

Urbanização, forma e mobilidade: um comparativo da reestruturação urbana entre Campina Grande e Coimbra

Urbanization, form and mobility: a comparison of urban restructuring between Campina Grande city (Brazil) and Coimbra city (Portugal)

DOI:<https://dx.doi.org/10.26694/2764-1392.6675>

José Lourenço Cândido¹
Mycarla Miria Araújo de Lucena²

Resumo: A forma urbana, desenhada ao longo dos anos pela dinâmica da economia urbana e políticas públicas, impacta significativamente na mobilidade de pessoas, bens e informações, influenciando a qualidade de vida. Este trabalho analisa a urbanização e a reestruturação urbana no impacto da mobilidade nas cidades de Campina Grande, (Brasil) e Coimbra (Portugal), abordando os processos históricos de urbanização, destacando a especulação imobiliária e parcelamento do solo. A análise inclui transformações urbanas ocorridas, características comuns dos processos e diferenciais de acomodação das tensões formadas com as respectivas reestruturações. Trata-se de um trabalho de revisão bibliográfica acerca da reestruturação urbana em Campina Grande e Coimbra. Como resultados, observa-se que as cidades dependem fortemente do transporte público por ônibus (autocarros), que tem enfrentado queda na qualidade e quantidade de serviço. A crise de mobilidade é exacerbada devido ao incentivo à *automobilidade*. Coimbra, por outro lado, passou por diversas reformas urbanas ao longo dos séculos, incluindo a construção de bairros periféricos e a reestruturação da cidade alta para a implantação do polo universitário. O sistema de transportes públicos é mais eficiente, com discriminação de preços e política de disseminação de informação, mas ambas as cidades precisam de um sistema de mobilidade mais sustentável, com mais usuários.

Palavras-chave: Campina Grande. Coimbra. Mobilidade urbana. Reestruturação urbana. Urbanização.

Abstract: The urban form, shaped over the years by the dynamics of the urban economy and public policies, significantly impacts the mobility of people, goods, and information, influencing quality of life. This work analyzes urbanization and urban restructuring in terms of their impact on mobility in the cities of Campina Grande (Brazil) and Coimbra (Portugal), addressing the historical processes of urbanization, highlighting real estate speculation and land subdivision. The analysis includes urban transformations that have taken place, common characteristics of these processes, and differences in how each city accommodated the tensions arising from these restructurings. This is a bibliographic review on urban restructuring in Campina Grande and Coimbra. The results show that both cities rely heavily on public bus transportation, which has seen a decline in service quality and quantity. The mobility crisis is worsened by policies encouraging car use. Coimbra, on the other hand, has undergone various urban reforms over the centuries, including the construction of peripheral neighborhoods and the restructuring of the upper city for the establishment of the university hub. The public transportation system is more efficient, featuring price discrimination and policies for disseminating information, but both cities still require a more sustainable mobility system with more users.

Keywords: Campina Grande. Coimbra. Urban Mobility. Urban Restructuration. Urbanization.

Artigo submetido em 30 de abril de 2025. Aceito em 4 de dezembro de 2025.

¹ Doutor em Governação, Conhecimento e Inovação pela Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra (Portugal). Docente de Economia e Finanças na Universidade Federal de Campina Grande (UFCG).

E-mail: jose.lourenco@professor.ufcg.edu.br; Lattes: <http://lattes.cnpq.br/3528980096107901>;

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3173-3517>

² Doutora em Desenvolvimento e Meio Ambiente pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN).

Docente colaboradora na Universidade Federal de Campina Grande (UFCG). *E-mail:* mycarlalucena@gmail.com; Lattes: <http://lattes.cnpq.br/3657048424265608>; ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3093-7625>

Introdução

O processo histórico de urbanização apresenta as mesmas características gerais encontradas nos mais diversos contextos geográficos e econômicos, como a especulação imobiliária, a gentrificação, parcelamento do solo, etc., mas também apresenta características específicas que decorrem das funções econômicas que, em particular, determinado centro urbano desempenha na rede urbana da qual faz parte. A forma urbana desenhada ao longo dos anos pela dinâmica da economia urbana e pelas políticas públicas tem importante impacto na mobilidade de pessoas, bens e informação e, portanto, na qualidade de vida dos cidadãos.

De modo geral, as autoridades que desenham políticas urbanas de forma a reestruturar as cidades para modelos ditos sustentáveis deparam-se com a imensa contradição entre o desenvolvimento da cidade para o cidadão *versus* o desenvolvimento da cidade para o crescimento econômico, de modo que as reestruturações encontradas, como em Campina Grande e Coimbra no século passado, ajudaram a levar uma importante crise de sustentabilidade urbana, principalmente no âmbito da mobilidade e apropriação das cidades pelos seus habitantes.

Dessa forma, entende-se que as cidades planejadas são raridades observadas nos estudos urbanos e, mesmo assim, quando surgem, apresentam-se na forma de planejamento parcial, uma vez que ocorre em áreas urbanas onde o planejamento depende de condições estruturais já apresentadas e de difícil adaptação às novas tecnologias, como comunidades e assentamentos irregulares.

Dentro do planejamento, o principal elemento é a reestruturação urbana, que busca adaptar uma determinada estrutura a novas tecnologias, necessárias ou impostas ao seu desenvolvimento, no entanto, muitas vezes o forte teor político da tomada de decisão prepara a zona urbana para absorção das novas tecnologias, ao mesmo tempo que inviabiliza outras tecnologias existentes.

Esses são os casos das reestruturações que não deram importância, ou não tinham conhecimento, da necessidade da transição sociotécnica como elemento fundamental para assentamento de todos os interesses sociais a uma nova tecnologia de deslocamento que oferece ganhos por um lado (deslocamento mais rápido, por exemplo) e obriga perdas, por outro (redução do acesso a grupos mais humildes da sociedade, por exemplo).

Esse trabalho tem o objetivo de mostrar a insuficiência da reestruturação urbana, desacompanhada de transições sociotécnicas, ocorridas nas cidades de Campina Grande-PB (Brasil) e Coimbra (Portugal) como tentativa de adequação das zonas urbanas aos fluxos de desenvolvimento da mobilidade nas respectivas cidades. A escolha das cidades decorre do *modus operandi* das reformas impostas na malha urbana das duas cidades, reconhecida pela literatura como autoritárias e obscurantistas.

Nesse sentido, para se alcançar tal objetivo, faz-se uma investigação bibliográfica das transformações urbanas ocorridas nas duas cidades, focando nos procedimentos que aparecem nesses processos de reestruturação urbana, com levantamento das características comuns nos dois centros urbanos (cidades médias nos seus respectivos contextos) e os diferenciais de acomodação das tensões formadas, que se apresenta, exatamente contrária a processos sociotécnicos sustentáveis, pois nessas transições se busca justamente reduzir tensões e fricções que causam instabilidade.

Além dessa primeira seção introdutória, o trabalho está dividido em mais cinco seções, na seção 2, apresentamos uma revisão de literatura que contempla a forma como os processos de urbanização interferem na mobilidade das pessoas e das mercadorias. Na terceira seção, abordamos o ambiente (des)construído que transformou a cidade em um dos primordiais elos entre as principais economias nordestinas, ao mesmo tempo em que o forte processo de higienização social deslocou parte importante da população para a periferia da cidade e da economia. Na seção 4, voltamos a atenção para a configuração atual da forma urbana da cidade como elemento conservador da exclusão social. Na quinta seção, faz-se um apanhado geral da evolução e características gerais das transformações urbanas iniciadas desde a ditadura *Salazarista* na cidade de Coimbra.

1 Os processos de urbanização e a mobilidade

A urbanização é um processo de crescimento das cidades, notadamente caracterizada pela ampliação da atividade econômica beneficiada pelas economias de escala, de aglomeração e dos serviços públicos como saúde, educação, transportes, comunicação, rede de águas e esgotos, *etc.*

Nos países em desenvolvimento, esse processo caracterizou-se, e caracteriza-se, pela expansão desordenada do uso e da ocupação do solo, com ausência, ou prestação precária, dos serviços públicos nas áreas periféricas das zonas urbanas.

Na Europa, até por volta dos anos 1850, a característica básica era de cidades mononucleares³, com ocupação planejada dos espaços periféricos. Com o rápido desenvolvimento dos transportes e meios de comunicação – após os anos de 1850 – tornaram-se viáveis o “entorno de núcleos urbanos” devido às deseconomias de aglomeração⁴ que impulsionaram a urbanização dessas cidades, ou seja, o processo de uso de terras antes dedicadas à atividade rural, função paisagística e/ou de amenidades (Araújo, 2015).

Nos mais diversos contextos, a urbanização é o resultado de processos sociais e de políticas públicas de uso e de ocupação do solo. No Brasil, é característica principal o processo de *periferização* precária com segregação e exclusão das classes sociais menos favorecidas em termos de renda e acesso à educação, o que Ivo (2010) denominou de hierarquização social.

Esse processo de urbanização é perverso porque, ao segregar uma parcela importante de pessoas, impõe custos a elas no que se refere à moradia, ao trabalho e à utilização de serviços públicos, pois além da distância maior dos centros de consumo e de convivência, as redes de serviços são precárias ou inexistentes nessas áreas.

