



**VIVER A CIDADE - O AMBIENTE URBANO • MOBILIDADE URBANA •
ACESSIBILIDADE • INFORMALIDADE • MANEIRAS DE MORAR •
PERTENCIMENTO • PARTICIPAÇÃO**

**A INSEGURANÇA NA RUA MACIEL PINHEIRO ATRAVÉS DO
OLHAR DA MORFOLOGIA URBANA E A PERCEPÇÃO DE SEUS
USUÁRIOS: IMPACTO DA BAIXA DENSIDADE HABITACIONAL NO
NÚCLEO CENTRAL DE CAMPINA GRANDE - PB**

**AQUINO, A. P. P. DE (1); SILVA, F. A. B. (2); MACÊDO, P. P. DE (3); PAIXÃO, T.
R. DA (4).**

1. LabRua. Diretoria e pesquisa.

Rua Lino Gomes da Silva, 177 - São José, Campina Grande - PB
aida@labrua.org

2. LabRua. Diretoria e Pesquisa.

Rua Lino Gomes da Silva, 177 - São José, Campina Grande - PB
allyson@labrua.org

3. LabRua. Pesquisa.

Rua Lino Gomes da Silva, 177 - São José, Campina Grande - PB
persio@labrua.org

4. LabRua. Pesquisa.

Rua Lino Gomes da Silva, 177 - São José, Campina Grande - PB
thais@labrua.org

RESUMO

O problema da segurança pública é latente nas discussões sobre as cidades brasileiras, principalmente nas médias e grandes. Muito se fala nas questões envolvidas como os agentes de segurança, qualidade da educação e sistema carcerário no Brasil, porém, a influência que o espaço urbano causa na segurança pouco é abordado. Este trabalho investiga a relação entre a morfologia urbana e a sensação de segurança na rua Maciel Pinheiro, um dos principais corredores comerciais da cidade, localizada no centro de Campina Grande-PB, usando diferentes dados sobre aspectos históricos, morfológicos e contagens dos meios de transporte, incluindo a percepção dos usuários sobre o espaço público e as suas relações de pertencimento. Os resultados evidenciam que a rua apresenta características positivas para a vitalidade urbana incluindo a forte presença de fachadas ativas e de pessoas, aspectos também percebidos pelos usuários. No entanto, essa vitalidade não se sustenta no período noturno devido à quase inexistência de uso habitacional. Identificamos a existência de áreas expressivas de vazios urbanos e construções com potencial para uso que podem acomodar uma população estimada em 704 habitantes, número calculado a partir de simulações entre o potencial habitacional em áreas ociosas e módulos empregados em programas habitacionais no Brasil, a fim de proporcionar não apenas uma maior vitalidade para a área, mas também

influenciar diretamente na sensação de segurança da rua e no melhoramento da ambiência do espaço público.

Palavras-chave: Segurança Pública, Vazios Urbanos, Pertencimento, Habitação em Áreas Centrais, Mobilidade Urbana.

Introdução

Os centros urbanos das cidades brasileiras estão passando por processos de abandono e descaso, fazendo com que a presença de edificações de uso misto seja cada vez mais escassa, antes característico dessas áreas. Esse processo influencia no desenvolvimento de espaços urbanos mais ociosos e, conseqüentemente, mais inseguros. Essa insegurança se dá principalmente por conta de fatores relacionados com a falta de uso residencial e de pessoas caminhando e permanecendo na área.

Devido à sua importância comercial e histórica para a formação da cidade, o núcleo central de Campina Grande-PB, mais especificamente a rua Maciel Pinheiro, já foi objeto de estudo de várias pesquisas realizadas no LabRua e no Observatório das Metrôpoles - Núcleo Campina Grande (Aquino et al., 2015a; Aquino et al., 2015b; Aquino et al., 2016; Aquino et al., 2018; Souza e Anjos, 2018). A Maciel Pinheiro se trata da rua mais emblemática do Centro Histórico da cidade, e já passou por diversas transformações tanto nas características dos edifícios, na década de 1930, quanto de mobilidade: durante a década de 1980, ela foi exclusiva para tráfego de pedestres e na década seguinte foi reaberta para o fluxo de veículos.

Nesse contexto e objetivando abrir a discussão para outras percepções acerca da segurança do centro de Campina Grande, este trabalho visa trazer contribuições teóricas através de pesquisas de caráter exploratório, com mapeamentos e classificações dos espaços públicos e vazios existentes na área objeto de estudo. Pretende-se com esse método compreender como as diversas configurações morfológicas da rua Maciel Pinheiro influenciam na percepção de segurança para os usuários da área.

Para tanto, foram sistematizados dados históricos e recentes sobre o funcionamento do núcleo central de Campina Grande, a quantidade de edificações completamente ocupadas e com potencial de uso, contagem dos meios de transporte ao longo de um dia, aspectos morfológicos da área e percepção dos usuários acerca de aspectos dos espaços públicos, incluindo a percepção de agradabilidade e segurança de fotografias de cenas urbanas.

O estudo tem relevância uma vez que busca atrair e contribuir para a formação do pensamento crítico da comunidade acerca dos usos do solo impostos na cidade usando uma rua do Centro da cidade como recorte.

Procura-se questionar como a falta de adensamento, de incentivos para morar no centro e o planejamento adequado do uso e ocupação do solo são intrínsecos ao problema da segurança urbana, bem como discutir sobre a segregação espacial na cidade, entendendo os agentes responsáveis por esse fenômeno, e questionar o papel das políticas públicas de controlar e mudar esse processo, seja com a produção ou execução de legislações específicas.

Busca-se ainda discutir, como a ausência de uma política pública adequada e respeito às legislações existentes perpetuam um processo de segregação urbana que atende principalmente o interesse do capital, desprezando a existência de numerosos vazios urbanos e como eles trazem diversos aspectos negativos para o meio urbano.

Referencial teórico

Contextualização da área-objeto de estudo

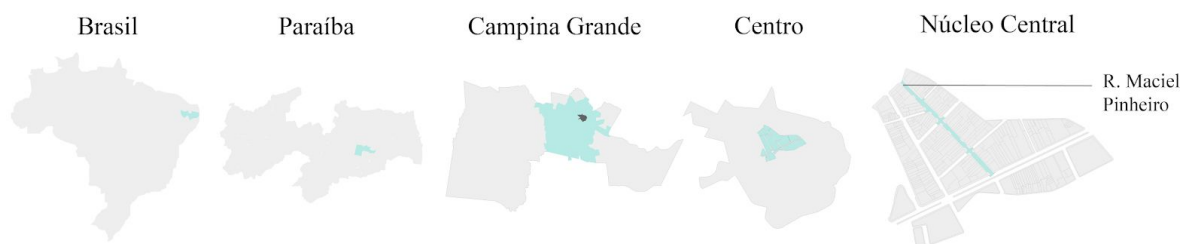
Localizada no estado da Paraíba – Brasil, a cidade de Campina Grande (Figura 1) foi fundada no final do Século XVII. De um pequeno vilarejo, transformou-se em vila no ano de 1790 e se estabeleceu como cidade em 1864. O município possuía um núcleo urbano restrito, englobando um total de 731 edificações delimitadas através de ruas e becos que se organizavam em volta do templo religioso (Câmara, 1947, p. 79 apud Queiroz, 2008, p. 26), local onde a área de estudo deste trabalho está situada.

