

A qualidade de vida em campina grande sob a ótica do “Residir e Viver” na última década

The quality of life in campina grande from the perspective of “Reside and Living” in the last decade

Elisângela Silva Porto¹

Ângela Ramalho²

Daniel Bovo L. Arnaud Mendes³

RESUMO: No cerne das questões urbanas relativas às cidades como expressão de sociedades livres, plenas de vida, inteligência e justiça, encontra-se a relação entre as cidades e a natureza que, para além das necessidades práticas e imediatas da vida humana, envolve o entendimento do modo de interação entre as relações humanas e o mundo natural no espaço urbano. Assim, o presente artigo discute a qualidade de vida sob o aspecto do “residir e viver”, tendo como recorte geográfico, a cidade de Campina Grande - PB, analisada através de três dimensões: caracterização ambiental; caracterização sociodemográfica e mobilidade urbana. As ferramentas metodológicas utilizadas foram o estudo descritivo; pesquisa bibliográfica e tabulação de dados em gráficos. As fontes usadas foram, o Plano de Mobilidade de Campina Grande, o sítio observatório da cidade; e entrevistas com funcionários da STTP – Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos; além de publicações bibliográficas do tema. Como conclusão, apresenta avaliações de vulnerabilidade socioambiental e o nível de qualidade de vida na região.

PALAVRAS-CHAVE: qualidade de vida, espaço urbano, história ambiental.

ABSTRACT: At the core of urban issues related to cities as an expression of free societies, full of life, intelligence and justice, lies the relationship between cities and nature, which, beyond the practical and immediate needs of human life, involves the understanding of the way of interaction between human relations and the natural world in urban space. Thus, the present article discusses the quality of life under the aspect of "residing and living", having as geographical cutting, the city of Campina Grande - PB, analyzed through three dimensions: environmental characterization; sociodemographic characterization and urban mobility. The methodological tools used were the descriptive study; bibliographic search and tabulation of data in graphs. These sources used for this study were the mobility plan for Campinha Grande, the observatory site of the city and interviews with officials of STTP - Superintendence of Traffic and Public Transport; besides bibliographical publications of the theme. As a conclusion, it presents socioenvironmental vulnerability assessments and the level of quality of life in the region.

KEY WORDS: quality of life, urban space, environmental history.

¹ Professora adjunta do curso de engenharia de produção da Universidade Federal de Campina Grande - UFCG e atualmente doutoranda no programa de pós-graduação em recursos naturais também da UFCG. E-mail para contato: elisangelasps.ufcg@gmail.com

² Professora do Mestrado em Desenvolvimento Regional da Universidade Estadual da Paraíba – UEPB e Programa de Pós-Graduação em Recursos Naturais da Universidade Federal de Campina Grande – UFCG.

³ Discente do mestrado do Programa de Pós-Graduação em Recursos Naturais da Universidade Federal de Campina Grande.



INTRODUÇÃO

As cidades e a natureza em conjunto expressam interação dinâmica, de modo que, com o tempo são redescobertas, redesenhadas e reinterpretadas por novas sensações; emoções; usos; discursos e saberes. E essas novas formas de apresentação e apreciação das cidades e da natureza têm se tornado cada vez mais complexas nos últimos dois séculos por consequência da grave crise ambiental em que tem se encontrado a humanidade. Note-se que um dos pontos centrais para a superação da crise ambiental contemporânea é o lugar onde vive a maior parte da população mundial, as cidades, tendo em vista o forte impacto que causam nos sistemas naturais, dado a extraordinária pressão que exercem sobre a exploração de seus recursos.

No ano 2050 espera-se que a população urbana nas megacidades dos países em desenvolvimento deverá duplicar em número (ONU, 2015). O Brasil, como os demais países da América Latina, apresentou intenso processo de urbanização⁴, especialmente na segunda metade do século XX e variações em taxas significativas para definição de sua situação urbana, constatando, por exemplo, em sessenta anos (de 1940 a 2000), um aumento da população de 26,3% para 81,2%; que representou crescimento de 18,8 milhões de habitantes para aproximadamente 138 milhões (MARICATO, 2000). Isso representa uma transformação extraordinária do espaço com movimento de construção urbana para suprir toda essa população de assentamento residencial e para satisfação de suas necessidades básicas (como necessidades de trabalho, abastecimento, transporte, saúde, energia, água etc.) e das mais variadas como lazer e diversão.

O Brasil, até 2022, será um país ainda mais urbano, com mais de 85% da população morando nas cidades. Segundo a última contagem da população, existem no país 14 municípios com mais de um milhão de habitantes, e uma população total de mais de 38 milhões de habitantes (ALMEIDA et al, 2011). Isto, em certa medida, aponta o país como sendo populoso, mas pouco povoado. Esses fatos colocam desafios que precisam ser enfrentados no sentido de garantir uma vida e convivência em ambientes urbanos sustentáveis, que proporcionem maior qualidade de vida, melhores condições de saúde e maiores oportunidades para os que neles habitam ou transitam.

Viver nas cidades hoje impõe a convivência com uma série de problemas, tais como, aumento da segregação e dispersão urbana; desmatamentos; ocupação de áreas que deveriam ser protegidas tais como dunas e mangues; poluição do ar, praias, rios, córregos, lagos e mananciais de água; aumento do número e extensão de favelas; congestionamentos, ilhas de calor; aumento da violência e do crime organizado entre outros. Contudo, a questão urbana não tem sensibilizado o

⁴ ... “a urbanização é um processo caracterizado pelo aumento da população urbana devido à migração de pessoas que saem do campo em direção à cidade” (LUCCI et al.: 2005). A ideia de urbanização está intimamente associada à concentração de muitas pessoas em um espaço restrito (a cidade) e na substituição das atividades primárias (agropecuária) por atividades secundárias (indústrias) e terciárias (serviços). Entretanto, por se tratar de um processo, costuma-se conceituar a urbanização como sendo ‘o aumento da população urbana em relação à população rural’, e nesse sentido só ocorre urbanização quando o percentual de aumento da população urbana é superior ao da população rural.



Estado a ponto de se tornar uma agenda política nacional prioritária que envolva todos os seus poderes nos níveis federal, estadual e municipal em torno de conquistas efetivas, sustentáveis e transformadoras que viabilizem o uso responsável do espaço urbano que combine justiça social e qualidade de vida.

Não obstante, mesmo diante de significativas conquistas institucionais obtidas entre 2004 e 2015, nomeadamente a promulgação do Estatuto das Cidades; aprovação dos marcos regulatórios do saneamento, dos resíduos sólidos, da mobilidade urbana; aprovação de vários Planos Diretores; criação do Ministério das Cidades e a retomada das políticas de habitação e saneamento após décadas de ausência do Estado, o que se constatou foi um agravamento da crise urbana evidenciando os problemas decorrentes do mau uso do seu espaço. Ademais, embora a agenda social no país tenha favorecido as camadas mais carentes da sociedade através de programas sociais⁵ realizados no período supracitado e levando-se em conta a multiplicação de obras urbanas e grandes investimentos em infraestrutura nas cidades⁶, o cotidiano de quem nelas vive, se tornou ainda mais problemático.

Neste contexto de forte processo de urbanização brasileiro e de investimentos recentes, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, de 1991 a 2010, Campina Grande experimentou um aumento populacional de 307.468 para mais 400.000 habitantes. No que tange o déficit habitacional na cidade, ainda segundo o IBGE e o Ministério das Cidades, de 2010 a 2015, era de 14.620 e uma contratação de Unidades Habitacionais pelo Programa MCMV no referido período de 12.860 (88% do déficit habitacional registrado até então). Ademais, Campina é considerada uma área de localização geográfica vantajosa e concentra grande potencial logístico e comercial na região para os seus negócios e de circunvizinhos, atraindo, por tanto, investimentos correlatos.