Nesse processo de urbanização caracterizado pela especulação imobiliária, as cidades inevitavelmente ganham dimensões gigantescas e formas dispersas de uso e de ocupação do solo que contribuem para redução da mobilidade e da acessibilidade.

De acordo com Carlos (2011) e Hodson e Marvin (2009), a imobilidade física está atrelada à imobilidade social, uma vez que processos de alocação mediados pelo mercado, aliados a políticas públicas, acabam por restringir ou dificultar o acesso a melhores níveis de educação, renda e, consequentemente, aos meios de transporte e comunicação.

Em todo o mundo a quantidade de viagens e deslocamentos urbanos tem crescido substancialmente (Acker; Witlox, 2009), no entanto, a baixa qualidade desses deslocamentos tem sido motivo e objeto de estudos acadêmicos e de importantes políticas públicas.

³ Cidades mononucleares são aquelas organizadas em torno de um único núcleo urbano central, que concentra as principais atividades econômicas, administrativas e sociais. Nesse modelo, a cidade cresce de forma centrípeta, ou seja, a partir desse centro, expandindo-se em direção às periferias

⁴ Deseconomias de aglomeração podem ser definidas como o conjunto de desvantagens ou custos extras que surgem quando uma concentração muito elevada de pessoas, empresas ou atividades ocorre em uma mesma área urbana. Esses custos podem incluir aumento do trânsito, elevação dos preços dos imóveis, poluição, sobrecarga dos serviços públicos e redução da qualidade de vida, tornando o ambiente menos atrativo tanto para residentes quanto para negócios. Assim, quando a densidade urbana ultrapassa certo limite, os benefícios iniciais da aglomeração dão lugar a problemas que dificultam o desenvolvimento equilibrado da cidade.

[...] *high-density and mixed-use neighborhoods are believed to be associated with shorter trips and more non-motorized trips; hence, indicating a clear existing relationship between land use and travel behavior. Although numerous studies exist that try to measure and explain the strength of this relationship (for a review, see, e.g. van Wee, 2002; Ewing and Cervero, 2001), there is little consensus to be found in the conclusions of these studies. Some studies (e.g., Meurs and Haaijer, 2001) indicate that various land use characteristics are linked with travel behavior, while others (e.g., Schwanen, 2002) state the opposite* (Acker; Witlox, 2009, p. 2).

Portanto, reconhece-se que o crescimento espacial das cidades tem levado a dificuldades de deslocamento, devido à dispersão populacional em um “desconfinamento” crescente.

While everyone recognizes that cities must grow spatially to accommodate an expanding population, the claim is that too much spatial growth occurs. If this allegation is correct, it follows that current public policies should be altered to restrict the spatial expansion of cities (Acker; Witlox, 2009, p. 3).

Com a restrição espacial urbana, o preço da terra para qualquer uso se elevaria, obrigando consumidores residenciais e industriais a construir residências e prédios menores e de forma mais racional.

Portanto, a ideia é de que existe uma falha no mercado imobiliário que exige o estabelecimento de políticas públicas baseadas em um esquema regulatório de controle da expansão urbana, mas que é de difícil execução e de eficiência duvidosa (Brueckner, 2000).

O processo de globalização que veio junto com a intensificação da urbanização trouxe consigo um conjunto de tecnologias de transportes e de comunicação que estimulam o crescimento e o desenvolvimento das cidades (Ascher e François, 2004) oferecendo novas opções de mobilidade, mais econômicas e ambientalmente insustentáveis.

Sin embargo, las telecomunicaciones contribuyen a transformar el sistema de movilidad urbana de bienes, información y personas y dan lugar a nuevas estructuras espaciales. El uso de medios de transporte rápidos y de las TIC cuestiona los sistemas antiguos de centro direccional y de organización urbana radioconcentrica. El centro geométrico de las ciudades deja de ser el lugar más accesible, sobre todo para los ciudadanos con automóvil. Así pues, estamos asistiendo, especialmente en el comercio, a una multiplicación de las polaridades (Ascher; François, 2004, p. 58).

As cidades, de modo geral, têm suas atividades econômicas baseadas no comportamento e compromisso individualista, o que tende a intensificação do uso de tecnologias, bens e serviços individuais, em detrimento da lógica de consumo e da partilha pública. É o que Ascher e François (2004) chamam de terceira revolução urbana.

La tercera revolución urbana no da lugar entonces a una ciudad virtual, inmóvil e introvertida, sino a una ciudad que se mueve y se comunica, que parte de nuevos compromisos entre los desplazamientos de personas, bienes e información, animada por acontecimientos en los que hay que estar presente, y en la que la calidad de los lugares despierta todos los sentidos, tacto, gusto y olfato incluidos. [...] Los medios de transporte individual (automóvil, motos, bicicletas, patines, etc.) expresan, cada uno a su modo, esta exigencia creciente de autonomía y velocidad. Los objetos portátiles, y por encima de todos el teléfono móvil, hablan de esta búsqueda del «donde quiero, cuando quiero, como quiero». Este deseo de autonomía se convierte en una obligación en la medida en que la sociedad se organiza sobre la base de esta individualización (Ascher; François, 2004, p. 59).

A tecnologia móvel permite que empresas ofereçam bens e serviços em horários mais amplos, ampliando as opções de locais e horários para atividades, sem necessariamente diminuir a necessidade de mobilidade.

En las metrópolis los ciudadanos se desplazan cada vez más en todos los sentidos, a todas horas del día y de la noche, de formas diferentes y cambiantes según los días y las estaciones. Los desplazamientos pendulares domicilio-trabajo son minoritarios, al igual que los desplazamientos radioconcentrados. Sin embargo, los transportes públicos, trenes, tranvías y autobuses, están pensados según el modelo “fordiano”, es decir, sobre un principio repetitivo, de producción masiva y economía de escala: el mismo transporte, en el mismo itinerario, para todos y al mismo tiempo. Este tipo de transporte sigue siendo valioso, incluso desde un punto de vista ecológico, en las zonas densas y en los grandes ejes. Pero esto sólo representa una parte minoritaria y decreciente de los transportes (Ascher; François, 2004, p. 59).

Portanto, partindo dessa lógica de comportamento individualista em cidades cada vez mais dirigidas por alocações de mercado, os meios de transporte deveriam desenvolver-se no sentido de oferecer um deslocamento mais personalizado e multimodal para atender a uma demanda incerta e instável, o que seria possível apenas com apoio das tecnologias da informação e comunicação.

La complejidad de las necesidades y prácticas sociales y la personalización indispensable de las prestaciones hacen necesario recurrir a principios de equidad y no de igualdad a la hora de crear estos servicios y su correspondiente financiación (Ascher e François, 2004, p. 60).

Assim, a solução para uma cidade com maior mobilidade passaria pelo uso do transporte público que percebesse a natureza das funções econômicas das cidades, de modo a identificar a origem dos incentivos ao deslocamento e, portanto, a fonte dos recursos para seu financiamento.

2 Características urbanas da cidade de Campina Grande

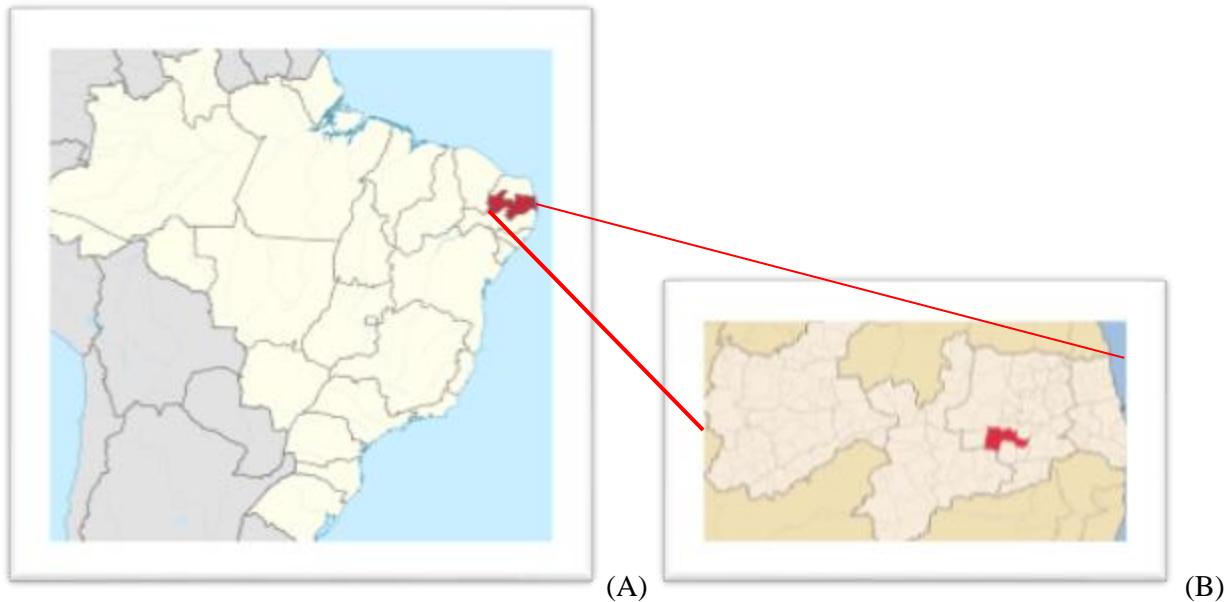
Campina Grande (PB) originou-se como um povoado em fins do ano de 1697,

[...] cujo aglomerado inicial deu-se em antigas terras indígenas, usurpadas para constituir uma fazenda de gado, onde posteriormente se formou um assentamento decorrente de pouso de tropas de burros e, por conseguinte, um entroncamento de caminhos (Maia *et al.*, 2013, p. 29).