A expansão da cidade só aconteceu no século XX, possibilitada tanto através da chegada da estrada de ferro quanto da necessidade de criar caminhos até as proximidades do Açude Velho, a mais de um quilômetro do centro. Surgiram assim novas casas e novos aglomerados considerados subúrbios, zona rural ou distritos, por possuírem densidade menor que o núcleo central (Queiroz, 2016).

Ainda segundo Queiroz et al. (2016), nos anos 30, na gestão de Vergniaud Wanderley, se iniciou um processo de readequação das quadras e construções do bairro central. A intervenção chamada de 'bota abaixo' derrubava algumas edificações e construía novas, seguindo as características arquitetônicas da época, e alinhando-as aos limites das ruas e avenidas. Era preferível que fossem de uso comercial e foi exigido o gabarito de dois pavimentos, dando preferência no térreo ao uso voltado para o público, principalmente nos trechos da Av. Floriano Peixoto.

A expansão da cidade para além do centro se acentuou nos anos seguintes, seguindo a linha rodoviária e higienista, usual para a época. Um exemplo disso é o alargamento e prolongamento da Av. Floriano Peixoto, principal eixo viário que cruza toda a área urbana da cidade, se estendendo por mais de 8 km.

Figura 1. Mapas de localização da área de estudo - Campina Grande.



Fonte: LabRua, 2018.

A problemática da segurança no núcleo central de campina grande

Os centros urbanos das cidades brasileiras, que eram protagonistas no meio urbano, já tinham no início do século XX, áreas de diversidade, atraindo públicos de diferentes classes sociais, cores e idades. Eram espaços não apenas para o comércio, como também para o lazer e o estar das pessoas, algo que foi sendo enfraquecido, mas ainda é presente até hoje.

Figura 2. Imóvel vazio no Núcleo Central de Campina Grande - Cine Capitólio.



Fonte: Thaís Paixão, 2018.

No centro da cidade de Campina Grande não foi diferente. Contudo, ao longo do tempo, a área passou por diversas intervenções, mudando consideravelmente as suas dinâmicas, por exemplo através da higienização promovida pelo governo de Vergniaud Wanderley, já citada anteriormente. Esse processo é conhecido pela busca do

embelezamento, cujo principal objetivo era a retirada de pessoas e moradias do núcleo central a fim de tornar o espaço mais moderno e desenvolvido.

Essas ações foram o início da consolidação de uma configuração que permanece até hoje, com uma grande concentração de comércios e serviços da cidade, mas pouco uso habitacional. Essa característica de uso e ocupação do solo reflete diretamente nas dinâmicas desta área ao longo do dia: observa-se um fluxo intenso no período diurno e uma ociosidade no período noturno.

Reflexo disso, a violência no Centro de Campina Grande se dá principalmente no período da noite, algo que no segundo semestre no ano de 2017 agravou-se bastante. Várias lojas sofreram com uma onda de arrombamentos com carros feitos pela madrugada, acarretando em um prejuízo de quase 170 mil reais em um curto período de tempo (Neto, 2017). Os comerciantes amedrontados tomaram medidas imediatas com impacto no espaço público, colocando barreiras de ferro nas calçadas das lojas para tentar impedir os delitos, proibido segundo o código de obras da cidade por interferir na acessibilidade e caminhabilidade dos pedestres (Campina Grande, 2013).

Para solucionar esse problema, as secretarias municipais e os comerciantes recorreram ao aumento do número de policiais e de rondas na região no período da noite (Neto et al., 2017), se apresentando como uma solução pontual que dificilmente soluciona o problema pois não considera os diferentes aspectos que causam a insegurança, um deles sendo a falta de usos noturnos no centro da cidade. A ociosidade do espaço torna o lugar deserto, gerando insegurança para população e conseqüentemente fazendo com que menos pessoas frequentem o lugar, visto que com mais pessoas na rua, maior é a sensação de segurança (Jacobs, 2011).

Desenho urbano e segurança

A percepção sobre a segurança é um fator importante para a atração e permanência das pessoas nos espaços públicos. Ser capaz de caminhar sem medo nos espaços públicos é vital para a vida nas cidades (Gehl, 2013). É frequente quando se fala em aumentar a proteção nos centros urbanos, que o senso comum aponte soluções através do aumento de policiamento, acreditando que quanto maior for a presença desses agentes nas ruas, maior será a percepção de seguridade da população. Contudo, sabe-se que o desenho das cidades influencia diretamente nessa percepção, no entanto este fator é raramente considerado nas discussões sobre segurança pública.

Um dos principais aspectos para se garantir um ambiente agradável, que atraia as pessoas para permanecerem no lugar, é o que Jacobs (2011) cita como "os olhos da rua", também abordado pelo manual CPTED - Crime Prevention Through Environmental Design - Prevenção de Crimes através do Design Ambiental (2013) argumentando que a vigilância ou a colocação de 'olhos na rua' legítimos, não aumentam apenas a sensação de segurança dos usuários mas faz também com que os observadores estejam dispostos a agir ao surgimento de situações potencialmente ameaçadoras, por não estarem sozinhos para oferecer ou pedir ajuda.

Portanto, a forma em que o espaço se concretiza pode influenciar na percepção das pessoas sobre ele. Entendendo que seus aspectos e elementos podem gerar sensações de segurança e bem-estar, é necessário compreender a construção deste espaço, como ele se modifica e o porquê dele se tornar desfavorável aos usuários. Por exemplo, um elemento do espaço público que garante a sensação de segurança é uma iluminação adequada. No entanto, é preciso entender que quando se tem pessoas morando no lugar, há também a iluminação das janelas das residências que não apenas contribuem para a iluminação do espaço público como também contribuem com os "olhos da rua".

Reforçar espaços de caminhada e permanência, assim como garantir que as áreas urbanas tenham diversidade de funções são características essenciais para reforçar a segurança, através da presença de outras pessoas (Gehl, 2013).

Áreas urbanas com diversidade de funções proporcionam, todo o tempo, mais atividades dentro e fora das edificações. Áreas habitacionais, em especial, significam boas conexões com os espaços comuns importantes da cidade e um reforço acentuado da segurança real e da percebida, mesmo à noite. Então, ainda que a rua esteja deserta, nas áreas residenciais, as luzes das janelas enviam um sinal reconfortante de que há pessoas por perto (Gehl, 2013, p.99).

Outro ponto que é importante para reforçar a sensação de insegurança e criar um sentimento de rejeição é a existência de lojas fechadas com portas metálicas, fortemente presentes na área de estudo dessa pesquisa. A presença de vitrines não apenas complementam a iluminação pública, como também estimulam o pedestre a caminhar (Gehl, 2013).

Acioly e Davidson (1998) reconhecem que a densidade é um dos mais importantes indicadores e parâmetros de desenho urbano a ser utilizado no processo de planejamento e

gestão dos assentamentos humanos. Ela representa o número total da população de uma área urbana específica, expressa em habitantes por uma unidade de terra ou solo urbano, ou o total de habitações de uma determinada área urbana, expressa em habitantes por uma unidade de terra.