Através dos números supracitados, pode-se ter uma superficial dimensão das transformações urbanas que Campina Grande vem experimentando nos últimos anos. Contudo, cabe aplicar um olhar mais profundo sobre as consequências dessas transformações, principalmente no que se refere a qualidade de vida das pessoas que lá vivem. Tais transformações urbanas viabilizaram maior justiça social e equilíbrio ambiental ou reproduz características históricas de desigualdade social e depredação ambiental e suas consequências cruéis? Quais conflitos reais e latentes podem ser apontados no modo de vida do cidadão campinense a partir de seu arranjo habitacional?

O Espaço da Cidade e o Espaço Urbano: Uma Equação de Saberes e Poderes

A cidade é um tema que tem inquietado vários estudiosos; de planejadores, políticos e detentores de uma fração do capital em quaisquer uma de suas formas, mas também tem interessado

⁵ Bolsa família, pró-uni, crédito consignado, aumento do salário mínimo.

⁶ Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, Minha Casa Minha Vida – MCMV



aos habitantes das cidades de um modo geral, especialmente aos ativistas das associações de bairro entre outros representantes da sociedade civil. Contudo, o aspecto mais relevante e que deve ser destacado a respeito do espaço urbano é que este representa o principal lugar dos conflitos sociais e, portanto, deve ser considerado para além de sua representação cartográfica, mas também como este é percebido por seus habitantes. Segundo Corrêa (2004), o espaço urbano pode ser considerado, assim como qualquer outro espaço social, segundo um paradigma de consenso ou de conflito.

A urbanização da sociedade de consumo (já que é sobre égide deste sistema que vivemos, este é o que será considerado no presente trabalho) organiza a cidade de forma fragmentada, articulado segundo os diferentes usos da terra justapostas entre si e exprime espacialmente os processos sociais, sendo portanto, um reflexo da sociedade, de suas ações do presente e do passado que deixaram suas marcas registradas nas formas espaciais. Neste sentido, ainda segundo Corrêa (2004), pode-se identificar algumas apreensões do espaço urbano atual: 1- a desigualdade constitui-se em característica própria do espaço urbano; 2- por ser reflexo social e porque a sociedade tem sua própria dinâmica, o espaço urbano coloca-se como mutável, de uma capacidade de mudança complexa, de ritmos e natureza diferenciados.

Sendo o espaço da cidade reflexo da sociedade, compreende-se também seu caráter condicionante da sociedade tendo em vista o papel que as obras fixadas pelo homem desempenham na reprodução das condições de produção e das relações de produção. No que se refere as áreas residenciais segregadas, estas representam papel ponderável no processo de reprodução das relações de produção, onde os bairros são os locais de reprodução dos diversos grupos sociais. Por outro lado, o espaço urbano também compreende uma dimensão simbólica (crenças, valores, mitos criados etc.). É um cenário e o objeto das lutas sociais pelo direito a cidade, à cidadania plena e igual para todos.

Para Lefèbvre (1974), esse espaço não é um objeto específico, ou um produto de um único processo, mas refere e apreende produtos e relações de coexistência e simultaneidade, de convivência e de coincidência, ordem e desordem, ou seja, ações complexas que derivam da dinâmica de acumulação capitalista, das relações de produção para tal e dos conflitos de classe que a partir delas surgem. Contribuindo com este pensamento, Bryant e Bailey (1997) afirmam que o meio ambiente se apresenta politizado (*politicised environment*), onde os atores estabelecem uma correlação de poderes que vão além dos direitos de propriedade sobre o meio ambiente ou da transferência de impactos ambientais, mas também, por meio do acesso e do controle do capital humano e financeiro, da influência no planejamento de projetos ambientais e de meios discursivos. Os autores acrescentam que nessa correlação de forças, os atores mais fracos têm oportunidades de exercer poder pelo conhecimento local, no estabelecimento de redes de cooperação e através do contra



discurso, pondo em questão a legitimidade de atores mais poderosos (BRYANT; BAILEY, 1997: 39-46).

Destarte, o espaço urbano está em constante transformação, tendo em vista que sua construção parte da dinâmica coletiva que tem início na apropriação, modificação e utilização do território, caracterizando, portanto, o passado; o presente e o futuro de uma mudança social, onde a questão territorial ou espacial surge como resultado da relação entre poder e meio ambiente. Esta condição de permanente processo de transformação do espaço urbano nos remete a reflexão sobre quem produz o espaço urbano. A este respeito, é importante proceder com alguns destaques.

O primeiro deles pousa no fato de que as ações acumuladas através do tempo que definem o espaço urbano como um produto social, são elaboradas por agentes sociais concretos, que produzem e consomem espaço, e não um agente invisível, ou produto de processos aleatórios que se dão em um espaço abstrato, apesar de ter em si significações simbólicas que o influenciam. São modificações espaciais que implicam na incorporação de novas áreas às cidades, intensificação do uso do solo, deterioração de certas áreas, alocação diferenciada de infraestrutura, do conteúdo social e econômico, coercitivamente ou não. O segundo ponto, é que a ação dos agentes que produzem o espaço é regulada por um marco jurídico que não se coloca na neutralidade, mas reflete o interesse da classe dominante, de um dos agentes e se reproduz de forma ambígua de modo a permitir transgressões segundo os interesses desses mesmos agentes dominantes.

Esses dois pontos destacados, atuam de forma a contribuir com a reprodução das relações de produção e continuidade da acumulação capitalista e se apropriam do uso de terras e controlam o uso da terra urbana, inclusive, podendo dispor do aparato do Estado, para conter os conflitos de classe que surgem desse processo. Esses agentes são quatro:

- I. Os proprietários dos meios de produção (sobretudo os grandes industriais): São grandes consumidores de espaço que, por sua vez, devem ser amplos e baratos para suprir necessidades locacionais convenientes às suas atividades, mas sua relação com a terra vai além dos requisitos locacionais, envolvendo a execução imobiliária que onera os custos de produção e forçam as empresas a buscarem terrenos mais baratos ao mesmo tempo que o aumento dos custos da terra exercem pressão sobre os salários, gerando um conflito, pois os trabalhadores passam a requerer salários mais altos para garantir condições de moradia digna;
- II. Os proprietários fundiários: Estes dedicam interesse em transformar a terra rural em urbana, tendo em vista que estas últimas têm maior valorização, demonstrando, desta maneira, que se interessam mais pelo valor de troca da terra do que pelo seu valor de



uso. Esta atuação impõe outro conflito, o da segregação espacial já que esses agentes promovem uma atuação imobiliária desigual.

- III. O Estado: A atuação do Estado se dá de forma complexa e variável, tanto no tempo como no espaço e reflete a dinâmica da sociedade que compõe. Tratando especificamente do Estado capitalista e particularmente do Estado Brasileiro, este age como grande consumidor de espaço (de localizações específicas – as mais valorizadas e capitalizáveis), proprietário fundiário e promotor imobiliário, ao tempo que também age como regulador. Não se pode esquecer que o Estado também provém serviços públicos de infraestrutura e na elaboração de normas reguladoras para o uso do solo e para tanto, dispõe de todo um aparato instrumental (exemplos: direito de desapropriação; definição de limites da terra; investimento público na promoção do espaço etc.) aplicado para criar condições de reprodução da sociedade, contribuindo para o processo de acumulação e a reprodução das classes sociais.
- IV. Os grupos sociais excluídos: Entende-se como sociedade de classes a presença de diferenças sociais referentes ao acesso de bens e serviços produzidos socialmente e, sob o capitalismo, essas diferenças são muito expressivas. A habitação é um dos bens cujo acesso é diferenciado e, dessa forma, uma parcela enorme da sociedade não possui condições de comprar um imóvel habitacional ou de pagar aluguéis de moradias decentes. Ressalte-se que, o déficit habitacional é um dos mais significativos sintomas de exclusão e não ocorre de forma isolada, posto que se associa a uma série de problemáticas, quais sejam: subnutrição; as doenças; o baixo nível de escolaridade; o desemprego, subemprego ou o emprego mal remunerado. Dessa forma, como opção de moradia, recorre-se às ocupações de antigas residências depredadas e sucateadas no centro da cidade; os loteamentos periféricos; os conjuntos habitacionais construídos pelo Estado (localizados distantes dos centros e dos locais de trabalho) e a favela ou ocupações de terrenos inadequados para outros agentes da produção do espaço (atuação como forma de resistência e sobrevivência às adversidades impostas a estes agentes).

