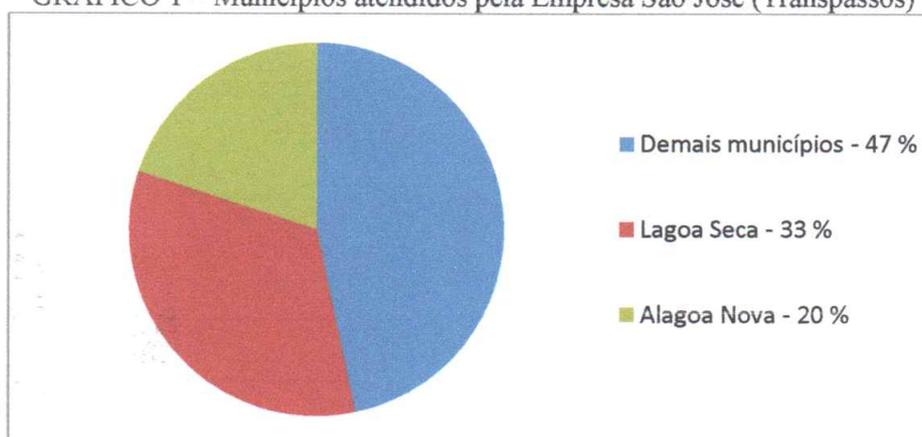
Nessa época, o prefeito Enivaldo Ribeiro teve a função primordial de desapropriar, bem como ceder um terreno ao governo do Estado, que estava então, na gestão do governador Wilson Braga, sendo este para a construção do novo Terminal Rodoviário de Campina Grande. Essa mudança recebeu inúmeras críticas, mas também elogios, pois grande parte da população campinense e de outras cidades considerava o local muito distante do centro da cidade, e conseqüentemente, distante para locais de trabalho e comércio, “área pouco povoada” o que fez com que aquela área se desenvolvesse mais rápido, foram vários os empreendimentos do Estado direcionados ao bairro (Escola Premem, CELB, Hemocentro, Escola Polivalente e o Shopping Luiza Motta) e o fluxo da Avenida Brasília se tornou intenso, devido à ligação com a área central da cidade. “Tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão.” (CORRÊA, 1989, p.7).

A empresa contratada pelo Governo para a execução do projeto foi a “Construtora Limoeiro”, recebendo um projeto que teve um orçamento de 1 (um) bilhão e 20 (vinte) milhões de cruzeiros, que era a moeda da época. A área desapropriada pelo prefeito para ser ocupada pelo novo Terminal ficou assim distribuída: 104 mil metros quadrados de área total e 10 mil metros quadrados de área construída.

Em 1985, houve atrasos na construção do Terminal, devido às fortes chuvas na cidade. A inauguração do Terminal Rodoviário Argemiro de Figueiredo ocorreu no dia 25 de maio de 1985, no Bairro do Catolé, e passou a ser popularmente chamada de "Rodoviária Nova", enquanto o Terminal de Passageiros Cristiano Lauritzen, passou a ser chamada de "Rodoviária Velha". Na inauguração do Terminal Rodoviário Argemiro de Figueiredo, estavam presentes várias personalidades da política campinense e paraibana como o governador Wilson Braga, o então prefeito de Campina Grande, Ronaldo Cunha Lima e o vereador Luciano Figueiredo, que representou seu avô Argemiro Figueiredo, que na ocasião, foi homenageado com o nome do terminal, pois havia falecido em 1982.

Depois de 33 anos a "Rodoviária Nova" possui uma excelente estrutura e um bom fluxo de passageiros. Já o Terminal de Passageiros Cristiano Lauritzen, a "Rodoviária Velha", continua a ter um relevante fluxo de passageiros e um comércio ativo e movimentado no centro da cidade, mesmo depois de todas as linhas interestaduais terem sido deslocadas para o novo Terminal, no bairro do Catolé, ainda assim, as linhas intermunicipais continuam a ser a principal atividade do Terminal, que fazem o percurso de cidades circunvizinhas, como por exemplo, Lagoa Seca, Alagoa Nova (Gráfico 1).

GRÁFICO 1 – Municípios atendidos pela Empresa São José (Transpassos)



Fonte: Elaborado pela autora, 2018.

A empresa São José possui duas agências na Rodoviária Velha, a primeira fica o embarque e desembarque de passageiros nos municípios de Lagoa Seca (com aproximadamente 500 passageiros por dia) e Alagoa Nova (com aproximadamente 300 passageiros por dia). E a segunda agência embarque e desembarque para os demais municípios (com aproximadamente 700 passageiros), conforme o gráfico acima. Seguem na tabela abaixo as empresas de ônibus que funcionam na rodoviária velha e os municípios que elas atendem:

Quadro 1 – Empresas atuantes na Rodoviária velha e cidades atendidas pelas mesmas