Além disso, os instrumentos de controle de crescimento urbano, como o tamanho do lote, a taxa de ocupação e o índice de aproveitamento, são ferramentas essenciais para melhorar a morfologia da cidade e indiretamente a percepção de segurança de seus habitantes. (Acioly e Davidson, 1998; Gehl, 2013; Karssenberget al., 2015).

Habitação em áreas centrais

Segundo Rolnik (1995), a cidade é, antes mesmo de se tornar local permanente de trabalho e moradia, um ímã, um campo magnético que atrai, reúne e concentra as pessoas. Assim, devemos entender que a cidade é coletiva e local de diversas atividades da sociedade. Um conjunto que abrange a moradia, o trabalho, as relações pessoais, encontros e outros. A cidade rompe as fronteiras e se expande para todas as direções. A partir da definição de Rolnik (1995), podemos contextualizar o crescimento das cidades brasileiras e suas atuais configurações.

Com o surgimento de novos bairros longe do centro urbano, muitas vezes sem condições básicas de moradia, como abastecimento de água, luz e esgoto, ou onde os recursos de manutenção da administração local não vão ou chegam de forma insuficiente, a população com menos condições de renda está destinada a viver à margem da sociedade, distante dos locais onde desenvolvem suas principais atividades do dia a dia (Rolnik, 2015). Esse processo de expansão periférica da malha urbana, chamado espraiamento urbano, acaba por segregar a maior parte da população, dificultando o acesso a áreas com maior oferta de serviços, comércio e áreas de lazer da cidade.

No Brasil, o déficit habitacional chega a 7,7 milhões de moradias (Fundação Getúlio Vargas, 2015). Na busca por moradia e espaços com melhor infraestrutura para se morar, uma parcela da população ocupa prédios abandonados nos centros urbanos das cidades brasileiras. Esse tema tomou maior notoriedade e proporção a partir do desabamento do Edifício Wilton Paes de Almeida em 2018, no centro da cidade de São Paulo, que deixou 146 famílias desabrigadas. Este episódio evidencia a necessidade de discutir a problemática e de trabalhar programas e políticas públicas de habitação em centros urbanos, como afirma a arquiteta e urbanista Raquel Rolnik em seu blog:

No cenário atual, é necessário primeiro tornar disponíveis os prédios vazios, depois mobilizar os financiamentos dirigidos para a reabilitação, e finalmente fazer com que tudo isso se encontre numa obra concreta. E isso por que? Porque não temos um programa ou fundo de financiamento habitacional específico para reformas. (Rolnik, 2018).

Os projetos de reabilitação de centros urbanos buscam promover a conservação do patrimônio construído, cultural e ambiental das áreas centrais com o intuito de melhorar a qualidade de vida da população e de seus usuários (Brasil, 2005).

Um exemplo de programa habitacional em áreas centrais foi o “Morar no Centro”, que teve o intuito de intervir nos problemas habitacionais na cidade de São Paulo, com o objetivo de trazer melhorias habitacionais para os atuais habitantes, promover a inclusão social da população de baixa renda e atrair novos moradores para a região (Brasil, 2004).

Segundo Bourlegat et al. (2017), as áreas centrais da maioria das cidades latino-americanas passaram de centros da vida e da diversidade para centros de conflitos, de exclusão e de pobreza. Possibilitar o uso residencial na área na tentativa de reverter esse quadro de abandono e exclusão é uma alternativa eficaz na reabilitação urbana dos centros urbanos, uma vez que permitirá uma maior diversidade de usos em diferentes horários do dia.

Mobilidade urbana e segurança

No passado, os espaços urbanos eram desenhados para os pedestres. Na medida em que os carros começaram a surgir nas cidades, o planejamento das cidades se voltou a priorizar o espaço do carro, incluindo estacionamentos, em detrimento de espaços para pedestres e permanência. Uma das consequências dessa mudança é a atual falta de espaço confortável e adequado para pedestres, o caminhar ficando mais difícil e menos atrativo, afugentando as pessoas dos espaços públicos (Gehl, 2013; Speck, 2016).

O aumento da velocidade e do volume de veículos aumenta também a sensação de insegurança em relação ao tráfego, que influencia para espantar as pessoas das ruas, principalmente crianças e idosos, gerando maior sensação de insegurança. Além disso, tráfego intenso não traz conforto para as pessoas permanecerem na rua (Speck, 2016).

Um maior número de acidentes está relacionado com uma combinação de características das ruas como tráfego e volume intensos de veículos, ruas largas, falta de segurança nos cruzamentos, cruzamentos longos e mal desenhados (Nacto, 2016).

No entanto, analisando essas características na rua em estudo, a rua Maciel Pinheiro, percebe-se que - quando comparada com outras áreas da cidade - a rua apresenta um desenho urbano que favorece o pedestre, através das largas calçadas, piso adequado e sem obstáculos, cruzamentos acessíveis, interseção com um bom desenho urbano e proteção ao pedestre. Mesmo apresentando essas qualidades, contudo, é mínima a permanência no espaço

Metodologia

A pesquisa se deu por meio de investigação empírica e exploratória, através de três etapas: a primeira consiste na pesquisa documental através de livros, artigos científicos e documentos acadêmicos que permitiu fazer um resgate histórico, objetivando entender o contexto da área objeto de estudo; a segunda consiste na análise de dados e informações existentes coletados pelo LabRua e por Maia (2018) sobre o núcleo central de Campina Grande e, mais especificamente, sobre a rua Maciel Pinheiro, como o uso do espaço, a percepção dos usuários e características morfológicas da área, a fim de realizar o diagnóstico em desenvolvimento; e, por fim, a sistematização e cruzamento dos dados permitiu a construção dos resultados das investigações da pesquisa, sendo estas técnicas de elaboração, operação e avaliação de modelos, como levantamentos fotográficos e mapas.

As simulações desenvolvidas nas análises para calcular o potencial construtivo destinado ao uso residencial foram baseadas em trabalhos realizados pelo Habitat para a humanidade. Consiste no estudo do potencial de reabilitação dos imóveis em áreas centrais do Recife, a partir de dois parâmetros: o total de área construída desocupada e/ou com potencial de uso na área e o cálculo de áreas aproveitáveis para habitação. A partir da área desocupada, se diminui 20% referente às áreas de circulação, resultando na área útil que se irá aplicar os parâmetros de ocupação, sendo considerado 50 m² para cada unidade habitacional.

Os dados foram coletados em fontes primárias, como arquivos públicos e privados; e em fontes secundárias, como bibliotecas e rede virtual (Serra, 2006). Dados coletados em diferentes processos foram utilizados, todos eles coletados in loco pelos pesquisadores e colaboradores do Laboratório de Rua (LabRua), com exceção da percepção de segurança realizado por Maia (2018). Os dados coletados pelo LabRua foram:

Entrevistas realizadas em agosto de 2015

Entrevistas realizadas em agosto de 2015, incluindo dias de semana e final de semana, em horário comercial, entre as 10:00h e 12:00h do sábado e entre as 15:00h e 17:00h da terça-feira. Os entrevistados foram abordados em diferentes pontos enquanto realizavam atividades diversas como olhando vitrines, sentados nos bancos, em pé e caminhando, entre outras. O único critério de escolha das pessoas que participaram da pesquisa era ter idade igual ou superior a 18 anos.