Em 1750, foi elevada à freguesia denominada de Nossa Senhora do Cariri de Fora. Em 1769, passou a se chamar freguesia de Nossa Senhora da Conceição, em 1790 foi elevada à Vila, denominada de Vila Nova da Rainha e só em 11 de outubro de 1864 alcançou sua emancipação política quando passou a ser chamada definitivamente de Campina Grande (Sousa, 2012).

O estabelecimento de fazendas de gado e o entroncamento ligando o sertão do Seridó, o brejo e o cariri paraibanos utilizados pelos tropeiros para descanso fizeram de Campina Grande um ponto nodal no meio do território paraibano que serviria para atração e fixação da população.

Localizada no planalto da Borborema, interior do Estado da Paraíba, (Figura 1), teve sua economia impulsionada pela cultura do algodão e seu surgimento está atrelado a um movimento da coroa portuguesa e empresas comerciais no sentido de não só controlar os espaços, como também, manter os fluxos necessários para a acumulação de riquezas (Maia *et al.*, 2013).

Figura 1 – Paraíba na perspectiva do Brasil (A) e Campina Grande na Perspectiva da Paraíba (B)

Fonte: Wikipédia (2025).

De acordo com Queiroz (2008), no século XIX, algumas cidades nordestinas passaram a produzir algodão dada a elevada demanda internacional por matéria-prima para a indústria têxtil na Europa e, principalmente, na Inglaterra. Campina Grande beneficiou-se com a queda da produção norte-americana decorrente da Guerra de Secessão, chegando a alcançar o segundo posto de maior produtor mundial, tornando-se, em 1940, a principal praça em termos de arrecadação do Estado da Paraíba, superando inclusive a capital, João Pessoa. Segundo Sousa (2012), por volta de 1888, a cidade já era uma das mais populosas e prósperas do interior da Paraíba.

Segundo Maia *et al.* (2013) Campina Grande⁵ é considerada uma das cidades mais importantes do interior nordestino, por ter sido um importante entreposto comercial da região, desenvolveu-se em torno da atividade comercial, mas ainda com uma atividade industrial incipiente.

Como atividades principais, pode-se destacar o setor educacional com duas universidades públicas, a Universidade Federal de Campina Grande, a Universidade Estadual da Paraíba e outras faculdades privadas, as quais ainda causam impacto no aumento da população pendular advindas de todas as cidades da região metropolitana para a utilização dos diversos serviços locais.

⁵ Cidade localizada no Estado da Paraíba, Região Nordeste do Brasil, com uma população estimada em 405.000 habitantes (IBGE, 2014).

Os serviços de saúde também são destaques na atividade econômica da cidade, pois atrai uma quantidade considerável de usuários de outras regiões devido às diversas especialidades oferecidas⁶.

Acompanhando o desenvolvimento nacional, Campina Grande também experimentou um forte crescimento de sua atividade econômica e de sua população nos primeiros 15 anos deste século, mas a urbanização, como em outras cidades, gerou diversos problemas como insegurança, violência, acirramento da crise hídrica, aumento da demanda por mobilidade, entre outros (Maia et. al, 2013).

Com o crescimento econômico, a demanda por moradias impulsionou o mercado imobiliário permitindo a maior urbanização e a especulação imobiliária, e, em simultâneo, as políticas nacionais de crédito e de isenção fiscal incentivaram a compra de automóveis, gerando o que comumente chama-se crise da mobilidade urbana (Costa Júnior, 2013).

O principal elemento de mobilidade urbana da cidade de Campina Grande é o modal de transporte público por ônibus, ou seja, a mobilidade urbana da cidade depende fortemente da eficiência do transporte por ônibus, no entanto, nos últimos anos temos uma queda na qualidade e na quantidade de serviço prestado aos usuários.

A reclamação por parte dos empresários do setor de transportes (SITRANS) é do surgimento de transportes denominados ilegais – alternativos para os próprios condutores – que competem diretamente com o transporte público formal, retirando parcela importante dos usuários desse modal. A deficiência ou ineficiência do transporte formal parece ter sido a causa para a oportunidade do transporte informal (alternativo), além disso, como na maioria das cidades do mundo, o forte incentivo à *automobility* gera um desincentivo ao uso do transporte público e, consequentemente, a sua precarização (Candido, 2022).

Historicamente, a cidade de Campina Grande se desenvolveu em torno do seu centro comercial como num modelo de cidade mononuclear, tendo os programas sociais de habitação responsáveis pelo impulso de tal crescimento com espraiamento do território, portanto, um processo de precarização residencial de parcela importante dos trabalhadores, uma vez que eles foram alocados distantes do centro comercial e, portanto, das principais atividades econômicas do Município (Costa Júnior, 2013).

⁶ A cidade também é conhecida nacionalmente pelo turismo de eventos (festas juninas, encontros ecumênicos, etc.).

Dessa forma, o custo de deslocamento eleva-se tanto no que se concerne ao deslocamento em si, ou seja, tarifas, custo de combustível, etc., bem como o custo externo, relacionado com engarrafamentos, perda de tempo, insegurança, *etc.*

Portanto, Campina Grande, considerada uma cidade média no contexto nordestino e brasileiro, também sofre dos mesmos efeitos de uma urbanização não planejada e precarizada que não dá conta de entender a forma urbana como um dos principais elementos de favorecimento ou obstrução da capacidade de mobilidade.

Nesses modelos, observa-se a preferência para infraestruturas para carros particulares em detrimento de modos de deslocamentos mais favoráveis à população excluída, como equipamentos não motorizados e/ou públicos.

3 O ambiente construído de Campina Grande

Nesta seção, o objetivo principal é apresentar as características da morfologia e da infraestrutura urbana da cidade de Campina Grande.

Segundo Maia *et al.* (2013), até a primeira década do século XX, o espaço campinense pode ser identificado como um espaço *natural* ou *pré-técnico*, ou seja, um espaço caracterizado pela produção e um modo de vida que se desenvolvia segundo o ritmo da natureza e com baixo, ou nenhum, uso da mecânica, fortemente vinculada a um modo de vida rural, o que começa a se alterar com a “chegada do trem” (1907), quando o espaço local passa a ter características técnicas, ou seja, maior implementação de máquinas equipamentos introduzidas na vida do cidadão, que alteraram seu ritmo de vida, de modo que ocorreram *mudanças não somente na morfologia e na dinâmica da cidade, mas também [...] na própria sociedade algodoeira campinense* (Maia *et. al.*, 2013, p. 40).

A estrada de ferro possibilitou que a cultura do algodão desenvolvesse a indústria local ligada ao seu beneficiamento, atraindo empresários do litoral e do sertão do Estado. Segundo Carvalho, Queiroz e Tinem (2007) e Sousa (2012) entre 1907⁷ e 1935, a cidade tornou-se um importante empório regional do algodão, experimentando daí em diante um expressivo aumento demográfico.

⁷ Implantação do terminal da *Great Western Brasil Railway* que fazia a ligação entre a cidade de Itabaiana e Campina Grande.

Portanto, a “chegada do trem” é tida como uma marca da modernidade em Campina Grande que até então era predominantemente rural na atividade econômica e na maneira de viver, a partir daí passou a usufruir da posição geográfica de entreposto comercial das capitais e principais cidades do interior do Nordeste Brasileiro, Campina Grande pôde criar um campo de influência regional que possibilitou o desenvolvimento de uma grande área de influência da cidade de Campina Grande (Candido, 2022).

No entanto, tal crescimento (a partir dos anos 1930s) aliado à escassa e precária infraestrutura urbana pressionava os nascentes serviços públicos, de modo que, segundo Brandão (2013), era clara a baixa qualidade dos serviços prestados, como o de iluminação pública, que sofria frequentes oscilações e até falta de energia nas residências e nas ruas durante muitos anos, o que ficou conhecido como o “caso da luz”.

Os serviços de água e saneamento também não existiam, de modo que a principal fonte de água na área urbana era o chamado *açude novo*, que devido ao excesso de sal inviabilizou-se, sendo aterrado e urbanizado após a construção do *açude velho* (ao sul do centro) e em torno do qual a cidade se expandiria. Até a inauguração, em janeiro de 1957 (Brasil, 2023) do açude Epitácio Pessoa na cidade de Boqueirão (Paraíba), o abastecimento de água em Campina Grande foi muito precário em termos de qualidade (salobra) e de oferta. A partir daí a instalação de dutos e tubulações possibilitou o uso da água corrente nas residências e atividades econômicas.