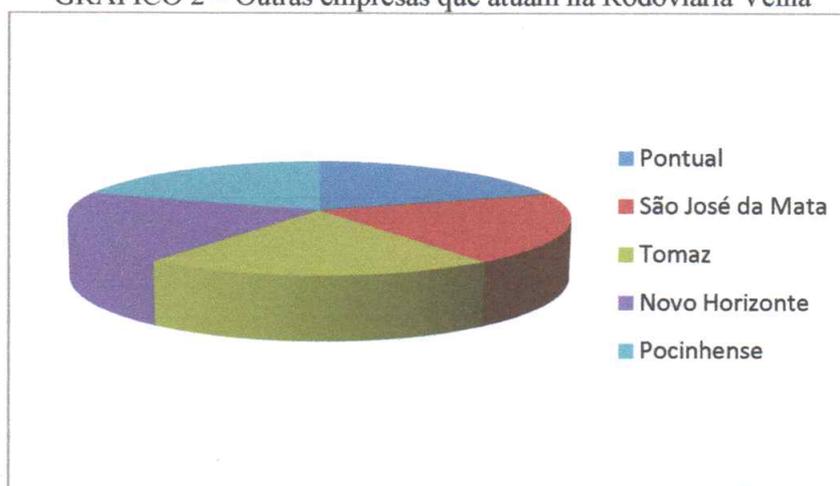
EMPRESAS	CIDADES
São José	Lagoa Seca, Alagoa Nova, São Sebastião de Lagoa de Roça, Remígio, Areia, Alagoa Grande, Cuitégi, Guarabira, Picuí, Barra de Santa Rosa, Nova Floresta, Cuité, Araruna, Solânea, Arara, Bananeiras, Belém, Caiçara, Cacimba de Dentro, Montadas, Canafistula, Campinote, Pai Domingos e Areial.
Pontual	Boqueirão, Cabaceiras, Caturité de Boqueirão

Pontual	Boqueirão, Cabaceiras, Caturité de Boqueirão
São José da Mata	São José da Mata, Alvinho, Pocinhos e Puxinanã
Tomaz	Queimadas
Novo Horizonte	Aroeiras
Pocinhense	Pocinhos

Fonte: Elaborado pela autora, 2018

Algumas empresas também atuam no Terminal Rodoviário Argemiro de Figueiredo, tendo como exemplo a empresa São José, que atende principalmente a população do brejo paraibano.

GRÁFICO 2 – Outras empresas que atuam na Rodoviária Velha



Fonte: Elaborado pela autora, 2018

O Terminal de Passageiros Cristiano Lauritzen é considerado também um importante ponto de apoio para os transportes alternativos, que não necessariamente são concorrentes das linhas de ônibus, mas, por possuir maior flexibilidade de horários, maior agilidade nos trajetos percorridos, também realizam diversos percursos diários, aumentando o fluxo de pessoas, embora, possua um número restrito de passageiros, pois o tamanho e a capacidade dos veículos é menor.

Quadro 2 – Cidades atendidas pelo transporte alternativo

CIDADES	QUANTIDADE DE VEÍCULOS	QUANTIDADE DE VIAGENS POR DIA
Alagoa Nova	35	02
Esperança	20	03 a 05
Remígio	35	03
Boqueirão	05	02
Pocinhos	10	02
Olivedos	03	01
Puxinanã	32	05
Queimadas	30	06

Fonte: Elaborado pela autora, 2018

Embora seja complexo, para caracterizar o espaço urbano há a necessidade de mostrar a importância desse espaço na área central da cidade, como ressalta Santos:

O espaço deve ser considerado como uma totalidade, a exemplo da própria sociedade que lhe dá vida. Todavia, considerá-lo assim é uma regra de método cuja prática exige que se encontre, paralelamente, através da análise, a possibilidade de dividi-lo em partes. (SANTOS, 1985, p. 5)

Sendo assim, ao analisar o espaço urbano do Terminal de Passageiros Cristiano Lauritzen, pode-se observar que as modificações nesse espaço, ao longo dos anos, trouxe significado histórico, além de marcar a área central da cidade, com seu comércio tradicional, ambulante e repleto de símbolos, que fazem desse local, um espaço único para a cultura da cidade. Como afirma Cavalcanti (2013):

Para a compreensão das práticas espaciais cotidianas, a Geografia tem buscado aprofundar entendimentos sobre a cidade, o urbano, o cotidiano, a cultura, reafirmando o conteúdo material e simbólico na totalidade do espaço. [...] (CAVALCANTI, 2013, p. 75).

Nossa perspectiva, tratando o espaço urbano do Terminal Cristiano Lauritzen, como sendo um espaço histórico e de grande importância geográfica e cultural na cidade de Campina Grande, permite-se demonstrar finalmente o debate desta natureza tratam dos processos de formação e transformação do cotidiano e da ocupação dessa área central, embora não seja atualmente o principal Terminal Rodoviário da cidade, é o mais antigo, e ainda que problemáticas históricas e geográficas, tenham colocado em questionamento seu papel inicial, ele continua sendo um dos espaços mais importantes para o comércio, para o transporte intermunicipal e para a cultura da cidade. Ademais, ao longo da história da cidade de Campina Grande, o Terminal tenha sofrido modificações, embora as marcas do passado permaneçam inalteradas, mesmo que o seu cotidiano tenha sido de muitas dificuldades econômicas e sociais, mas, ao mesmo tempo, se consolidando nas diversas relações sociais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo, na busca de entender e explicar a dinâmica socioeconômica desse espaço, que mesmo após a construção de um novo terminal rodoviário no bairro do catolé, conseguiu se manter vivo e sua importância para campina grande e cidades polarizadas por este centro regional, ainda que abandonado pelos poderes públicos e apresentando estrutura física depredada, o trabalho faz uma abordagem histórica e geográfica desse espaço com o intuito de explicar sua importância, mesmo com a inauguração de um novo terminal rodoviário Argemiro de Figueiredo.