É a dinâmica de atuação desses agentes sociais ao longo do tempo que produzirão processos e formas espaciais, devido à conexão ação humana – tempo-espaço-mudança. Para Harvey e Capel, esses processos são pontos em ação pelos atores que modelam a organização do espaço e criam as formas espaciais: Centralização e área central; descentralização e os núcleos secundários; coesão e as áreas especializadas; segregação e as áreas sociais; dinâmica espacial da segregação e inércia e área cristalizada. A área central concentra as principais atividades comerciais, de serviço e de gestão



pública e privada e os terminais de transporte urbanos e interurbanos e por isso, se torna foco principal não apenas da cidade, mas também de suas cidades circunvizinhas e interioranas.

A Cidade Real: Indicadores de Qualidade de Vida e a Visibilidade dos Conflitos.

A crise urbana representa uma oportunidade para novas propostas e transformações que incorporem a realidade empírica urbana e regional ao tempo que considera os erros e acertos das experiências convencionais e mais recentes praticadas pelo Estado brasileiro e somados às experiências internacionais seja de países “em desenvolvimento” ou dos países desenvolvidos, no que se refere à inclusão social e técnicas de manejo e produção do ambiente construído. A construção de um caminho de planejamento e gestões urbanas que combatam a depredação socioambiental que as cidades brasileiras vêm adotando impõe algumas reflexões, quais sejam: consciência da vida concreta e a partir disso, definir os indicadores de qualidade de vida; criar, ampliar e multiplicar os espaços de debate democrático como exercício *sine qua non* da cidadania para dar visibilidade e tratamento aos conflitos e tornar permanente a prática da gestão participativa.

O conhecimento científico da cidade com vistas a descobrir e avaliar indicadores de evolução é um indispensável e importante instrumento para revelar a realidade de uma cidade e evidenciar seus reais problemas. E para além de sua aplicação técnica, o conhecimento a partir da ciência possui um caráter legítimo e legitimador – por sua capacidade intelectual universal, necessária e verdadeira das coisas representadas - e por corresponde à própria realidade, porque esta é racional e inteligível em si mesma (CHAUÍ, 2000). Neste sentido, a definição de indicadores sociais (como por exemplo, mortalidade infantil, déficit habitacional, número de homicídios, longevidade etc.) representam parâmetros para avaliação de políticas públicas e gestões governamentais e neste processo, a universidade tem condições de exercer um importante papel. O conhecimento da cidade real com dados e informações detalhadas, contribui de forma segura para dar visibilidade aos conflitos latentes e em andamento e permitem um debate democrático sólido e promissor além da transformação responsável e sustentável do espaço urbano. Em outra publicação da autora (CHAUÍ, 2008, p. 71), ela corrobora a este respeito com duas colocações importantes, que mesmo passados uma década de sua publicação, permanecem atuais:

...há exemplos abundantes sobre a ignorância do judiciário e do legislativo, além da mídia, sobre a realidade urbana no Brasil. Infelizmente, nem mesmo no IBGE encontramos dados rigorosos sobre a ocupação do solo urbano, como já afirmamos anteriormente. É impossível pretendermos administrar bem um território ocupado sem conhecê-lo suficientemente.



Indicadores sociais..., constituem parâmetros para avaliação de políticas públicas e gestões governamentais, ao lado dos indefectíveis indicadores econômicos... A universidade tem aí um importante papel a cumprir.

Quanto a criar um espaço de debate democrático e dar visibilidade aos conflitos, o Brasil ainda precisa evoluir muito tendo em a histórica resistência em não se reconhecer os conflitos sociais existentes, negação esta, documentada vastamente em obras de relevantes autores brasileiro, quais sejam: Gilberto Freyre; Sérgio Buarque de Holanda entre outros. Ao contrário, o que se apresenta é uma conduta de repressão ou desmoralização, principalmente quando se trata de conflitos sociais que expõem antagonismos de classes. Neste aspecto Chauí (2008, p. 72-74), destaca que construir um espaço de participação social e democrática, que faça emergir diferentes interesses sociais é um desafio em um país de tradição autoritária como é o nosso e ressalta que há um consenso mundial sobre as virtudes da participação da sociedade, que garanta uma equitativa representatividade, nas gestões públicas e nos planos urbanos já referenciados por agências internacionais como a ONU.

Outra reflexão importante se refere a reforma administrativa que deve avançar da atual estrutura urbana ultrapassada e viciada em procedimentos baseados em privilégios à grupos dominantes e em lobbies, para uma estrutura moderna que responda ao crescimento das cidades nas últimas décadas e que corresponda fielmente a realidade, integrando em uma única abordagem, os problemas econômicos; sociais; ambientais e urbanísticos. Essa abordagem exige a formação de quadros e agentes capacitados, de variadas áreas do saber - no campo jurídico; relativos à saúde; à educação; ao assistencialismo social etc. Essa abordagem integrada; moderna; interdisciplinar e qualificada viabiliza uma intervenção que reverta o quadro atual de crise ao qual as cidades estão mergulhadas.

O aperfeiçoamento e democratização da informação é outro fato importante. O primeiro é influenciado diretamente pela reforma administrativa da estrutura urbana e formação de um quadro qualificado para garantir dados e informações reais e atualizadas, bem como de sua gestão eficiente, o que remete ao segundo ponto, o da democratização da informação, que só é possível com o respeito ao princípio da ampla transparência. Por fim, mas não menos importante, a formulação de políticas de curto; médio e longo prazo.

Procedimentos metodológicos utilizados e descrição do objeto de estudo.

O presente estudo tem caráter qualitativo, pautado por uma pesquisa descritiva e bibliográfica, aplicadas à estudo de caso. Seu caráter descritivo se justifica por se comprometer em proceder com a descrição do objeto de estudo segundo suas características urbanas e



socioambientais. O caráter qualitativo se justifica por serem aqui consideradas dimensões e ferramentas que vão além dos números, considerando as avaliações dos autores com base em suas apropriações conceituais e de suas interpretações da realidade capturada a partir da consulta bibliográfica. A pesquisa bibliográfica oportunizou a coleta de dados e informações não apenas das teorias basilares para o presente estudo, mas também, da consulta de documentos que permitissem atingir o objetivo assumido. Adotar o modelo, estudo de caso, permitiu uma delimitação espacial que possibilitasse um estudo com maior riqueza de detalhes e de discussões.

No que se refere a escolha das fontes bibliográficas, esta priorizou autores que lançam um olhar crítico ao atual modelo capitalista de definição urbana das cidades e materiais bibliográficos que disponibilizassem a maior quantidade possível de dados informações a respeito da temática, mas especificamente o site do observatório de Campina Grande; O plano de mobilidade urbano da cidade e a consulta ao sistema de informações da STTP. A coleta e análise dos dados serão procedidas segundo o tratamento resumido, estruturado em quadros, mapas, tabelas e figuras, apresentarão as a avaliação da qualidade de vida urbana a partir da análise qualitativa dos autores sobre a caracterização ambiental da cidade; caracterização socioeconômica e mobilidade urbana. de modo a responder duas questões: Tais transformações urbanas podem permitir a viabilização de maior justiça social e equilíbrio ambiental; a ocorrência de reprodução de características históricas de desigualdade social e depredação ambiental; bem como suas consequências cruéis; além de permitir revelar conflitos reais e latentes no modo de vida do cidadão campinense a partir de seu arranjo habitacional.