No que se refere ao uso e à ocupação do solo, como podia se esperar⁸, ocorreu de forma desordenada, de modo que surgiam, com muita facilidade, ruas estreitas, desalinhadas e desniveladas, repercutindo na difícil circulação de pessoas, animais e automóveis. Quando largas, as ruas eram de solo nu, como boa parte do tecido urbano daquela época, de modo que as pessoas e animais circulavam livremente no mesmo espaço sem qualquer regra ou limitação. A falta de alinhamento das vias e construções mal planejadas, ruas insalubres, a convivência desregrada entre pessoas e animais na rua, etc., caracterizavam as condições necessárias para o desenvolvimento, na região, da ideologia modernista e higienista as quais já haviam desembarcado no Brasil, em suas principais cidades, desde o século XIX (Candido, 2022).

⁸ Uma vez que, ainda, não se via o ordenamento do território urbano como competência do poder público.

As condições de insalubridade comuns a muitas cidades brasileiras não só reforçavam aquele discurso como sustentavam a remoção de grande parte da atividade econômica popular (principalmente o comércio) que durante anos ajudaram a construir e dar ritmo à cidade, mas que passaram a impedir o novo processo de acumulação capitalista que exigia o reordenamento territorial para absorver as novas tecnologias, novos fluxos e um modo de vida desenvolvido no exterior.

Praticamente todas as incipientes mudanças ocorridas nas cidades brasileiras, ainda no século XIX, eram caudatárias dos discursos e das novas questões levantadas na sociedade por higienistas e sanitaristas, o que leva a associá-las de imediato aos problemas de saúde e às constantes epidemias que aí ocorriam, mas também ao seu crescimento e às necessidades de adequá-lo às exigências do capitalismo em expansão (Sousa, 2003, p. 63).

A “intensificação do processo de reforma urbana [em Campina Grande], a partir de 1935, [...] viria a transformar não somente a fisionomia da cidade, mas a própria forma de apropriação do espaço pela população” (Carvalho, Queiroz e Tinem, 2007, p. 2).

De fato, entre os anos de 1935 e 1940, essas mudanças representaram a mais importante reforma urbana de sua história, pelo impacto ambiental e no cotidiano da cidade, pois transformou não só a arquitetura e a paisagem urbana como também as simbologias de uma elite dominante do período anterior.

Para isso, o discurso foi produzido e sincronizado entre as autoridades públicas, jornais e os ditos “intelectuais” locais, discurso esse que colocava a cidade de Campina Grande não só como um importante centro urbano, mas também como uma cidade “à frente do seu tempo”, como ainda hoje prevalece no campo das ideias de muitos campinenses (Carvalho, Queiroz e Tinem, 2007).

Para Sousa (2003), a grande reforma urbana de Campina Grande iniciou-se na Rua Maciel Pinheiro, área central da cidade, onde se localizava a feira central, as residências da elite local, os clubes sociais, teatro, cinema, etc. O principal articulador das reformas foi o Intendente, também chamado de Prefeito, Vergniaud Borborema Wanderlei (de 18/dez/1935 e 01/03/1938 e entre 20/08/1940 e 01/03/1945).

Sua primeira investida na prefeitura [deixou] como marcas [...] a instalação de telefones automáticos, a reforma e ajardinamento da Praça Coronel Antônio Pessoa, o calçamento rejuntado a concreto de inúmeras ruas, a terraplenagem de outras tantas, algumas indenizações de casas para alinhamento e abertura de ruas e avenidas, e o início da construção do Grande Hotel (Sousa, 2003, p.69).

Tido como visionário⁹ por uns e ditador¹⁰ por outros, foi responsável pelo deslocamento da feira central para uma área mais distante do comércio formal, ampliou diversas vias destruindo casarios históricos coloniais¹¹, mais de uma centena de casas, armazéns, prédios públicos e religiosos¹².

Um fato marcante foi a demolição da Igreja de Nossa Senhora do Rosário com o intuito de ampliar a principal via da cidade (hoje Avenida Marechal Floriano Peixoto) que causou forte comoção entre fiéis e historiadores, pois passava a mensagem de que nada poderia obstar o intendente na sua empreitada de “desconstruir” a cidade, mesmo que tivesse de demolir elementos formadores da sua cultura e da sua história.

Com o apoio de boa parte da sociedade campinense e principalmente dos jornais, foi possível não só colocar abaixo grande parte da arquitetura e construções de origem colonial, como também implantar um novo perfil arquitetônico da cidade (o *art décor*) que tomou boa parte da Rua Maciel Pinheiro e ruas adjacentes como Venâncio Neiva, Cardoso Vieira, Barão do Abiaí, etc.

Como pode se ver, o trabalho de reestruturação¹³ da cidade, pelo menos em sua área Central (figura 2) foi realmente muito intenso e procurava copiar outras estruturas urbanas nacionais e estrangeiras, uma mudança de conceito que já procurava privilegiar os automóveis, como mostra Sousa (2003):

Ao final da sua obra, nos trechos onde antes eram vistos dois largos estruturados em torno de duas igrejas, territórios de sociabilidades tradicionais, tinha-se agora uma longa e larga avenida, com duas praças e um cinema, alguns cafés e confeitarias, uma praça de automóveis e diversos edifícios municipais e estaduais que, com o passar do tempo, cortaram toda a cidade, tanto no sentido oeste [...] como no leste, obra que foi realizada pelos prefeitos que o sucederam (Sousa, 2003, p. 75).

⁹ “Este magnífico administrador demoliu velharias, rasgou ruas, impôs e deu margem a muitas construções renovadoras” (MARIZ, Celso, 1985, p. 19 citado por SOUSA, 2003, p. 77).

¹⁰ Segundo Sousa (2003, p. 75) tal prefeito empregava práticas não muito sofisticadas, muito menos lícitas, de convencimento.

¹¹ Muitos prédios inclusive pertenciam a adversários políticos.

¹² A transferência de um prostíbulo e da cadeia pública (hoje presídio do Monte Santo) é a marca da preocupação naquela época com o embelezamento e a limpeza em todas as suas dimensões.

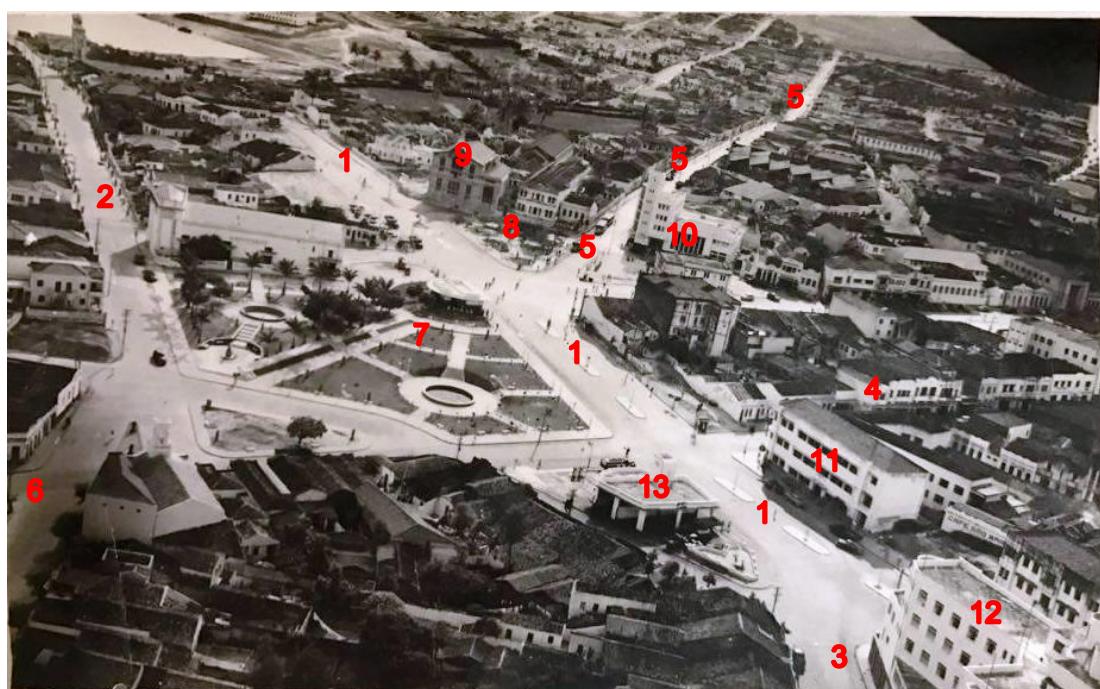
¹³ O prefeito Vergniaud Wanderley negocia com o governo do Estado a construção de edifícios para a recebedoria de rendas, etc.; construiu também em proporções parecidas e vis-à-vis com o Grande Hotel o portentoso edifício da Prefeitura Municipal; destruiu o antigo Paço ou Conselho Municipal, localizado perigosamente vizinho à matriz; indenizou e mandou derrubar a igreja do Rosário, acabando com o largo e ampliando mais ainda a perspectiva de crescimento da nova avenida; destruiu a Rua Visconde de Pelotas, ou do Progresso, que desembocava no Largo do Rosário e obstava o avanço da avenida em direção ao oeste; e abriu a perspectiva para que naquela área fosse edificado um novo espaço de lazer e descanso, a Praça Índios Cariris, posteriormente denominada Praça da Bandeira, como até os dias de hoje (Sousa, 2013, p. 74).