Ao todo, 350 pessoas foram entrevistadas sendo 60 delas abordadas na rua Maciel Pinheiro. O questionário usado para a entrevista abordou questões socioeconômicas, sobre mobilidade e a importância que o usuário dá para os aspectos da via, como faixa de circulação de veículos, estacionamentos, espaços públicos, etc.

Contagem dos modais de transporte em maio de 2018

Uma contagem de todos os meios de transporte que passam na rua Maciel Pinheiro foi realizado no dia 21 de maio de 2018. Foi realizado em uma quarta-feira, dia da semana que tem pouca influência do final de semana, portanto um dia de fluxo normal na rua. O ponto escolhido foi em frente à uma extensão de calçada localizada em um ponto central da rua - mesmo lugar das entrevistas realizadas posteriormente em outubro. Foram contabilizados os meios de transporte que por ali passam, veículos motorizados e não motorizados, observando também a direção do trajeto e o gênero, para os transportes não-motorizados. Os pesquisadores permaneceram na rua durante o período de 6:00h às 19:00h realizando a troca de ficha de contagem a cada 15 minutos. A contagem não se estendeu pela noite pela ausência de pedestres e baixo fluxo de veículos.

Entrevista de outubro de 2018

No dia 31 de outubro de 2018, foi realizado um parklet efêmero na Rua Maciel Pinheiro, ao lado de uma extensão de calçada existente na rua. Na ocasião, foram entrevistadas 58 pessoas. O questionário abordou o motivo da ida ao centro, o meio de transporte utilizado e se os entrevistados acham positivo ou negativo a retirada de estacionamentos da rua para ganhar mais espaço para espaços públicos como o que foi criado no dia.

Levantamento de campo dos imóveis no núcleo central em setembro de 2018

A coleta de dados in loco sobre os vazios urbanos foi realizada em setembro de 2018 e passou por cinco etapas. A primeira consistiu na fundamentação teórica sobre o tema, para definir as características de uso e ocupação do solo relevantes para o estudo. Em seguida, foram levantados dados já existentes da área em artigos e estudos publicados, assim como na página da Prefeitura Municipal de Campina Grande (PMCG). A terceira etapa consistiu nos levantamentos realizados in loco, através das observações em campo e conversas com os usuários da área, foram apurados os usos diversos para cada pavimento das edificações. A sistematização dos dados foi realizada a partir da criação de códigos localizadores para identificação das quadras e dos lotes. Por fim, foram feitas análises e simulações na área objeto de estudo.

Foi trabalhado sobre modelos digitais, utilizando o QGIS, AutoCad e ferramentas gráficas de edição (Illustrator e Photoshop), simulando adaptações espaciais dos espaços vazios e subutilizados, com o objetivo de experimentar alternativas, como a inserção de uso residencial na área. Para sistematizar os dados, Planilhas do Google foram utilizadas.

Utilizando-se de métodos mistos, a pesquisa utiliza a estratégia da triangulação concomitante, cujo foco é a coleta de dados qualitativos e quantitativos do núcleo central de Campina Grande, em busca de entender e caracterizar a área de forma mais eficaz (Creswell, 2010).

Estudo das fachadas

As fachadas da rua Maciel Pinheiro foram classificadas de acordo com a metodologia de Gehl (2013), que as define como Ativa, Convidativa, Mista, Monótona ou Inativa. Esse método busca catalogar uma parcela dessas características morfológicas relacionadas à composição das faces externas do edifício, local de interface entre o público e o privado.

Nesta metodologia, a definição dos tipos de fachadas analisadas no espaço de 100 m lineares, considerando os aspectos: a) unidades estreitas, com muitas portas, oferecendo mais oportunidades de trocas e interação; b) destaques verticais, fazendo com que as distâncias percorridas a pé pareçam mais curtas; c) texturas, detalhes e transparências.

O procedimento utilizado fornece parâmetros a respeito do nível de interatividade e atratividade de uma edificação, principalmente do seu térreo. Segundo Kassenberg et al. (2015), embora os térreos ocupem apenas 10% da edificação, correspondem a 90% de

contribuição à vitalidade de uma área. Quando estes possuem fachadas ativas, proporcionam melhores relações entre as áreas públicas e privadas, bem como promovem movimentação, permanências, encontros e etc.

Os dados coletados por Maia (2018):

O estudo de Maia (2018) analisou a percepção de cenas urbanas sobre agradabilidade e segurança através do uso da ferramenta Como é Campina? que se trata de uma aplicação web de crowdsourcing que apresentava fotografias de cenas de ruas coletadas através do Google Street View em diferentes ângulos. Centenas de voluntários escolheram na plataforma entre quatro cenas qual que eles consideravam mais/menos agradável e mais/menos segura.

Inicialmente o estudo comparou pontos aleatórios da cidade incluindo a rua Maciel Pinheiro. Houve uma segunda coleta de dados com realização de entrevistas sobre detalhes das características urbanas de algumas ruas, onde foi confrontado a percepção entre urbanistas e não urbanistas.

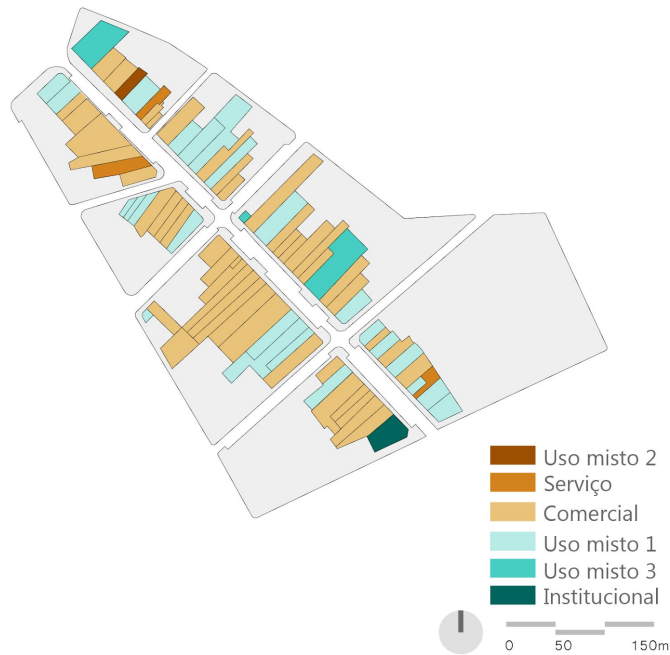
Resultados e discussões

Com base nas pesquisas realizadas entre 2015 e 2018, foram levantados os seguintes dados: uso e ocupação do solo, situação de vacância dos imóveis, situação das fachadas, mobilidade da área, entre outros. Os resultados são analisados a seguir.