A área do espaço urbano considerada para análise é a cidade de Campina Grande, no estado da Paraíba. Uma das mais antigas localidades do interior do estado da Paraíba, com origem no século XVIII, na convergência dos feirantes de gado e cereais em direção ao litoral. Seu período de maior impacto de crescimento urbano, foi no século XX em decorrência da cultura algodoeira, sendo o centro de concentração logística do algodão produzido no estado para exportação. Ainda em meados do século XX, a cidade passou por um reordenamento de seu espaço urbano com a implantação de dois distritos industriais extensores de sua mancha urbana (localizados no eixo sudoeste, ao lado do eixo rodoviário da BR-104, e a noroeste da cidade, ao lado do eixo rodoviário da BR-230) e a implantação da Escola Politécnica da Paraíba, atualmente, Universidade Federal de Campina Grande (QUEIROZ, 2016). Assim, este espaço foi se desenhando em meio a dinâmica que se deu ao longo da história movimentando contingentes variados de investimentos, empresas e de pessoas, por consequência, modificando a natureza. Atualmente Campina se apresenta como uma cidade de grande desenvolvimento na área educacional e de pesquisa científica, se destacando ainda

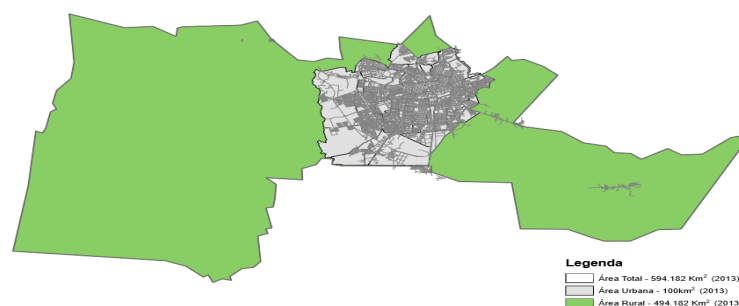


por seu notório desenvolvimento tecnológico e representa uma das maiores economias do estado e da região nordeste.

Caracterização Ambiental do Município de Campina Grande - PB

Campina Grande compõe a Mesorregião do Agreste paraibano, com área territorial de 594,182 km² (equivalente a 1,0996% do estado paraibano); área urbana com 100 Km² e área rural 494.182 Km², conforme figura 1. Sua população é estimada em 402.912 habitantes (IBGE, 2014) e densidade populacional de aproximadamente 678 habitantes por km², distribuídos em quadro zonas geográficas, conforme figuras 1, 2 e 3 respectivamente.

Figura 1 – Divisão territorial de Campina Grande



Fonte – Adaptado de Plano de Mobilidade de Campina Grande.

Figura 2 – Dados Cartográficos de Campina Grande.

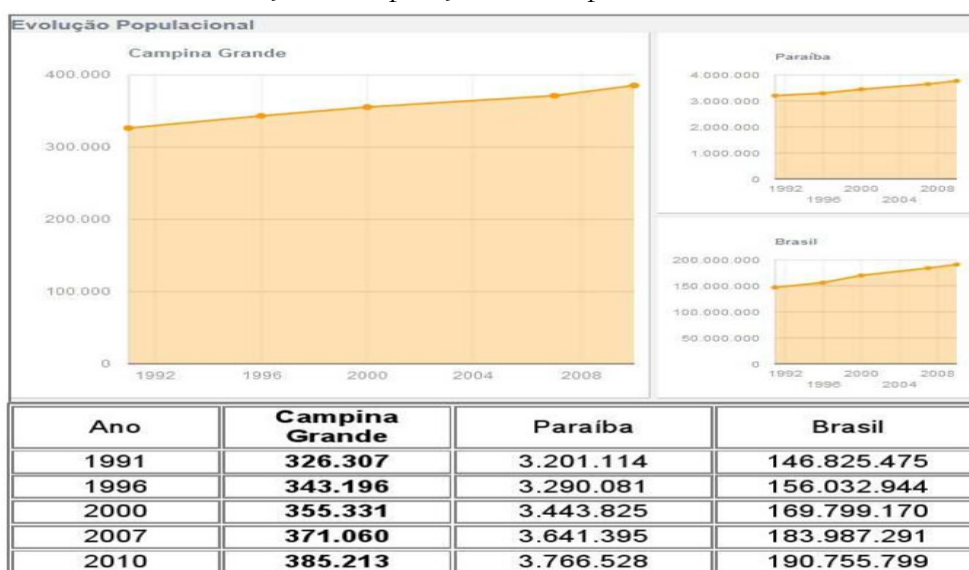


Fonte: Plano de Mobilidade da Cidade de Campina Grande.

Caracterização sociodemográfica da Cidade de Campina Grande - PB

A população de Campina Grande – PB, tem se expandido ao longo da última década, seja pelo movimento de êxodo rural (devido, principalmente, a estiagens severas históricas), seja pelo crescimento industrial da cidade e econômico. Essa expansão se deu numa taxa da aproximadamente 10,4% em relação ao crescimento populacional do estado e 0,1% em relação ao crescimento nacional em apenas uma década. É importante destacar que esse crescimento impõe uma série de demandas de infraestrutura urbana, social e econômica à região, além das modificações geográficas que representa. O gráfico 1 detalha um pouco mais o crescimento e populacional.

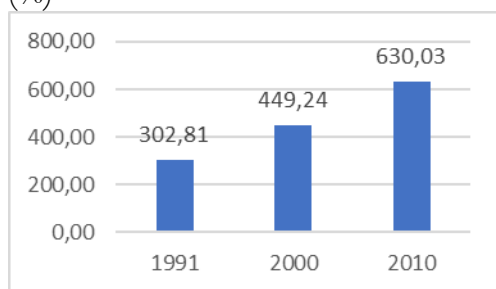
Gráfico 1 – Evolução da População de Campina Grande de 1991 – 2010.



Fonte – IBGE Cidades – 2015 apud Plano de Mobilidade de Campina Grande.

Ao se analisar os gráficos de 2 a 6 a seguir, percebe-se que houve uma melhora na renda das famílias campinenses na última década, podendo se considerar um reflexo dos programas sociais e a valorização mais justa do salário mínimo que deu condição de compra e consumo entre as pessoas de baixa renda. Além do Programa Minha Casa Minha Vida que permitiu a economia de um custo, o aluguel, nas famílias mais carentes da sociedade campinense. Assim, foram experimentados um aumento da renda per capita de quase 50%; a diminuição da pobreza extrema em mais de 15% e um sutil crescimento na distribuição da riqueza entre as pessoas.

Gráfico 2 – Renda per capita (%)



Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil.

Gráfico 3 - Renda per capita X Salário Mínimo

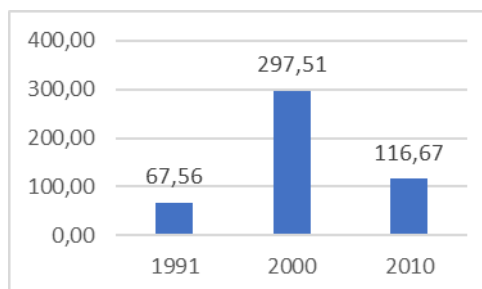
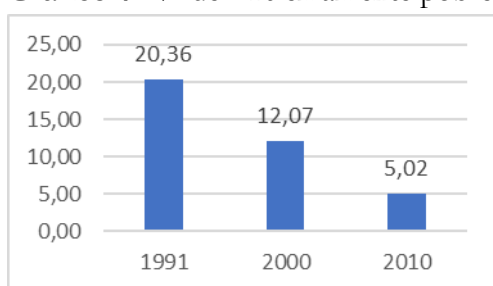


Gráfico 4 - % de Extremamente pobres



Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil.