As ruas, então, passaram a ser talhadas para o desenvolvimento de fluxos de automóveis, disciplinando, mesmo que de forma incipiente, as direções e modos de deslocamento na cidade. Naquele momento do desenvolvimento urbano exacerbava-se a segregação social e espacial, devido ao grande valor dado ao embelezamento da cidade e a tentativa de sintonia arquitetônica com as grandes cidades do mundo, o que destoava do modo de vida e da identidade local.

O ordenamento urbano estabelecido a partir de 1935, com a destruição, aberturas e prolongamento de vias e a obrigatoriedade das novas construções com pelo menos dois pavimentos na área central da cidade estabeleceu, no imaginário local, o centro como local privilegiado e delimitado àqueles mais abastados da sociedade campinense, donde se inicia um processo de afastamento da população para áreas cada vez mais periféricas e precárias.

Ao final desse período de intensa transformação urbana arquitetônica, política, social e cultural a cidade tornou-se “apta” a receber a cultura modernista. Segundo Costa Júnior (2013) a cidade, assim como o Brasil, foram alvos de uma saraivada de propagandas introduzindo o carro como um bem moderno, necessário e de status social.

Figura 2 – Vista aérea de Campina Grande, por volta do ano de 1950



1 – Av. Mal Floriano Peixoto; 2 – Rua Treze de maio; 3 – Rua Afonso Campos 4 – Rua Venâncio Neiva; 5 – Rua Getúlio Vargas; 6 – Rua João Lourenço Porto; 7 – Praça Clementino Procópio; 8 – Praça Índios Cariris (atual praça da Bandeira); 9 – Colégio das Damas; 10 – Prédio dos Correios e Telégrafos; 11 – Recebedoria de rendas do Estado; 12 - Grande Hotel (atual secretaria de administração e finanças do município); 13 - Antigo Posto Futurama.

Fonte: CGRETALHOS (2025).

O processo de inserção do automóvel na vida das cidades passou pela facilitação de sua compra, de modo que, desde aquela época, era muito comum o financiamento em “suáveis” prestações. Um discurso da modernidade propalado por revistas, jornais e autoridades, avançou no sentido de criar demanda para os novos produtos, insumos e serviços chegados ou idealizados do exterior, já que as bases do consumo já estavam implantadas no território e na mente das pessoas.

Apesar do discurso e das reformas modernista/sanitarista que encontravam eco até nas classes mais humildes da população, apenas a parte central da cidade foi “beneficiada”, pois as políticas públicas não se preocuparam com o ambiente e habitações localizadas na periferia, pelo contrário,

[...] encontram-se nas fontes para Campina Grande e outras cidades brasileiras, discursos em que explicitamente afirma-se que o lugar dos pobres e dos trabalhadores é o subúrbio [...] Esse olhar não percebia como problema apenas as habitações e moradias populares, mas toda e qualquer construção, meio de transporte e hábito que estivesse fora dos padrões aceitos como modernos [...] (Sousa, 2003, p. 64).

E, de fato, a política pública de habitação desenvolveu, e em nível nacional, programas que deslocam um volume cada vez maior de populações para os limites municipais sem, no entanto, criar as condições mínimas de serviços públicos como saneamento e transportes. De modo que a partir daí se iniciou também em Campina Grande um processo de ampliação da periferização precária.

Um novo processo de expansão urbana decorreu em Campina Grande por volta dos anos 1950 com a construção de rodovias, como a BR-230, que atravessa o Estado da Paraíba do litoral ao sertão, passando inicialmente por dentro da sua malha urbana, mas desviada pela alça sudoeste construída nos anos 1990. Outra rodovia importante construída na época é a BR-104 que também atravessa a cidade fazendo a ligação com o Estado de Pernambuco (ao sul) e ao norte com o brejo paraibano.

Ao longo dessas vias houve um processo de expansão urbana com a criação de bairros e habitações irregulares, atraídas pelo movimento nas rodovias e as oportunidades que poderiam surgir. Todos esses lotes habitacionais foram construídos a uma distância suficiente da área central da cidade para criar os vazios urbanos que posteriormente foram utilizados para a especulação imobiliária e que, nos últimos anos, suportaram o *boom* imobiliário, um relativo adensamento e a verticalização de alguns bairros mais prósperos.

Ainda com relação ao período posterior a 1950, Campina Grande recebeu investimentos importantes na área de Educação como a escola Politécnica da Paraíba (hoje Universidade Federal de Campina Grande) que oferecia o curso de Engenharia Civil e posteriormente (1961) a implantação do curso de Ciências Econômicas.

Se ao cabo da primeira metade do século XX, Campina Grande já havia constituído em seu espaço urbano um meio técnico – com o desenvolvimento do seu terciário urbano, com disponibilidade de serviços modernos, inclusive rede bancária, elétrica e de comunicação telefônica – que se coadunava com a etapa da industrialização nacional e, desse modo, superando o meio pré-mecânico ou natural, foi no quartel desse mesmo século que a cidade transitou rapidamente para um meio técnico científico. Ou seja, a partir da década de 1950, Campina Grande passa a receber os objetos ou sistemas técnicos que corroboravam a lógica de apropriação e funcionamento do espaço correlativo à fase monopolista do capitalismo mundial, com pesada transferência financeira e tecnológica (Maia *et al.*, 2013, p. 47).

Nos anos 1960, foram criados dois Distritos Industriais (DI) extensores de sua mancha urbana: um eixo sudeste, próximo à estação ferroviária e ao lado do eixo rodoviário da BR-104, e outro a noroeste, ao lado do eixo rodoviário da BR-230 (alça sudoeste)¹⁴.

A implantação do DI e os investimentos na área de infra-estrutura, através dos incentivos da SUDENE, desenvolvem também o setor secundário. Por consequência, as décadas de 1960-1970 vão marcar a expansão da malha urbana, dos conflitos de terra e das políticas habitacionais, que provocam o crescimento desordenado quando se registra o grande índice de construções. Em Campina Grande, este crescimento será observado nos conjuntos habitacionais que estão localizados nas margens dos anéis rodoviários que circundam a cidade, criando verdadeiras cidades em torno de uma outra existente (Maia, 1994; Maia, 2000, *apud* Cardoso, 2002, p. 45).

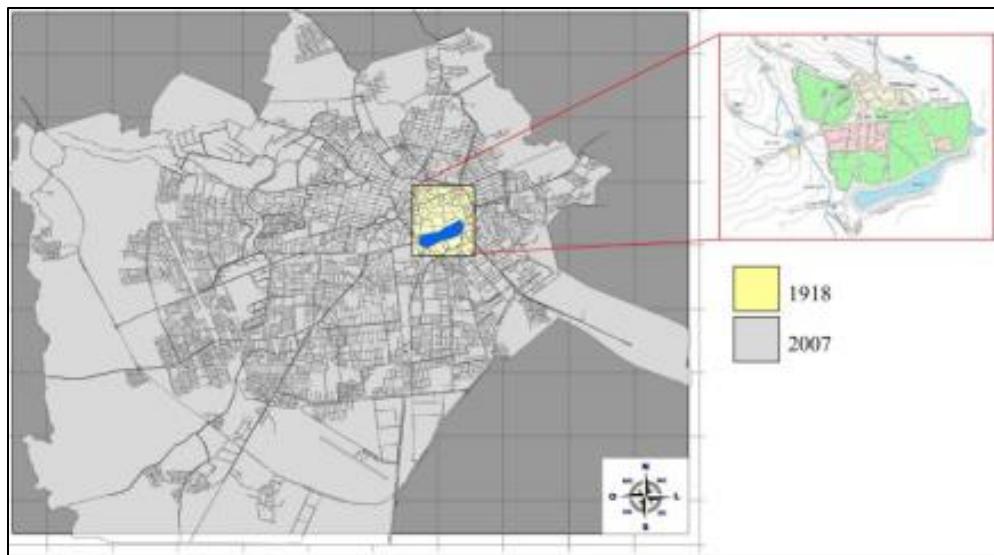
Em 1970, foram criados dois programas nacionais, o Comunidade Urbana para Recuperação Acelerada (CURA) e o Programa Nacional para Cidades de Porte Médio (PNCPM) o primeiro foi implantado com o objetivo de frear a especulação imobiliária, desenvolver as áreas centrais, já o PNCPM teve o objetivo de implantar infraestrutura em favelas e controlar o uso irregular de terrenos nas cidades médias brasileiras. O programa CURA melhorou a

¹⁴ Também são daquela época a Companhia de Abastecimento de Águas e Esgotamento Sanitário de Campina Grande – SANESA (1955), posteriormente (1972) agregada à companhia de Águas e Esgotos da Paraíba (CAGEPA), a TELINGRA (1968-73), Telecomunicações de Campina Grande S. A., também agregada às telecomunicações da Paraíba – TELPA (1973-1998), que com a privatização viria a se chamar TELEMAR (1998-2000).

infraestrutura central de Campina Grande, no entanto, obteve efeito inverso ao desejado, ampliou a especulação imobiliária expulsando parte importante da população para a periferia enquanto os programas de habitação, segundo Maia *et al.* (2013), teriam alcançado apenas 33% da população humilde, reproduzindo as mesmas condições de outras cidades brasileiras, principalmente no que se refere à produção de favelas e a ampliação do déficit habitacional local. Mesmo assim, a população urbana de Campina Grande cresceu 54,96% entre os anos 1970 e 2000. Portanto, até final dos anos 1970 e início dos anos 1980, Campina Grande consolidou-se como um centro urbano regional devido a sua importância no comércio e serviços de Saúde e Educação, embora tenha arrefecido o seu crescimento demográfico na última década do século XX, recebe uma considerável população pendular de sua região metropolitana e estados vizinhos.