A localização no centro da cidade e o fato de campina grande ser uma cidade com centralidade forte, elementos que contribuem, para a dinâmica atual do terminal rodoviário Cristiano Lauritzen.

O fato de campina grande exercer centralidade intra-urbana, mas também na hinterlândia campinense, são fatos que atraem o fluxo de pessoas da região popularizada para a rodoviária velha, que continua a oferecer comodidade e maior acessibilidade dessa população aos bens e serviços que procuram na cidade.

Sendo assim, o intuito desse artigo é analisar a produção e a reprodução do espaço urbano, bem como, formação de identidade, visto este ser um dos pontos de maior movimentação de pessoas que chegam à cidade, vindos das cidades circunvizinhas.

A vivência em seu cotidiano faz com que seu espaço urbano seja mantido, embora não possa ser ampliado, devido limitações de outras áreas urbanas, já ocupadas por outras atividades, e vista por alguns uma construção injusta do espaço urbano, ao tentar fazer seu deslocamento, na visão do lugar ser um ponto estratégico para aquecer o comércio da cidade e na ótica do cidadão, o Terminal deve permanecer com sua função inicial e suas atividades comerciais durante um longo tempo.

REFERÊNCIAS:

ABREU, Mauricio de Almeida. A cidade da geografia no Brasil: percursos, crises, superações. In: OLIVEIRA, Lúcia Lippi (Org.). Cidade: história e desafios. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

ALMEIDA, Adriana Leal de. **Difusão da Arquitetura Moderna em Campina Grande-PB: necessidades e desafios para preservação de um patrimônio ameaçado.** Dissertação (Mestrado) – Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2007.

ALMEIDA, Adriana de. “Modernização e Modernidade-Uma Leitura sobre a Arquitetura de C. Grande (1940-1970)” Disponível em: <<http://cgretalhos.blogspot.com/2012/11/rodoviaria-velha-projeto-para-o.html#.W4WZ1SRKjIU>>. Acesso em: 28 de agosto de 2018.

ARRUDA, José Otávio de. **História da Paraíba: lutas e resistência.** Ed. Universitária, UFPB, 1997.

BARROS, José D’Assunção. **Cidade e história.** Petrópolis, RJ: Vozes, 2007.

CARDOSO, Carlos Augusto de Amorim. **A cidade e a festa.** Cultura e identidade na festa da Micarande na cidade de Campina Grande – PB. 2000. Tese (Doutorado em Geografia Humana), USP, São Paulo.

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana.** SP: Paz e Terra S.A., 2000.

CAVALCANTI, Lana de Souza. Jovens escolares e a cidade: concepções e práticas espaciais urbanas cotidianas. Caderno Prudentino de Geografia, Presidente Prudente - MG, n.35, Volume Especial, p. 74-86, 2013.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano.** São Paulo: Editora Ática S.A., 1989.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Processos Espaciais e a Cidade. Trajetórias geográficas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

DUARTE, Aluizio C. **A Área Central da Cidade do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: CNG/IBGE, 1967, p.15-42.

IBGE, disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/campina-grande/panorama>. Acesso em: 15 de setembro de 2018, às 17:22hs.

JÚNIOR, Clodoaldo Brandão Costa. **Para Onde (Não) Vamos? Análise dos Impactos da Frota de Automóveis na Área Central de Campina Grande – PB**. Dissertação (Mestrado) – UFPB/CCEN. João Pessoa, PB: 2013.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2006.

MATOS, Maria Izilda Santos. Cidade e Cotidiano. In. **Cotidiano e cultura: história, cidade e trabalho**. Bauru, SP: EDUSC, 2002.

OLIVEIRA, Iranilson Buriti. Temp(l)os de consumo: memórias, territorialidades e cultura histórica nas ruas recifenses dos anos 20 (século XX). In: **Saeculum. Revista de História**, nº16. João Pessoa, PB: DH/PPGH/UFPB, 2007.

MINISTÉRIO DAS CIDADES DO BRASIL. **A Mobilidade Urbana no Planejamento da Cidade**. Brasília, 1996.

ROSS, Jurandyr Luciano Sanches. **Geografia do Brasil**. São Paulo: USP, 5ª ed., 2005

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.

_____. **A Natureza do Espaço**. São Paulo: Edusp 2009.

SOUZA, Marcelo L. de. **Mudar a cidade. Uma introdução crítica ao planejamento e a gestão urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. Studio Nobel: FAPESP; Licoln Institute, 2001.