Uso e ocupação do solo e situação de vacância

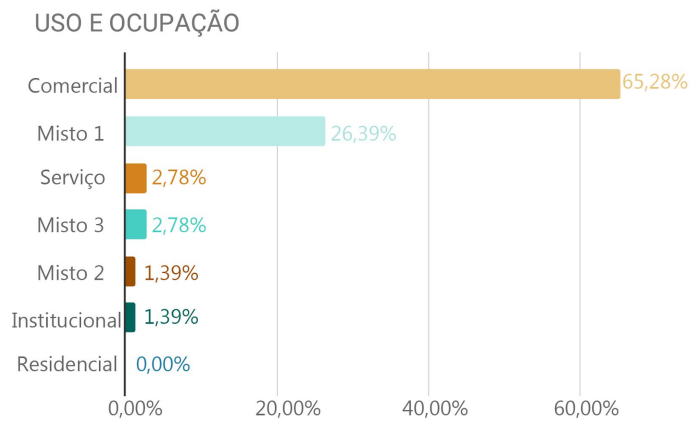
A rua Maciel Pinheiro é um importante corredor comercial da cidade de Campina Grande. Foram analisados os 72 lotes presentes na rua, cujo térreo é majoritariamente comercial com pavimentos superiores destinados muitas vezes a depósitos de lojas. Ainda se encontra na área pavimentos superiores de uso comercial, de serviços e algumas residências (Figura 3).

Figura 3. Mapa de uso e ocupação do solo.



Fonte: LabRua, 2018.

Figura 4. Gráfico de uso e ocupação do solo



Fonte: LabRua, 2018.

Na rua estudada, o uso e ocupação do solo está distribuído da seguinte forma: 1 uso institucional, 47 comerciais e 2 serviços. Existem também usos mistos que foram divididos em 3 modalidades: (i) misto 1, onde se adequam comércio e serviço, com 19 lotes; (ii) misto 2, para comércio e residência, contendo 1 lote; e, (iii) misto 3, que é composto por comércio, serviço e residência no mesmo lote com 2 lotes (Figuras 3 e 4).

Percebe-se que a área possui uma quantidade expressiva de imóveis comerciais; pouco mais de 65% dos lotes analisados. Em contrapartida, não existe nenhum imóvel de uso exclusivamente residencial, existindo apenas 3 imóveis de uso misto com algum pavimento destinado à habitação, caracterizando a área com uma das menores taxas de densidade demográfica da cidade: 35 hab/ha, enquanto a média municipal é de 64 hab/ha (IBGE, 2010). Tal resultado revela uma série de problemáticas que a área enfrenta, como a ociosidade noturna que impacta diretamente na sensação de insegurança das pessoas.

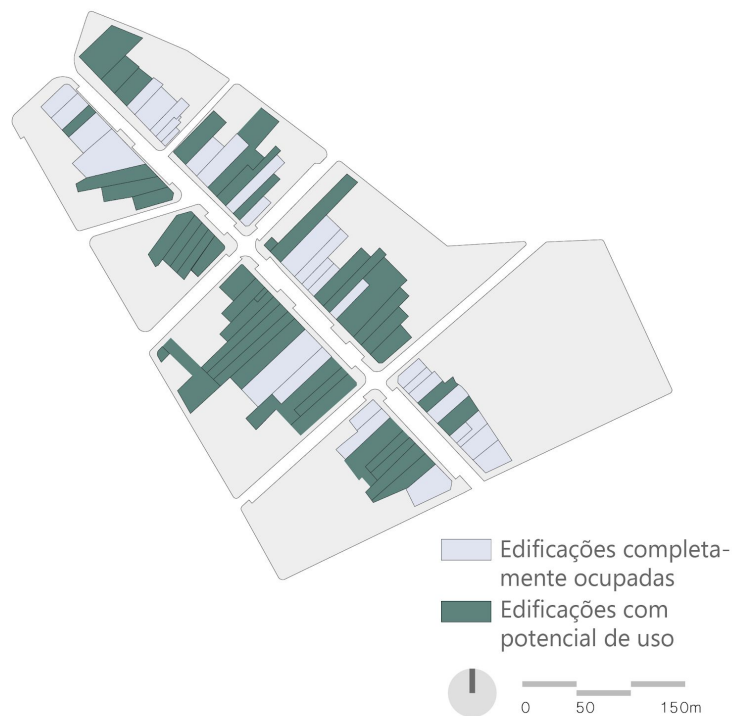
Apesar da baixa densidade populacional, a área do núcleo central apresenta uma completa infraestrutura, principalmente quando comparada com os bairros que estão sendo construídos e destinados para programas de habitação de interesse social.

Mesmo que dos dados demonstrarem que a área possui pouco uso residencial, existem imóveis que poderiam ter seus pavimentos superiores destinados ao uso habitacional. A Figura 5 mostra que das 72 edificações analisadas, 41 tem áreas com potencial para utilização para fins habitacionais. Esse dado corresponde a 55% das edificações da rua Maciel Pinheiro.

Tal dado reflete diretamente nas sensações de segurança da área, uma vez que menos habitações também são menos pessoas na rua e/ou observando a rua em diferentes momentos do dia. Dados coletados mostram que atualmente transitam uma média de 30 mil pessoas no período diurno. Sem o funcionamento do comércio no período noturno e finais de semana, essa quantidade reduz drasticamente.

Por conta da ociosidade na área, a infraestrutura urbana existente se torna pouco aproveitada, vendo que nestas 41 edificações foram encontrados 49 pavimentos com a característica de potencial de uso para habitação, ou seja, com pavimentos vazios ou de uso aperiódico (Figuras 5 e 6). Os pavimentos com potencial de uso correspondem a uma área de 14500 m², considerando 20% para circulação. Realizando uma simulação de possível quantidade de unidades habitacionais que o local comportaria, seria possível adequar o total de 235 unidades habitacionais de 50 m² no eixo da Rua Maciel Pinheiro. Apesar do estudo se tratar de uma simulação parcial, com um pequeno trecho do Núcleo Central de Campina Grande em análise, os resultados já mostram potenciais soluções para as problemáticas relacionadas ao déficit habitacional e a segurança da área.

Figura 5. Mapa da situação de vacância.



Fonte: LabRua, 2018.

Por conta da ociosidade na área, a infraestrutura urbana existente se torna pouco aproveitada, vendo que nestas 41 edificações foram encontrados 49 pavimentos com a característica de potencial de uso para habitação, ou seja, com pavimentos vazios ou de uso aperiódico (Figuras 5 e 6). Os pavimentos com potencial de uso correspondem a uma área de 14500 m², considerando 20% para circulação. Realizando uma simulação de possível quantidade de unidades habitacionais que o local comportaria, seria possível adequar o total de 235 unidades habitacionais de 50 m² no eixo da Rua Maciel Pinheiro. Apesar do estudo se tratar de uma simulação parcial, com um pequeno trecho do Núcleo Central de Campina Grande em análise, os resultados já mostram potenciais soluções para as problemáticas relacionadas ao déficit habitacional e a segurança da área.