Todo esse período analisado pode ser representado pela Figura 3, que mostra a evolução urbana de Campina Grande a partir da área central em 1918, onde se destaca a nova região (em rosa) ocupada pela elite campinense na época e açude velho (em azul) a partir do qual, segundo Silva *et al.* (2014), a cidade se expandiu. Na área cinza, temos o tecido urbano desenvolvido até o ano de 2007, onde se pode perceber o crescimento mais expressivo a oeste e ao sul em relação ao centro da cidade.

Figura 3 – Expansão urbana de Campina Grande entre 1918 e 2007



Fonte: Silva *et al.* (2014, p. 527).

4 Características atuais da forma urbana em Campina Grande

A cidade de Campina Grande guarda algumas características encontradas, de modo geral, em cidades consideradas médias no Brasil, dado sua demografia e sua influência regional. Com apenas um centro de gravidade para os negócios (principalmente comércio) e serviços públicos, o centro histórico ainda absorve a maioria dos deslocamentos cotidianos, apesar do desenvolvimento de algumas centralidades em alguns bairros e da transferência e implantação de alguns serviços públicos comuns na região central estarem presentes também na periferia, como o Departamento de Trânsito (DETRAN)¹⁵ e o Hospital de Traumas¹⁶, grande parte dos deslocamentos tem como destino o centro da cidade de modo que podemos considerá-la como uma urbe monocêntrica.

Historicamente, como vimos, a cidade sofreu um processo de expansão baseado em conjuntos habitacionais construídos na periferia, de modo a potencializar a política de especulação imobiliária pela criação de vazios urbanos. Portanto, um planejamento que, entre outras coisas, incentivou o uso automóvel (principalmente particular) devido às maiores distâncias a serem percorridas e, em simultâneo, aumentou os custos do transporte coletivo.

Segundo Costa Júnior (2013), atualmente a área central de Campina Grande sofre com congestionamentos diários nos horários de picos, devido a diversos problemas, mas principalmente pelo elevado uso do veículo particular motorizado em simultâneo à baixa qualidade do transporte público.

Até o ano de 2015, Campina Grande possuía um sistema de transportes coletivos públicos circunscrito aos ônibus, com os prestadores de serviços (privados) possuindo apenas uma “permissão precária”¹⁷ para explorar a atividade. A regulação dos serviços era realizada pela Secretaria de Trânsito e Transportes Públicos (STTP) do município, a qual se restringia a definir rotas, horários, número de veículos em circulação e fiscalizar o cumprimento dos horários.

¹⁵ Localizado na Rua Francisco Lopes de Almeida (bairro Cinza) próximo ao entroncamento com a alça Sudoeste (BR-230) e com a rodovia PB-138.

¹⁶ Localizado na Av. Marechal Floriano Peixoto (bairro Malvinas) próximo a alça sudoeste devido ao fácil acesso dos acidentados nas BRs e PBs.

¹⁷ Este tipo de discriminação permitia que os empresários estabelecessem suas próprias metas de atendimento ao público, bem como de eficiência, que de modo geral, tinha a estratégia de maximizar a receita e minimizar custos sem a necessidade de manutenção de um padrão de qualidade na oferta dos serviços.

A tarifa é única, ou seja, não importa o destino, o valor da tarifa é o mesmo, mas estudantes pagam apenas metade independente de sua condição social, enquanto idosos e deficientes têm garantidas suas gratuidades. A tarifa é definida anualmente pelo Conselho Municipal de Trânsito¹⁸ e, normalmente, é adicionado o índice inflacionário com posterior sanção do(a) prefeito(a). No entanto, pelo menos até 2015, não estava definida uma política tarifária que, ao mesmo tempo, incentivasse a eficiência na prestação dos serviços, garantisse sustentabilidade econômica do sistema e gerasse acessibilidade e inclusão.

Portanto, um dos aspectos problemáticos da regulação dos transportes públicos em Campina Grande até 2015 era a falta de clareza quanto às metas e à política tarifária do sistema, as informações não estão disponíveis aos cidadãos nem às suas representações, a participação pública na tomada de decisão é limitada e, portanto, o que é mais importante, o padrão ou filosofia de intervenção pública parece não estar definido.

Como vimos, a crise da mobilidade urbana é clara não só pelos congestionamentos nos horários de pico, como também pelo surgimento de modos alternativos de transportes paralelos ao sistema público, que apesar de cobrir as lacunas do transporte legalizado, causa insegurança para o usuário e pode gerar instabilidade para o sistema público.

Só recentemente a questão da mobilidade urbana tem ganhado destaque em Campina Grande em função da obrigatoriedade do poder municipal em produzir um projeto de mobilidade urbana exigido pelo Governo Federal (Brasil, 2013). Dadas essas exigências, o governo local produziu e aprovou, em abril de 2015, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PlanMob), o qual discute, basicamente, os problemas de circulação do transporte público.

Numa cidade de porte médio como Campina Grande e que depende basicamente do transporte público (ônibus) para as principais e cotidianas deslocações, grande parte da solução de mobilidade está relacionada ao funcionamento desse sistema público, por isso considera-se primordial, mas não unicamente, o entendimento do funcionamento desse sistema e o papel do gestor na condução política pública nesse modal de transporte.

¹⁸ Têm direito a assentos no Conselho os representantes da sociedade civil, estudantes, empresários, operadores do sistema (SITRANS), Secretaria Municipal de Transportes e representantes dos trabalhadores.

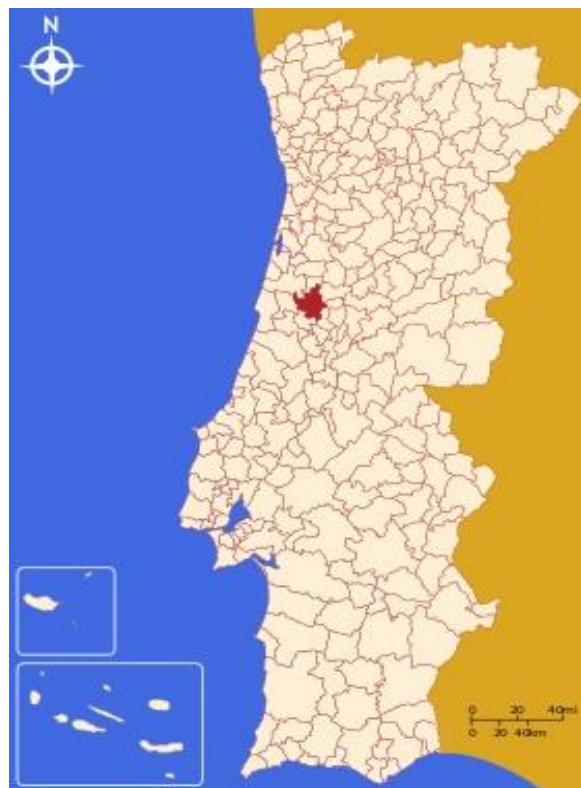
Portanto, a passagem do meio geográfico campinense do seu estágio natural para o meio urbano, ou meio técnico-científico-informacional (assim como em muitas cidades brasileiras) não foi feita de forma planejada, respeitando as demandas sociais de inclusão, pelo contrário, modelos higienistas e de parcelamento do solo ampliaram significativamente a exclusão social, principalmente no aspecto que tange a apropriação da cidade pelos cidadãos, uma vez que o sistema de mobilidade urbana é enviesado no modal de ônibus urbano e ainda assim com serviços reconhecidamente de baixa qualidade.

5 Coimbra: características gerais e história recente da morfologia urbana

Fundada por volta do ano 1064, Coimbra é uma cidade que está localizada na região central de Portugal (figura 4) considerada como principal centro urbano dessa região (Tavares, 2010) e um entreposto para Lisboa e a cidade do Porto.

Coimbra implantou-se no monte a 90 metros de altura sobre um rio navegável – o Mondego. A estrutura urbana teve início no período romano e o sistema principal para a formação do castro era simples: uma elevação, para maior controlo do restante território, um rio e a via Olisipo-Bracara Augusta, que estabelecia a comunicação terrestre com o restante território peninsular (Ferreira, 2007, p.19).

Apesar de a cidade alta ser a principal estrutura urbana da época, o comércio que se desenvolveu na cidade baixa possibilitou os primeiros passos de expansão do tecido urbano conimbricense na direção do que hoje se conhece por Rua da Sofia, onde se instalaram os colégios e ordens religiosas que cumpriam papel fundamental no controle da vida urbana da época (século XI) pelo apoio aos peregrinos e à definição do rito cotidiano da comunidade.