Gráfico 5 – Índice de Gini⁷

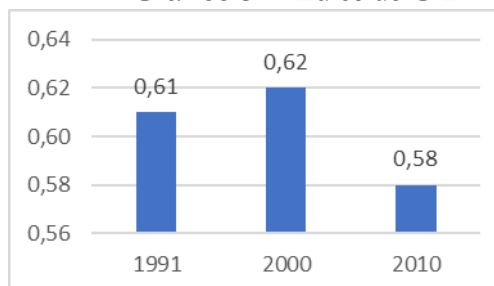
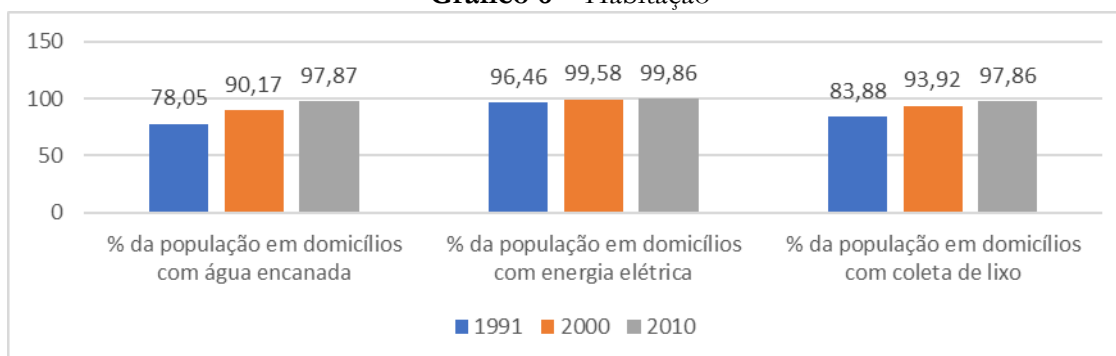


Gráfico 6 – Habitação



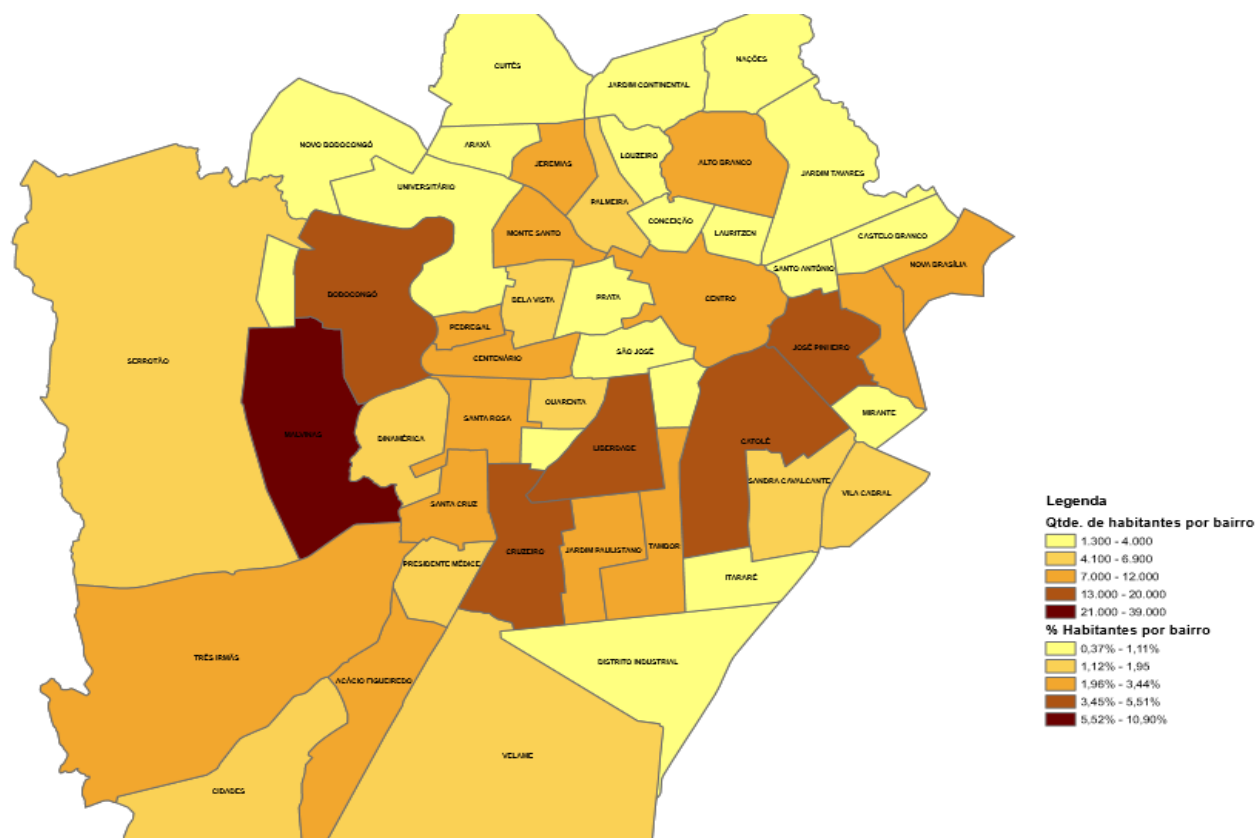
Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (2017).

No que se refere à distribuição da população por bairro, tomando o recorte temporal considerado em 2010 e o total da população, segundo o IBGE, era de 385.213 (já demonstrado e gráfico 1), tem-se que, residiam no bairro de Bodocongó (13.788); Catolé (19.554); Cruzeiro (14.021); Liberdade (15.836); José Pinheiro (16.112) e Malvinas (38.713), resultando um percentual de concentração de aproximadamente 31% da população total em apenas seis dos quarenta e três

⁷ O Índice de Gini é um instrumento usado para medir o grau de concentração de renda. Ele aponta a diferença entre os rendimentos dos mais pobres e dos mais ricos. Numericamente, varia de 0 a 1, sendo que 0 representa a situação de total igualdade, ou seja, todos têm a mesma renda, e o valor 1 significa completa desigualdade de renda, ou seja, se uma só pessoa detém toda a renda do lugar.

bairros da cidade. Desses seis bairros populosos, três se localizam mais à periferia da cidade (Bodocongó, Malvinas e Cruzeiro); dois se avizinham ao centro da cidade (José Pinheiro e Catolé e um se localiza entre a periferia e o centro da cidade (Liberdade). Na figura 4 pode-se visualizar a distribuição de pessoas por bairro e na figura 5, a distribuição é dada segundo o gênero.

Figura 4 – População por bairro.



Fonte: adaptado de Plano de Mobilidade de Campina Grande.



Figura 5 - Distribuição da População Campinense por Bairro e por Gênero.

Bairro	Sexo		
	Total	Homem	Mulher
Centro de Campina Grande - Campina Grande - PB	7.527	3.279	4.248
Alto Branco - Campina Grande - PB	8.850	4.163	4.687
Araxá - Campina Grande - PB	1.751	866	885
Bela Vista - Campina Grande - PB	6.070	2.846	3.224
Bodocongó - Campina Grande - PB	13.788	6.534	7.254
Castelo Branco - Campina Grande - PB	2.895	1.386	1.509
Catolé - Campina Grande - PB	19.554	8.907	10.647
Centenário - Campina Grande - PB	8.301	3.821	4.480
Cidades - Campina Grande - PB	6.042	2.957	3.085
Conceição - Campina Grande - PB	3.439	1.492	1.947
Cruzeiro - Campina Grande - PB	14.021	6.644	7.377
Cuites - Campina Grande - PB	1.924	977	947
Dinâmica - Campina Grande - PB	5.479	2.619	2.860
Distrito Industrial - Campina Grande - PB	2.518	1.277	1.241
Estação Velha - Campina Grande - PB	3.313	1.609	1.704
Itararé - Campina Grande - PB	3.093	1.438	1.655
Jardim Continental - Campina Grande - PB	2.268	1.145	1.123
Jardim Paulistano - Campina Grande - PB	8.027	3.744	4.283
Jardim Tavares - Campina Grande - PB	3.489	1.625	1.864
Jeremias - Campina Grande - PB	10.629	5.052	5.577
José Pinheiro - Campina Grande - PB	16.112	7.441	8.671
Lauritzen - Campina Grande - PB	2.713	1.206	1.507
Liberdade - Campina Grande - PB	15.836	7.174	8.662
Louzeiro - Campina Grande - PB	1.315	618	697
Malvinas - Campina Grande - PB	38.713	18.416	20.297
Mirante - Campina Grande - PB	1.792	844	948
Monte Castelo - Campina Grande - PB	8.418	3.939	4.479
Monte Santo - Campina Grande - PB	7.600	3.527	4.073
Nações - Campina Grande - PB	1.406	677	729
Nova Brasília - Campina Grande - PB	9.386	4.582	4.804
Novo Bodocongó - Campina Grande - PB	1.533	756	777
Palmeira - Campina Grande - PB	5.691	2.582	3.109
Pedregal - Campina Grande - PB	8.446	4.107	4.339
Prata - Campina Grande - PB	3.573	1.470	2.103
Presidente Médici - Campina Grande - PB	4.298	1.940	2.358
Quarenta - Campina Grande - PB	4.996	2.355	2.641
Ramaelha - Campina Grande - PB	2.170	1.032	1.138
Sandra Cavalcante - Campina Grande - PB	6.517	3.111	3.406
Santa Cruz - Campina Grande - PB	9.415	4.386	5.029
São José - Campina Grande - PB	3.950	1.684	2.266
Santa Rosa - Campina Grande - PB	10.735	5.059	5.676
Santo Antônio - Campina Grande - PB	3.932	1.723	2.209
Serrotão - Campina Grande - PB	6.911	3.791	3.120
Serrotão - Campina Grande - PB	6.911	3.791	3.120
Tambor - Campina Grande - PB	7.777	3.703	4.074
Três Irmãs - Campina Grande - PB	12.209	5.852	6.357
Universitário - Campina Grande - PB	3.732	1.837	1.895
Vila Cabral - Campina Grande - PB	4.805	2.353	2.452
Acácio Figueiredo - Campina Grande - PB	9.300	4.547	4.753
Velame - Campina Grande - PB	6.036	3.000	3.036
Jardim Quarenta - Campina Grande - PB	2.787	1.280	1.507