Ainda no âmbito da simulação, se atribuirmos famílias de três pessoas para estas 235 unidades, teríamos um aumento de 704 pessoas morando apenas na rua Maciel Pinheiro. Considerando que no setor censitário onde a rua está inserida existe uma população de 239 pessoas (IBGE, 2010), significaria um aumento de aproximadamente 300% do número de residentes. Pode-se, assim, ter uma ideia da magnitude do potencial de crescimento habitacional não apenas na rua Maciel Pinheiro como também em toda a área

do núcleo central, e caso a mesma simulação seja estendida para todo núcleo analisado, o número de unidades habitacionais chega à 3063, possibilitando que mais de 9000 pessoas possam residir nesta área.

Análise das fachadas

A análise das fachadas na rua Maciel Pinheiro apresenta um predomínio de fachadas ativas, com exceção de uma quadra próxima à rua Sete de Setembro que se classifica como mista (Figura 6). Algumas características da rua corroboram para isso: lotes pequenos, sem recuos frontais e laterais e permeabilidade visual do térreos.

Figura 6. Mapa de classificação das fachadas.



Fonte: LabRua, 2018.

A falta de recuo não permite a construção de muros e, assim, criam fachadas contínuas proporcionando uma relação mais aproximada com a rua. As atividades comerciais instaladas nelas, atraem pessoas por serem de fácil acesso. O resultado é um trânsito intenso de pedestres que se sentem confortáveis em caminhar na rua.

No entanto, as fachadas ativas só permanecem como tal até às 19:00h, quando os térreos da área se fecham e se tornam inativas. Com a falta de uso residencial, não se têm

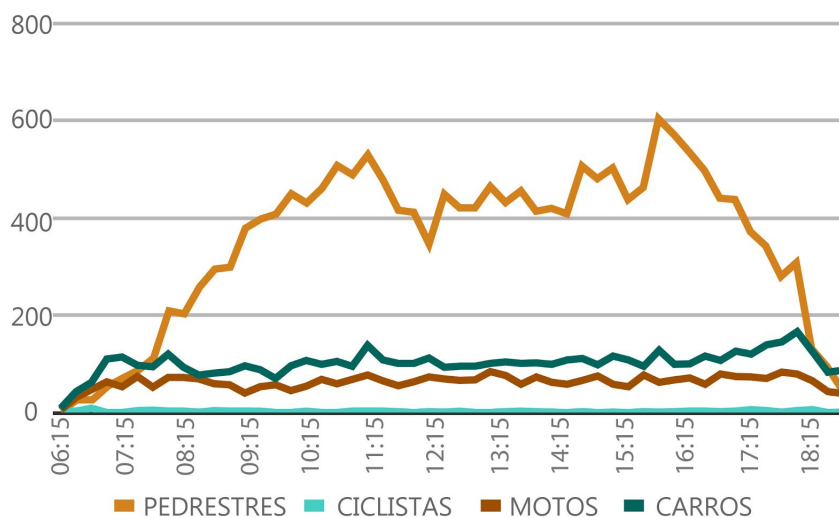
uma sensação de movimento ou presença de pessoas que tragam segurança na rua. Esse contraste reforça a necessidade de repensar o uso das vias em diversos horários.

Aquino et al. (2015) analisaram a relação entre o comportamento dos pedestres e as fachadas na rua Maciel Pinheiro comparando os turnos da manhã e da noite, comprovando que durante o dia, quando as fachadas estão ativas, a concentração de pessoas é extremamente maior do que à noite. O fato das fachadas ficarem inativas no período noturno corrobora o esvaziamento da rua. Ainda há um pouco de permanência de pessoas devido à presença de um hotel e um ambulante que vende comidas que se instala na calçada, os quais garantem algum movimento.

Contagem dos meios de transporte

A contagem dos meios de transporte que passam na rua foi analisada para entendimento do uso e dos fluxos existentes no recorte em análise. Ao longo do dia, no intervalo das horas de contagem, passaram 18.234 pedestres, 5.221 carros, 3.259 motos e 99 ciclistas (Figura 7). No gráfico é perceptível como o número de pedestres cai bruscamente após as 18:00h, horário de fechamento da maioria das lojas. Após as 19:00h, quando a última loja fecha, o número de pessoas circulando na rua é praticamente inexistente.

Figura 7. Contagem na rua Maciel Pinheiro.



Fonte: LabRua, 2018.

É possível também perceber que, apesar das discussões sobre a rua na mídia de Campina Grande serem frequentemente focadas na questão da circulação e

estacionamento dos veículos motorizados individuais, o número de veículos somados não chega à metade do volume de pedestres que circulam na via. Convém destacar que, apesar de serem ampla maioria, o espaço destinado aos pedestres não ultrapassa 40% do espaço da via.

Quando perguntado aos usuários da rua Maciel Pinheiro sua opinião a respeito da retirada de estacionamento para criar mais espaços para as pessoas, a grande maioria achou positivo retirar o estacionamento.

É importante lembrar que a via, ao longo de sua história, já foi exclusiva para pedestres. Desde a década de 90 ela apresenta a configuração atual (Aquino et al., 2015), contendo, ao longo de sua extensão, em torno de 90 vagas de estacionamento.

Nos dias de hoje, permanece a discussão se a rua deveria voltar a ser exclusiva para pedestres ou não. É evidente que o espaço não está democraticamente compatível com o volume e a necessidade dos pedestres. De toda sorte, com base nos dados apresentados, a discussão com a sociedade sobre como o espaço da rua Maciel Pinheiro deveria ser tratado é evidente, sendo relevante buscar um processo transparente e participativo.

Percepção da segurança em cenas urbanas da rua Maciel Pinheiro

Para complementar a análise apresentada até agora, buscou-se analisar a percepção de segurança na rua Maciel Pinheiro. O estudo realizado por Maia (2018) em diferentes ruas de Campina Grande mostrou que os dois aspectos da forma urbana que mais impactam na percepção de segurança e agradabilidade são: a complexidade, que está relacionada com cenas urbanas mais estimulantes aos pedestres (Ewing e Clemente, 2013); e escala humana. Maia mediu a percepção de quão agradáveis e seguras são cenas de diferentes ruas, e relata que essas características são positivamente correlacionadas.

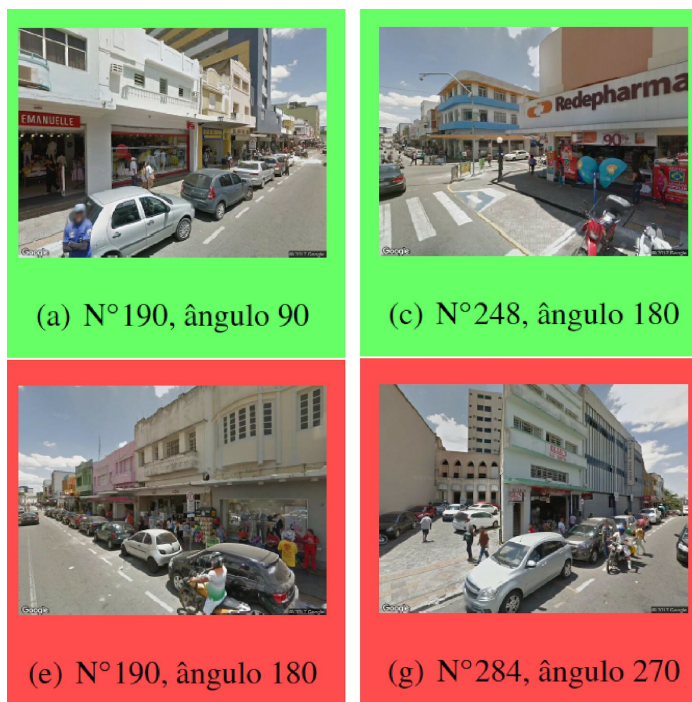
No estudo de Maia (2018), as cenas do centro de Campina Grande foram percebidas como mais seguras que os bairros da Liberdade e do Catolé. A Maciel Pinheiro foi uma das que apresentou maior homogeneidade entre as analisadas. Essa homogeneidade é possivelmente resultado da padronização de estilo arquitetônico e de uso e ocupação do solo apresentados anteriormente.