Figura 4 – Coimbra – Portugal (destaque em vermelho)

O processo de fixação e estruturação do território não foi espontâneo nem casual, uma vez que obedeceu à lógica da implantação das Ordens e Comunidades religiosas e fixação das suas agregações em porções de terreno delimitados por cercas. [...] Os conventos foram as grandes estruturas organizadoras do arrabalde, tendo a sua fundação gerado importantes aglomerações, dentro de novas circunscrições religiosas. O casario crescia de forma compacta em torno dessas igrejas paroquiais. Destes espaços abertos nasceu uma tipologia urbanística que vive ainda nos nossos dias: o terreiro e o adro sempre foram espaços ancestrais de encontro e troca na cidade medieval. Poder-se-á dizer que são um elemento espacial identificador da cultura citadina. Os aglomerados populacionais reuniam-se à volta de uma paróquia como suporte institucional e espiritual da vida em comunidade. Actualmente, os largos fronteiros das igrejas ainda são palco de manifestações religiosas e culturais (Ferreira, 2007, p. 28).

Desde a fundação da cidade “[...] a zona da Baixinha era considerada um bairro fora de portas, pertencente ao subúrbio da povoação da cidade alta, fora dos limites administrativos, mas com forte vocação mercantil” (Ferreira, 2007, p. 29). Essa zona, por essas características, sempre foi alvo de algum tipo de intervenção, mas foi no século XIX que se iniciaram as principais tentativas de reforma da Baixa, principalmente os intentos de pôr abaixo grande parte do seu patrimônio histórico. “Os primeiros planos, bastante limitativos, tinham como intuito destruir a zona da Baixinha” (Pião, 2015, p. 55).

Com o decorrer do tempo, desde a segunda metade do século XIX, Coimbra era sujeita a várias reformas urbanas. Conquistas e expansões de novos terrenos deram lugar ao estabelecimento de espaços higienizados, à melhor circulação e tráfego de pessoas e bens, pela introdução de novas vias de comunicação viária e férrea. A construção de edifícios públicos e bairros burgueses, tal como, a dignificação de espaços públicos “à escala da modernidade” (Macedo, 2006 apud Pião, 2015, p. 53).

O objetivo fundamental com as reformas na Zona da Baixinha era abrir uma ligação do rio Mondego com a Praça 8 de maio e atualmente até a Avenida Sá da Bandeira. A cidade passou por diversos planos de reforma com alguns sendo de fato executados.

Porém, segundo Penha (2005), o processo mais forte de urbanização de Coimbra se deu com a chegada da eletricidade na indústria, nos edifícios e nas ruas, atraindo fortemente as pessoas da zona rural, devido às maiores condições de conforto que passaram a ser encontradas na zona urbana¹⁹.

Uma segunda grande acção de expansão territorial marcou a história do século XIX, corresponde ao nascimento da urbanística como disciplina de planeamento urbano. Reflectiu-se, a nível europeu, pela execução de programas de reestruturação e expansão urbanas, conduzindo à ruptura dos seus limites ancestrais. Em Coimbra, foi rasgada uma Avenida à imagem de boulevard parisiense ligando a parte baixa à parte alta da cidade e projectando-a a novas extensões de território englobando os restantes burgos periféricos no seu perímetro. Esta acção urbanística foi grandiosa, na medida que introduziu elementos inovadores no projecto urbano - redes de saneamento, abastecimento e iluminação públicas – e conseguiu, numa grande extensão de terreno “vazio”, planear e regular toda a edificação e infraestruturação a longo prazo do território (Ferreira, 2007, p. 20).

Mas, segundo Gonçalves (2010), no limiar do século XX, a cidade ainda contava com uma estrutura urbana secular com uma malha urbana compacta e contínua que englobava a zona alta e a baixa. “Os limites da cidade coincidiam praticamente com a zona da Alta e Baixa e a Rua da Sofia, ainda que, existissem aglomerações periféricas a acompanhar as ruas de carácter rural” (Gonçalves, 2010, p. 47).

¹⁹ Posteriormente, foram se percebendo os danos advindos da urbanização, surgindo ali os primeiros planos de controle da expansão urbana baseados nas ideias difundidas de higienização no planejamento urbano em Portugal.

A construção dos bairros de Santa Cruz, Montes Claros e Arregaça, no início do século XX, contribuiu para o crescimento de Coimbra, nessa época também surgem os focos periféricos de Santa Clara, Santo Antonio dos Olivais e Celas, foi neste momento que se abriram importantes vias de expansão a sudeste e a sudoeste, a Avenida Dias da Silva e a Dr. Júlio Henriques e posteriormente a Avenida Fernão de Magalhães com o objetivo de fazer a ligação entre as estações de “Coimbra A” a “Coimbra B”.

A Ponte Açude foi outra importante construção a qual surgiu com o objetivo de regularizar as grandes variações de fluxo do rio Mondego entre o inverno e o verão, o que possibilitou seu uso para amenidades urbanas. Além disso, reforçou a figura do rio e seu entorno como espaço público de coesão social, no qual há uma importante relação de vivência com as atividades na área da Baixa, embora ainda permanecesse o interesse em transformar essa área para conectá-la definitivamente ao rio.

A lógica de desenvolvimento espacial Sul/Norte, da Baixinha, desde o Largo da Portagem até à Praça 8 de Maio, foi totalmente esquecida nas propostas de intervenção urbanas do século XX. A circulação desenvolve-se segundo as vias originais geradoras do tecido medieval e as propostas de requalificação têm seguido sempre a intenção de rasgar e demolir o tecido num eixo perpendicular ao circuito actual. O estado de degradação e a insalubridade dos edifícios e dos quarteirões compactos de ruas estreitas geram uma vontade geral de rasgar o tecido medieval (Ferreira, 2007, p. 38).

Ainda hoje o desejo de modernizar a Zona da Baixa, embora com menor ímpeto e maior resistência, permanece sob a forma de introdução do metro do Mondego, o qual é visto como infraestrutura básica para alavancar a atividade comercial e cultural que se desenvolve naquela área.

Apesar da resistência às demolições na Baixa, o mesmo não ocorreu na alta de Coimbra sendo a mais afetada pelo modelo “estadonovista”, pois foi no período da instituição do Estado Novo em Portugal que Coimbra passou por sua mais dramática transformação urbana, não só pela envergadura, mas também pelo impacto na vida das pessoas.

[...] o Estado Novo, regime político vigente entre 1933 e 1974, marcou toda a cultura urbanística portuguesa do século XX. Caracterizou-se pelas suas políticas autoritárias e de acentuado controlo social e ideológico. Essas convicções deixaram marcas no território urbano e no desenho da cidade, acentuando a baixa densidade, o uso de tipologias unifamiliares, estruturas viárias hierarquizadas e regulamentação higienista (Ferreira, 2007, p. 20).

Segundo Penha (2005) e Gonçalves (2010), com o intuito de construir e enaltecer a cidade universitária, o Estado Novo reformou e demoliu uma parte arquitetônica importante da história da cidade, onde estava a igreja de São Pedro, o observatório astronômico, o colégio S. Boaventura, entre outros.

A zona mais elevada do monte foi a área escolhida para a implantação do pólo universitário monofuncional. O processo de reestruturação implicou a razia de todo o edificado existente para a construção de novos edifícios ao “estilo estadonovista”. O conjunto compõe-se por uma nova relação volumétrica axial, de escala monumental, construindo o cenário imponente da paisagem urbana da cidade. A intervenção gerou expropriações e alterou de forma radical os usos daquele espaço. Era uma zona tendencialmente habitacional e comercial (Ferreira, 2007, p. 17).

Ou seja, além da agressão à vida urbana, a hábitos dos cidadãos que vivificavam a cidade pelas centralidades existentes naquela parte do território e à coesão urbana que proporcionava, destruiu também uma parte importante da história das pessoas obrigando-as a construir uma nova forma de vida e de percepção da urbe, que repercutiu também sobre as questões da mobilidade e da acessibilidade, pois, segundo Ferreira (2007), a relocalização das moradas e atividades comerciais para zonas periféricas da cidade impulsionou o crescimento de bairros em várias direções.

A implantação da cidade universitária contribuiu para o agravamento da problemática do despovoamento e quebra de identidade da alta de Coimbra, pois a destruição de uma parte significativa do tecido urbano (de carácter residencial e comercial) e a construção em grande escala dos edifícios universitários provocaram uma alteração de usos e costumes, transformando esta área num espaço de intensa utilização diurna, mas de total abandono nocturno (Penha, 2005, p. 171).

Por solucionar, fica o problema desencadeado pelas acções de demolição sistemática da alta, acentuado pela ausência de um plano bem estruturado de realojamento. Para o efeito, dá-se início, em 1944, à construção de bairros sociais, não existindo, contudo, um programa que coordene as diversas iniciativas. (Santos, 2006, apud Pião, 2015, p.59).

As demolições não ocorreram apenas na cidade alta, também foi necessária a completa demolição de alguns edifícios próximos ao Mosteiro de Santa Clara-a-Velha para a construção da Estrada Nacional N°1, a qual era vista como uma forma de melhorar as acessibilidades prejudicadas com o intenso crescimento urbano (Penha, 2005).