Fonte: adaptado de Plano de mobilidade da cidade de Campina Grande.

Mobilidade urbana relativa a transporte coletivo e ciclovias.

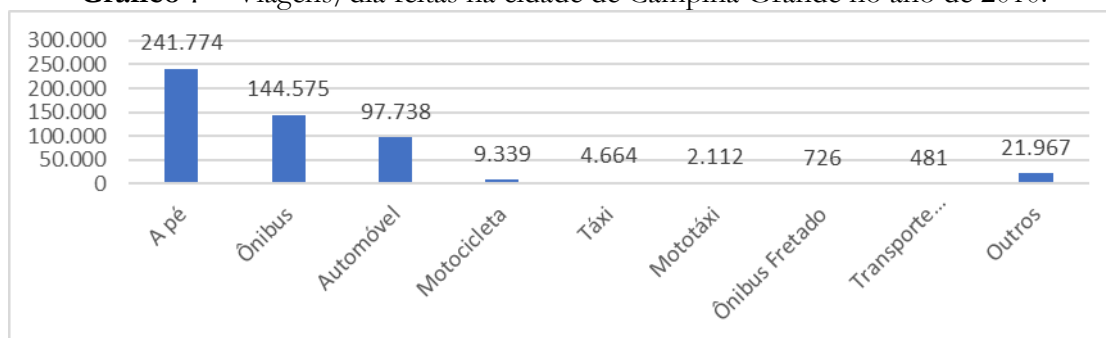
Conforme a cidade vai crescendo, um dos aspectos que tem se tornado complexo é a mobilidade urbana. Ao tempo em que a valorização do uso do automóvel na vida cotidiana das pessoas surgiu, a necessidade de ocupação do espaço para vias de transporte mecanizado foi se



tornando cada vez maior e caótico por falta de planejamento, inclusive. Paralelamente se apresenta também, a prestação de serviços das empresas de transporte coletivo como uma questão importante, surgindo demandas de qualidade que em momentos anteriores não eram prioridades para a população, tendo em vista que os bairros se localizavam mais próximos ao centro da cidade. Ademais, as crescentes taxas de violência nas cidades e, até mesmo, dentro dos transportes coletivos estabelece um cuidado ainda maior na definição de planos e ações a respeito da mobilidade urbana.

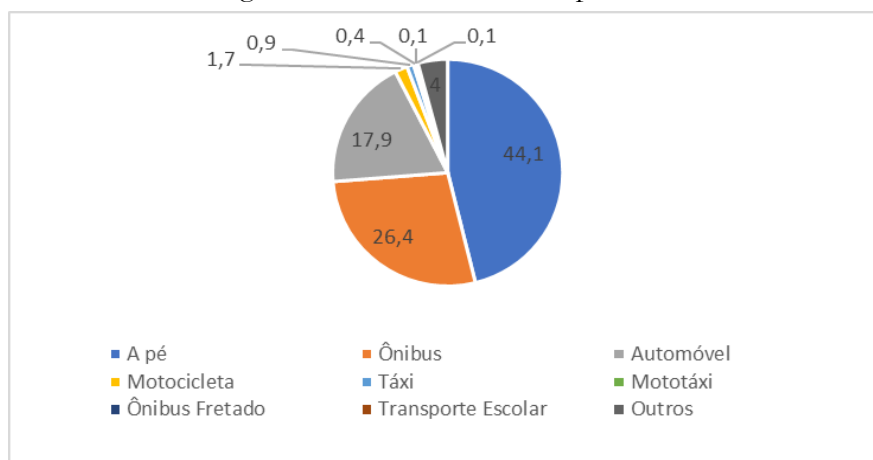
Com base nos gráficos 7 e 8, percebe-se que a mobilidade urbana de Campina Grande apresenta algumas especificidades, cabendo destaque ao alto número de viagens por dia a pé; seguida de ônibus e de automóvel. Em primeira análise já se pode estabelecer algumas demandas de mobilidade para uma sustentável adequação de infraestrutura para a cidade: calçadas bem planejadas e que permitam a segurança de uso e acessibilidade; pontos de ônibus bem distribuídos e dispostos a garantir acessibilidade, segurança e confiabilidade na prestação do serviço, frotas adequadas em quantidade e qualidade e que permitam o menor tempo possível no trajeto a custos justos, entre outros.

Gráfico 7 – Viagens/dia feitas na cidade de Campina Grande no ano de 2010.



Fonte: adaptado de Observatório de Campina Grande.

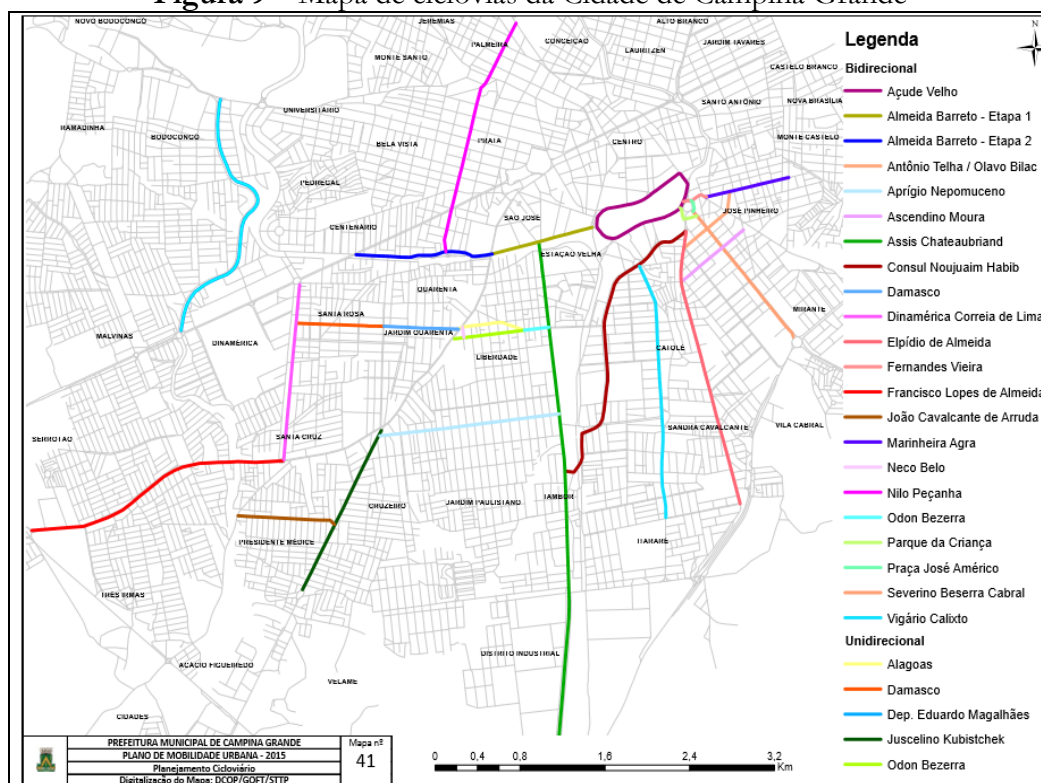
Gráfico 8 – Percentual de viagens/dia na cidade de Campina Grande no ano de 2010.