Diferentes aspectos foram classificados nos resultados de Maia (2018) como contribuindo positiva ou negativamente para a percepção de segurança e agradabilidade. Esses aspectos estão relacionados principalmente com a mobilidade urbana, qualidade das

fachadas e uso do espaço público. Dentre os fatores ligados à mobilidade urbana, calçadas largas e bem mantidas, presença de faixa de pedestre e cruzamento seguros foram considerados como positivos, enquanto que uma maior presença de carros foi considerado negativo.

A preservação das fachadas é um item percebido como positivo enquanto que a pouca permeabilidade visual, que pode ser entendida como fachadas menos ativas, como negativo. Além disso, a presença de ambulantes foi considerada negativa, apontando que a preservação do uso e circulação no espaço público são também fatores importantes para segurança e agradabilidade. A Figura 8 apresenta cenas utilizadas na pesquisa e suas respectivas avaliações.

Figura 8. Cenas de análise da rua Maciel Pinheiro. Destacadas em verde as cenas positivas e em vermelho as negativas.



Fonte: Maia, 2018.

É importante ressaltar que as fotos utilizadas no experimento de Maia (2018) foram capturadas no período diurno, coincidindo portanto com a análise sobre a qualidade das fachadas ativas. Além disso, parte das análises que identificou os itens que afetam a percepção foi realizada com foco na agradabilidade. Elas são consideradas aqui na discussão sobre segurança devido à correlação entre segurança e agradabilidade observada nos resultados.

Considerações finais

A discussão na mídia e nos comitês que discutem a cidade sobre as problemáticas do núcleo central da cidade de Campina Grande se concentram na insegurança do local e no aparente problema de mobilidade urbana da área. Por se tratar do núcleo comercial da cidade, a atração de pessoas e veículos é intensa, trazendo congestionamentos e uma busca intensa para resolver a quantidade de estacionamentos na área.

A alternativa a partir da reabilitação urbana que parte da percepção e compreensão das mais diversas questões urbanas e suas características específicas, visa propor soluções, mesmo que parciais, para resolver os problemas encontrados para a baixa densidade (Calix, 2016). Assim, neste artigo analisamos diferentes dados a respeito do núcleo central de Campina Grande, mais especificamente na rua Maciel Pinheiro, propondo uma visão mais ampla do problema, guiada pelo entendimento de que o desenho urbano da cidade tem influência direta na sensação de segurança, passando por questões como mobilidade urbana e, principalmente, a política habitacional. A partir desta análise, a problemática sobre a sensação de segurança da rua Maciel Pinheiro ressalta três pontos explicados a seguir.

Primeiramente, há uma discrepância na vitalidade da via entre os períodos diurno e noturno. A partir da contagem de meios de transporte na rua ao longo de um dia, percebe-se que a partir das 19:00h a quantidade de pessoas caminhando e permanecendo na rua é quase nula. Este fato acontece, principalmente, pela falta de usos mistos que contemplem o uso residencial na via. Foram identificados apenas três imóveis com esse uso, apesar da rua apresentar uma grande potencialidade para o uso residencial. Uma análise dos vazios e espaços com potencial de uso mostrou que 55% dos imóveis apresentam áreas que podem ser utilizadas como residências, uma área de 14500 m² que poderiam ser revertidas em 290 unidades habitacionais de 50 m².

Além disso, a área se torna ainda mais apta para abarcar o uso residencial por estar inserida em uma malha urbana dotada de infraestrutura, com iluminação led, várias linhas de transporte coletivo, uma gama de diversos comércios e serviços bem localizados, isso além de ser uma das poucas áreas com várias praças nas proximidades, as quais possibilitam lazer e permanência para os usuários. Atualmente a densidade na área é de 35 hab/ha, um valor não apenas abaixo da média no município como também de parâmetros de qualidade para uma cidade compacta, econômica, sustentável e segura para pessoas (Silva,

Silva e Nome, 2016). Como demonstrado, há uma presença predominante de fachadas ativas durante o dia em quase toda a extensão da rua, que poderia ser estendida no horário noturno com a inclusão do uso residencial, fomentando "os olhos da rua", essenciais para a sensação de segurança. Foi demonstrado também que a percepção de segurança na rua está relacionada com a qualidade das fachadas e permeabilidade visual, aspectos que estão relacionados com fachadas ativas.

A percepção dos usuários sobre a rua demonstra que os aspectos relacionados ao espaço de circulação e permanência das pessoas são avaliados positivamente, enquanto que a priorização de veículos motorizados na rua apresenta uma conotação negativa. Além disso, as entrevistas demonstraram que os usuários da rua Maciel Pinheiro, são simpáticos a aumentar os espaços para pessoas, calçadas e espaços de permanência, em detrimento às áreas para os veículos, incluindo estacionamento. Esse dado vai de encontro com a discussão na mídia e, aparentemente, dos gestores, que tem priorizado a discussão a respeito do policiamento e dos veículos motorizados individuais.

Isso reflete na ideia da população de que o progresso e o desenvolvimento da cidade se dão através da quantidade de obras que são feitas em benefício dos veículos motorizados quando, na realidade, melhorias voltadas para os pedestres teriam um impacto muito maior na qualidade da esfera pública na rua Maciel Pinheiro. Assim, a população se beneficiaria diretamente, uma vez que a via é usada majoritariamente por pedestres, como mostra os dados das contagens realizadas pelo LabRua. Tal resultado se reflete em toda a cidade, onde 44% dos deslocamentos são feitos a pé. (Campina Grande, 2015)

Foi observado que a presença das fachadas ativas influenciam diretamente na circulação e permanência de pessoas na rua Maciel Pinheiro, elas trazem a sensação de segurança para os usuários da rua. No entanto, as fachadas ativas por si só não conseguem garantir essa sensação de segurança durante o período noturno, por conta da quase ausência do uso residencial não só na rua estudada como também na área do núcleo central. Mostrando, assim, que um conjunto de fatores influenciam na sensação de insegurança na área, expondo a complexidade de se trabalhar em áreas centrais.