Fonte: adaptado de Observatório de Campina Grande.

A figura 8 por sua vez, apresenta o mapa das ciclovias que a cidade dispõe sem especificar quais são bidirecionais, unidirecionais ou operacionais. Pelo mapa pode-se perceber que a maioria das ciclovias estão localizadas próximas aos bairros menos populosos; distantes das universidades e dos bairros periféricos mais carentes e populosos. Tendo em vista que este é um dos meios de transporte ainda muito utilizado pela classe trabalhadora e estudantes, pode-se estimar que há demandas a serem satisfeitas quanto a construção de ciclovias. Por outro lado, a maioria delas foi construída no período de 2010 a 2017 o que representa a aplicação de investimento em pelo menos uma forma de transporte mais ambientalmente positiva. Ressalte-se que, atualmente a cidade de Campina Grande conta com um total de 33,43 km de ciclovias construídas.

Figura 9 – Mapa de ciclovias da Cidade de Campina Grande



Fonte: Adaptado de Plano de Mobilidade de Campina Grande.

Há que se destacar que para atender aspectos de sustentabilidade urbana para o desenvolvimento da cidade e tendo a mobilidade significativa contribuição nesse quesito, Campina Grande, criou em 2015, o seu Plano de Mobilidade. Trata-se de uma iniciativa pioneira que envolveu uma série de profissionais especializados na questão, além da participação da sociedade civil em geral através de suas representatividades instituídas, seja pelo, legislativo municipal, seja por movimentos sociais organizados, além da gestão municipal. Mesmo considerando, limitações e



fragilidades importantes em temas fundamentais – ignorou o impacto e o consumo de energia e de combustíveis; a qualidade do ar; as implicações sanitárias (condições de insalubridade comprometendo o aparelho respiratório); redução da contaminação das áreas urbanas; Conselho Municipal de Política Urbana (um valor fundamental da gestão participativa e inclusiva); patrimônio natural (árvores centenárias tombadas); integridade do patrimônio (patrimônio histórico e cultural); órgãos de fiscalização do patrimônio; valorização do patrimônio e recuperação da arquitetura histórica; média de ônibus por linhas; abrangência do sistema de transporte coletivo e qualidade da frota de ônibus (emissões), entre outros – trata-se de um documento importante e representa o reconhecimento do compromisso com o combate à crise urbana na cidade e a adoção de uma ética de gestão pautada no planejamento da sustentabilidade urbana.

Ademais, ao considerar aspectos como a adoção de legislação específica; o levantamento e um diagnóstico da crise urbana atual da cidade (com dados e informações robustas); a integração da política municipal de desenvolvimento urbano e as políticas setoriais de habitação e saneamento básico; a existência dos Conselhos Municipais (de Transporte, de Política Urbana e de Desenvolvimento Urbano); previsão de despesas municipais com infraestrutura urbana e melhoria e do sistema de transporte; exigência da criação de órgãos de gestão do sistema viário e transporte coletivo; a declaração de valorização do transporte público e sistema integrado de transporte coletivo, se pode garantir que no futuro teremos avanços importantes na temática a exemplo do apontamento dos principais problemas e necessidades a serem corrigido e as sugestões de melhorias a serem adotadas que o documento apresenta, conforme demonstrado nos quadros 1 e 2.

Quadro 1 – Principais problemas e necessidades de Mobilidade apontados por conselhos representativos presentes nas audiências públicas realizadas

PRINCIPAIS PROBLEMAS E NECESSIDADES	
Acessibilidade	- Falta de faixa para cadeirante; - Falta de manutenção das rampas de acessibilidade; - Calçadas irregulares e rua sem calçamento;
Pedestre	- Falta de passarela para pedestres; - Calçadas Irregulares; - Invasão de camelôs nas calçadas;
Ciclista	- Ausência de infraestrutura para os ciclistas e bicicletário;
Trânsito	- Dificuldade no tráfego de veículos após as 18h; - Excesso de ônibus do Açude Novo, tumultuando o tráfego;
Transporte Público	- Poucas vagas de moto táxi; - Ausência de transporte coletivo nas zonas de interesse;

	<ul style="list-style-type: none"> - Pontos de ônibus sem estrutura e sem identificação; - Falta acesso ao itinerário dos ônibus;
Educação	<ul style="list-style-type: none"> - Programa de educação e respeito; - Falta de respeito a faixa de pedestre;
Outros	Como está sendo pensada a questão do conforto do transporte coletivo.

Fonte: Adaptado de Plano de Mobilidade de Campina Grande.

Quadro 2 – Principais sugestões de melhoria de Mobilidade propostas por conselhos representativos presentes nas audiências públicas realizadas.

PRINCIPAIS SUGESTÕES DE MELHORIA	
Acessibilidade	<ul style="list-style-type: none"> - Implementar um projeto que possa contemplar melhoria no transporte e acessibilidade; - Aumentar espaço designado para pedestres, ciclistas e ambulantes;
Pedestre	<ul style="list-style-type: none"> - Implantar passarelas; - Apresentar padrão de calçadas; - Implantar e cumprir o plano de calçadas de Campina Grande; - Retirar ambulantes das calçadas;
Ciclista	<ul style="list-style-type: none"> - Implantar ciclofaixas em diferentes bairros de modo que traga segurança para os ciclistas; - Aplicar a Lei 5.172/12 Municipal de Bicletas;
Trânsito	<ul style="list-style-type: none"> - Parque do Povo tornar como área de estacionamento; - Rediscutir e adequar estacionamentos e Zona Azul; - Discutir e adequar carga e descarga; - Abrir mais cruzamentos na Av. Brasília;
Transporte Público	<ul style="list-style-type: none"> - Ônibus com ar condicionado; - Melhorar as linhas e vias de ônibus; - Reestudar a locação do terminal de integração; - Inclusão de malha ferroviária no transporte público; - Aplicar a Lei 5.212/12 de Veículo de Tração Animal;
Educação	<ul style="list-style-type: none"> - Investir na educação de trânsito e treinar pessoas interessadas para serem multiplicadoras; - Fazer um trabalho de educação de trânsito nas escolas

	municipais, estaduais e privadas; - Divulgar o sistema de transporte público;
Outros	- Remover os camelôs da Rua João Pessoa; Implantar a feira permanente em José Pinheiro; - Organizar a Rodoviária velha.

Fonte: Adaptado de Plano de Mobilidade de Campina Grande.

CONCLUSÃO

O presente artigo discutiu a relação entre a cidade e a natureza, através do estudo de Campina Grande – PB, de modo a analisar sua distribuição no espaço urbano e, assim, emitir reflexões sobre a qualidade de vida de seus habitantes no que concerne a distribuição habitacional - bairros; caracterização demográfica e socioeconômica e a mobilidade urbana. Tais reflexões surgiram da análise qualitativa de dados e informações, com base na pesquisa bibliográfica, principalmente do plano de mobilidade da cidade, além de outras fontes já informadas e referenciadas.

Destaca-se que o entendimento considerado para sua produção foi o de que o direito à cidade depende de políticas públicas estruturadas, que democratizem não apenas o uso do solo, mas também, dos serviços públicos de primeira necessidade ofertados e dispositivos que propiciem melhor qualidade de vida ao cidadão cosmopolita. Assim, tendo em vista que o Brasil, nos últimos tem anos, reforçou a adoção de políticas públicas que estimularam a implementação da sustentabilidade urbana, tais como, o Estatuto da Cidade; Ministério das Cidades; Conferência Nacional das Cidades; Conselho das Cidades; Lei Federal de Consórcios Públicos; Plano Nacional de Habitação; Lei Federal de Saneamento; Política Nacional de Resíduos Sólidos e por último, o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, foi considerado este marco temporal na coleta e análise de dados e informações.