Dessa maneira, é urgente discutir sobre a moradia no centro para desconstruir o preconceito que existe por diversos fatores, incluindo a falta de estacionamento. O problema do déficit habitacional no Brasil é mascarado por interesses políticos, devido ao fato de priorizar a quantidade acima da qualidade, vendo que o problema não se resume apenas ao morar, mas sim a diversos aspectos e condicionantes que envolvem toda população e

devem ser pensando posteriormente para que áreas com grande potencial não sejam desperdiçadas.

Aparenta também cada vez mais necessário um maior investimento em programas e políticas públicas com fins habitacionais no intuito de atrair o uso residencial para a área central de Campina Grande, que irá proporcionar não apenas uma maior vitalidade para a área, mas também um maior aproveitamento do potencial da rua, considerando que a área é dotada de infraestrutura, com transporte público de qualidade e oferta de empregos e serviços.

Por fim, este artigo motiva a discussão baseada em dados sobre a mobilidade e habitação em situações como a da rua Maciel Pinheiro, demonstrando a necessidade de diagnósticos na área. Pesquisas futuras também podem complementar esses diagnósticos analisando a percepção das pessoas sobre morar no centro.

Referências

Acioly, C. e Davidson, F. **Densidade Urbana: um instrumento de planejamento e gestão urbana**. Rio de Janeiro, Mauad, 2018.

Aquino, A. P., Mendes, B. B. e Tavares, M. S. C. **‘Comportamento de pedestres, configuração das fachadas e mobiliário urbano na Rua Maciel Pinheiro, Campina Grande, Paraíba.’**, Congresso Internacional De Espaços Públicos 1, Porto Alegre, 19 e 22 de Outubro, 2015.

Aquino, A. P. P. de, Mendes, B. B., Macedo, F. G. de, Fernandes, H. T. R., Tavares, M. S. C. e Costa, P. H. S. **‘Os Espaços Públicos do Núcleo Central da Cidade de Campina Grande na Percepção de seus Usuários’**, Revista Tema, 16 (26/27) online, 2016. Disponível em: <http://revistatema.facisa.edu.br/index.php/revistatema/article/view/405/pdf>. Consultado em: 9 de dezembro de 2018.

Aquino, A. P. P. de, Mendes, B. B., Amorim, C. P. L., Silva, F. A. B., Macêdo, P. P. de e Paixão, T. R. da **‘Vazios urbanos do centro de Campina Grande: diagnóstico e simulação.’**, TICYurb: 3a Terceira Conferência Internacional de Jovens Investigadores Urbanos, Lisboa, 18 a 22 de Junho, 2018.

Bourlegat, C. A. da S.L.; Vieira, M. P. A., e Borgers, F. D. da C. de M. F. (2017) **‘Habitação Social no Centro de Presidente Prudente - SP’**. Colloquium Socialis, 01 (2), p 722-727. 2017.

Brasil. **Programa Morar no Centro**. Editado pela Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano da Prefeitura do Município de São Paulo. São Paulo. 2004.

Brasil. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Programas Urbanos. **Reabilitação de Centros Urbanos**/Coordenação Geral de Raquel Rolnik e Renato Balbim – Brasília: Ministério das Cidades, p 84.2005

Campina Grande. **Código de Obras. Prefeitura Municipal de Campina Grande**. 2013.

Campina Grande. **Plano de Mobilidade Urbana do Município de Campina Grande**. Câmara Municipal de Campina Grande, p 30, 2015.

Calix, T. **‘A reabilitação difusa: da expansão para a reabilitação e da reabilitação da ocupação intensiva para a extensiva de baixa densidade’**, Revista de Morfologia Urbana 4,43-7, 2016.

Crime Prevention Through Environmental Design - CPTED **Manual de prevenção ao crime**. 2013.

Creswell, J. W. W. **Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto**. 2nd ed. Porto Alegre, Bookman, 2010.

Ewing, R. e Clemente, O. **Measuring urban design: Metrics for livable places**. Island Press, 2013.

Fundação Getulio Vargas - FGV **Análise de necessidades habitacionais e suas tendências para os próximos dez anos**. Rio de Janeiro, p 10, 2018.

Gehl, J. **Cidade para Pessoas**. São Paulo, Perspectiva, 2013.

Habitat Brasil. **Moradia no centro: da reflexão à ação**. Online, 2018. Disponível em: https://habitatbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/09/MORADIA-NO-CENTRO_HABITAT-BRASIL.pdf/. Consultado em: 22 de fevereiro de 2019.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **Censo Demográfico, 2010**. Disponível em: <http://censo2010.ibge.gov.br>. Consultado em: 18 de fevereiro de 2019.

Jacobs, J. **Morte e vida das grandes cidades**. 3rd ed. São Paulo, WMF Martins Fontes, 2011.

Karssenberg H., Laven J., Glaser M e Van 't M.. **A Cidade ao Nível dos Olhos**. Porto Alegre, EDIPUCRS. 2015

Maia, D. C. M. **Captura e análise da percepção de cenas urbanas em diferentes escalas**, Tese de Doutorado, Universidade Federal de Campina Grande, Brasil. 2018

Neto, J. B. **Lojas de Campina Grande instalam barreiras nas calçadas para impedir arrombamentos**. 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/lojas-de-campina-grande-instalam-barreiras-nas-calçadas-para-impedir-arrombamentos.ghtml>. Consultado em: 7 de dezembro de 2018.

National Association of City Transportation Officials - NACTO. **Global Street Design Guide**. Washington DC, Island Press. 2016

Queiroz, M. V. D. de. **Quem te vê não te conhece mais: arquitetura e cidade de Campina Grande em transformação (1930 - 1950)**. Campina Grande, EDUFCG. 2016

Rolnik, R. **O que é cidade**. São Paulo, Brasiliense. 1995

Rolnik, R. **Guerra dos Lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças**. São Paulo, Boitempo. 2015

Rolnik, R. **Casas sem gente, gente sem casa: entendendo o problema, pensando soluções**. 2018. Disponível em: <https://raquelrolnik.wordpress.com/2018/05/10/casas-sem-gente-gente-sem-casa-entendendo-o-problema-pensando-solucoes/>. Consultado em: 22 de fevereiro de 2019.

Serra, G. **Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo: Guia Prático para o trabalho de Pesquisadores em Pós-graduação**. São Paulo, EDUSP. 2006

Silva, G. J. A.; Silva, S. E. e Nome, C. A.. **Densidade, dispersão e forma urbana: Dimensões e limites da sustentabilidade habitacional**. *Arquitextos*, São Paulo, ano 16, n. 189.07, Vitruvius. 2016 Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.189/5957>. Consultado em 31 de março de 2019.

Souza, S. e Anjos, K.. **O mercado imobiliário e a dinâmica espacial no centro histórico de Campina Grande-PB**. Anais do XV Congresso de Iniciação Científica da Universidade Federal de Campina Grande, 21, 22 e 23 agosto de 2018, Campina Grande, Brasil. Campina Grande, UFCG. pp. 609. 2018 Disponível em: <http://pesquisa.ufcg.edu.br/anais/2018/resumos/xv-cicufcg-5609.pdf>. Consultado em: 20 de janeiro de 2019.

Speck, J. . **Cidade Caminhável**. São Paulo, Perspectiva. 2016.