De um modo geral, Campina Grande – PB é disputada por todos, mas beneficia poucos e, estes poucos, são ignorados em relação às demandas reais de estrutura da cidade, de modo que sua realidade registra, aumento da segregação e dispersão urbana; desmatamentos importantes que interferem ainda mais no clima da região; ocupação de áreas que deveriam ser protegidas; aumento expressivo da poluição do ar, córregos, açudes e mananciais de água (falta de gestão sustentável hídrica da cidade e dos resíduos gerados); aumento do número e extensão de áreas irregularmente habitadas; congestionamentos de trânsito de veículos frequentes, ilhas de calor; aumento da violência e do crime organizado; transtornos de várias proporções em períodos chuvosos consequentes da impermeabilização indiscriminada e equivocada ocupação do solo, entre outros.



Não obstante, mesmo contando com investimentos do Governo Federal (Ministério das Cidades) nos últimos anos, pouco se avançou na pauta municipal de sustentabilidade urbana na região em torno de conquistas transformadoras relativas ao uso responsável do espaço urbano que refletissem justiça social e qualidade de vida para a população, mas iniciativas foram tomadas. Os destaques positivos significativos a serem dados são, a ampliação da distribuição de unidades habitacionais pelo programa MCMV e a criação do plano de mobilidade da cidade que mesmo sendo uma iniciativa importante, apresenta graves fragilidades e pontos de vácuo que comprometem sua eficiência de aplicação e manutenção.

No tocante ao plano de mobilidade, note-se que este desconsidera: - Formas variadas de equipamentos e modais de transportes sustentáveis e de custos mais baixos como prioridade para a mobilidade pública⁸; - o consumo de energia e de combustíveis, a qualidade do ar, as implicações sanitárias e a gestão dos resíduos; - uma política de aproveitamento de águas pluviais que garanta maior autonomia hídrica; - a inexistência de um Conselho Municipal de Política Urbana isonômico; inclusivo e proporcional; - um diagnóstico detalhado da atuação dos agentes urbanos de forma individual e integralizada sobre a ocupação do espaço; - a implantação de um sistema integrado e ágil de gestão e transparência de dados e informações que interferem na configuração do espaço urbano; - ausência de um plano de ações e, até mesmo, da descrição do patrimônio natural e cultural da cidade atualizado; - iniciativas efetivas relativas à diminuição da segregação urbana com base nas classes sociais; o enfretamento da especulação imobiliária que corrobora com o ainda alto déficit habitacional entre outros problemas e a otimização do sistema de transporte coletivo e a qualidade da frota de ônibus. No entanto, o plano de mobilidade da cidade pode ser revisto e ajustado em um processo dinâmico de atualização de demandas e sua otimizado no tocante a sustentabilidade urbana da cidade.

Assim, construir um espaço de participação social e democrática que garanta emergir diferentes interesses sociais é um exercício que desafia a tradição de gestão pública da cidade onde o que prevalece é uma estrutura urbana ultrapassada e viciada em procedimentos equivocados e dispendiosos, quando o urgente é uma estrutura moderna que dê conta do crescimento urbano das últimas décadas e aproxime os gabinetes da realidade, de forma a integrar em uma única abordagem os problemas econômicos, sociais, ambientais e urbanísticos. Um exemplo claro disto pode ser observado ao analisar a distribuição locacional dos bairros mais populosos e que abrigam as comunidades mais carentes, concentrados em áreas mais afastadas do centro da cidade, com precária infraestrutura dos serviços básicos, expondo, por tanto, a condição de vulnerabilidade das pessoas

⁸ A exemplo do desperdício que representa a obsolescência da linha férrea que atravessa praticamente toda a cidade em sua extensão representando diminuição dos custos de transporte de pessoas; maior rapidez na prestação do serviço e segurança; menor degradação ambiental e amplo impacto positivo na mobilidade urbana.



que neles residem. Outro exemplo de problema de simples solução mas que representa a influência que a classe dominante exerce sobre a mobilidade da cidade e ocupação do espaço está demonstrado na disponibilização de ciclovias que prioriza áreas nobres da cidade, para prover a prática esportiva ou de lazer, quando a demanda maior está nas áreas mais carentes e afastadas, já que é nelas que se encontram os trabalhadores que utilizam o ciclismo como meio de transporte diário por considera-lo mais viável do que os custos com transportes coletivos públicos.

Por fim, para que o direito à cidade seja pleno, é fundamental que haja uma política imobiliária inclusiva para as classes mais vulneráveis da sociedade e romper com o paradigma da propriedade como representação do poder social e outros pré-conceitos que fomentam ainda mais conflitos de disputas de classes, além de aprofundarem as desigualdades sociais que já são expressivas e que impedem o estabelecimento de uma ética sustentável e comprometida com a população. Assim, é fundamental que a gestão pública invista em viabilizar concretamente a qualidade de vida da população campinense, maior justiça social e equilíbrio ambiental, fundamentadas na promoção do combate à reprodução histórica de desigualdade social e depredação ambiental, além de se manter respaldada e legitimada na participação popular no tocante à definição de demandas reais de combate à crise urbana.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, A. C. et al. **Propostas para um Brasil melhor no ano bicentenário**. Prefacio de Joseé Roberto de Mendonca de Barros. Rio de Janeiro: Elsier, 2011.

Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil. Disponível em: http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/campina-grande_pb#educacao, Acesso em 25 Jul. 2018.

BRYANT, R. L.; BAILEY, S. **Third World political ecology**. London, New York: Routledge, 1997.

CAPEL, Horacio. **La Cosmópolis y la ciudad**. Barcelona: del Serbal, 2003.

CHAUÍ, Marilena. **Convite à Filosofia**. São Paulo: Ed. Ática, 2000.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. Editora Ática, Série Princípios, 3a. edição, n. 174, 1995.

HARVEY, D. **A Justiça Social e a Cidade**. Tradução: Armando Corrêa da Silva. São Paulo: Hucitec. 1980.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.



IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Sinopse do Censo Demográfico de 2010**. Disponível em: Acesso em: 20 out. 2018.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada. Comunicados do IPEA. Série **Eixos do Desenvolvimento Brasileiro**. Infraestrutura Social e Urbana no Brasil subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas: A mobilidade urbana no Brasil. nº 94. 2011.

LEFÈBVRE, Henri. **La production de l'espace**. Paris: Anthropos, 1974.

LOGAN, John e MOLOTCH, Harvey; **"Urban Fortunes: the political economy of place"**, University of California Press, 1987.

LUCCI, E. A. et al. **Território e sociedade: Geografia Geral e do Brasil**. São Paulo: Saraiva, 2005.

MARICATO, Ermínia. **Urbanismo na periferia do mundo globalizado - metrópoles brasileiras**. São Paulo Perspec. vol.14 no.4 São Paulo Oct./Dec. 2000.
<http://dx.doi.org/10.1590/S0102-88392000000400004>. São Paulo em Perspectiva.
Print version ISSN 0102-8839 *On-line version* ISSN 1806-9452.

MARICATO, Ermínia. **O direito à cidade depende de reforma urbana que democratize o uso e a ocupação do solo**. Entrevista concedida para a Rede Mobilizadores COEP em 16/12/2013. Disponível em: <https://erminiamaricato.net/2014/04/08/o-direito-a-cidade-depende-da-democratizacao-do-uso-e-a-ocupacao-do-solo/>, Acesso em 15/07/2018.

Ministério de Minas e Energia. **Diagnóstico do município de campina grande**. CPRM. Disponível em: <http://www.cprm.gov.br/publique/?tpl=home>. Consultado em 7 de maio de 2018.

Organização das Nações Unidas. Disponível em: <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2212095513000345#b0210>>, Acesso em 15 Jul. 2018.

Observatório de Campina Grande. Disponível em: <http://observacampina.com/sigcg/planomobilidade.html>, Acesso em 30 Abril. 2019.

QUEIROZ, Ana Keli de. Produção e apropriação espacial em Campina Grande: o empreendimento imobiliário residencial Major Veneziano (2010 – 2015). Campina Grande, 2016.