Encomendado pela ditadura, um plano de embelezamento foi proposto por Étienne De Gröer²⁰, que previu a ocupação de áreas ainda em desuso na região periférica de Coimbra com propostas de melhorias de infraestrutura de acessibilidade, meios de circulação e espaços públicos. Quanto às edificações, projetava critérios relacionados à segurança, higiene, insolação e estética, agregando uma proposta de baixa densidade, organizada numa estrutura viária hierarquizada com integração urbana com a natureza. Claramente utilizando um conceito de cidade-jardim, foi tido como falho em Coimbra por não levar em consideração a natureza contextual, onde as limitadas condições econômicas das famílias, o relevo da cidade e a postura dos lotes e construções sugeridas inviabilizaram a proposta.

Apesar do plano de Embelezamento e Extensão de Coimbra de Étienne De Gröer para Coimbra não ter sido legalmente concretizado, estabeleceu pressupostos urbanísticos que foram mais tarde recuperados e aplicados na reestruturação da cidade, constituindo-se como elemento de referência na sua evolução e desenvolvimento morfológico (Penha, 2005, p. 179).

Posterior ao plano de embelezamento de Étienne De Gröer, foi encomendado o plano regulador de Antão de Almeida Garret que apesar de negar a proposta anterior aproveitou ainda algumas contribuições, como a abertura da avenida central e a criação do zoneamento urbano (zona comercial central, rural, residencial central, industrial, universitária e desportiva).

Outro plano de intervenção urbanística foi o de Manoel Costa Lobo denominado de *Plano de Gestão do Concelho e da Cidade*. O diferencial, em termos sociais, em relação aos planos anteriores é que houve definição das zonas habitacionais, Industriais, de Equipamentos, Mistas, Rurais e Verdes.

Mais tarde, em 1982, esse modelo de zoneamento iria finalmente fazer parte dos chamados Planos Diretores Municipais (PDM). A entrada de Portugal à Comunidade Econômica Europeia e seu acesso aos fundos comunitários disseminou por todos os *concelhos* a elaboração e aplicação de PDMs com o fim de hierarquizar as intervenções urbanas, no entanto, o que se percebeu foi uma fragmentação das intervenções ligadas a uma excessiva especialização nas atividades urbanas, gerando políticas inadequadas às diversidades dos contextos das cidades.

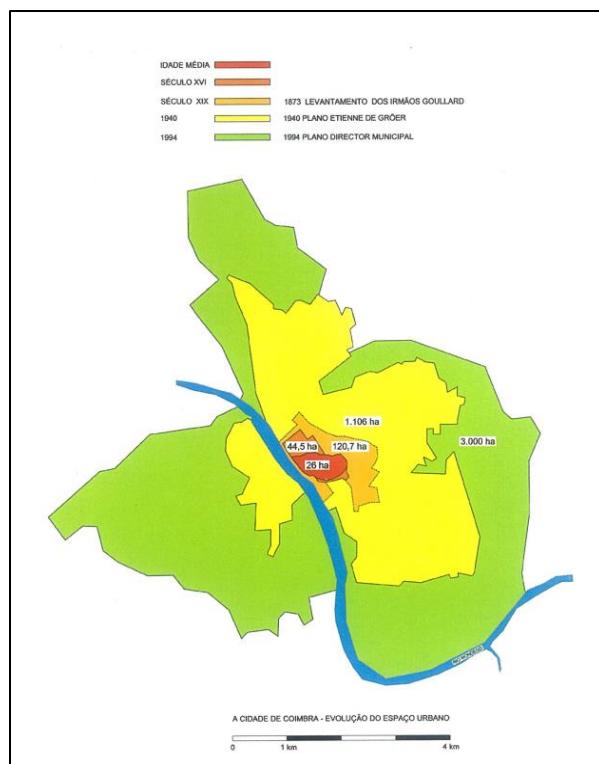
²⁰ Étienne De Gröer foi um dos urbanistas mais importantes do século XX em Portugal, sendo uma figura marcante do urbanismo português na década de quarenta.

A estrutura municipal passou a assegurar internamente as operações programadas, num esquema de planeamento administrativo e tecnocrático assentes nos interesses políticos de gestão urbana, onde sob a legislação de 1990, foram inseridos os Planos concelhios (PDM), Planos Parciais de Urbanização (PU) e Planos de Pormenor (PP) (Penha, 2005, p. 187).

Como visto, muito do entendimento modernista do século XIX que adentrou também ao século XX se baseava na demolição do antigo para permitir a construção de novos edifícios mais modernos, rentáveis e funcionais. Por isso, a descentralização urbana de Coimbra, ao contrário do que ocorreu em muitas grandes cidades, decorreu dos planos municipais de urbanização e não necessariamente de um movimento intencional dos atores urbanos, impulsionado por um esgotamento em termos de oportunidades e qualidade de vida da área central da cidade, como mostra Pião (2015) no seu trabalho intitulado *Coimbra: cidade de bairros, articulação urbana entre o centro da cidade e os bairros da Conchada e Ingote*.

A figura 5 abaixo apresenta um resumo da evolução do espaço urbano da cidade de Coimbra da Idade Média até a implantação do primeiro PDM em 1994, nela se pode destacar o forte avanço às áreas periféricas nos anos 1940s, ocupando uma área quase dez vezes maior que no período imediatamente anterior.

Figura 5 - Evolução do espaço urbano de Coimbra



Fonte: Pião (2015, p. 50).

No geral, as transformações conceptuais e metodológicas do desenho foram sentidas ao nível do território urbano. Estruturava-se o espaço numa lógica de zoneamentos e segregação funcional proposta no Planeamento Funcionalista. Os valores da Cidade Moderna percorriam modelos e estruturas que satisfizessem as novas necessidades funcionais urbanas e, com a introdução do transporte individual, o território começou a ser manipulado e estruturado em função das redes rodoviárias pensadas para uma circulação mais rápida e fluida. A infraestrutura viária passou a ocupar o lugar central do espaço e, ao mesmo tempo, fez dispersar a cidade até à periferia urbana diluindo os limites fronteiriços do tecido consolidado (Ferreira, 2007, p. 22).

Segundo Penha (2005), quando a cidade atual é comparada com a Coimbra do século XIX e início do século XX, percebe-se a importância dos transportes individuais para a expansão urbana que, aliada à ineficiência dos transportes públicos, gerou diversos problemas de acessibilidade, circulação interna e estacionamento. Uma transformação hierárquica das artérias urbanas, que serviam às regiões residenciais, passou a servir de distribuição interna, e vice-versa, o que alterou consideravelmente a vivência no conjunto urbano.

Na verdade, Coimbra passou pelo que os demais centros urbanos também passaram, ou seja, a transformação da infraestrutura urbana inicialmente fortalecida pelos caminhos de ferro e posteriormente tomada pelas rodovias e vias pavimentadas para o veículo particular motorizado, que é a marca da supremacia do automóvel sobre a ferrovia.

O primeiro Plano diretor de Coimbra foi produzido entre 1983 e 1993, publicado em 1994, balizado pelo princípio da urbanização antes da construção, procurou realizar um planejamento conjunto e harmonioso entre as edificações e a envolvente (Penha, 2005).

O PDM estabeleceu critérios de ocupação e uso do solo que pudessem oferecer uma densidade populacional mínima a determinadas áreas zoneadas com o objetivo de promover a vivência, a integração do rio e da cidade, melhoramentos de acessibilidade, transportes e edificações de loteamentos de qualidade (Penha, 2005).

Para evitar a dispersão urbana, o PDM incentivou a consolidação de centros locais com equipamentos, serviços e comércio, recuperação e preservação do patrimônio histórico e embelezamento do espaço público. Ademais, criou zonas pedonais para dinamizar o centro histórico em simultâneo com a revitalização de prédios antigos. A ideia das intervenções era preservar as estruturas históricas e permitir a existência de espaços de transição na baixa de Coimbra.

O Rio Mondego foi revalorizado, pois promovia a sua ligação espacial e funcional à faixa urbana aproveitando as centralidades do Parque Verde e do Choupalinho. Para ajudar no fluxo de veículos, foram criadas a circular interna e a circular externa, para desafogar o trânsito na área central. Ao longo da circular, o PDM planejou loteamentos de qualidades para evitar a dispersão urbana.

Apesar dos objetivos do PDM, a cidade ainda manteve a expansão e dispersão urbana feita sem planejamento e infraestrutura, de modo que muitos projetos do PDM foram perdidos.

Como toda cidade que se expande, as vias tornaram-se cada vez mais cheias, de forma a exigir a criação de novas vias e a requalificação das antigas. Apesar dessas ações, a previsão da ligação do modal de transporte público com o metrô de superfície não ocorreu, de modo que o deslocamento público na cidade continua sendo feito apenas por autocarros.

O crescimento urbano de Coimbra favoreceu a absorção de focos periféricos ao seu centro através de ramificações, mesmo sendo a distância ao centro da cidade um fator importante. Como ocorre frequentemente, a falta de planejamento acabou por gerar tratamento desigual, baixa densidade e não hierarquização viária que possibilitasse melhor fluxo entre a periferia e o centro, nisso se destaca a descontinuidade e heterogenia territorial que evidenciam debilidades formais, limites imprecisos e pouca diversificação.

[...] a formação de novas periferias provocou a perda de centralidade do centro urbano, que se foi progressivamente se deteriorando, tornando-se cada vez mais inacessível em termos viário, e a cidade foi se transformando em um somatório de fragmentos desconexos, revelando uma incapacidade em relacionar o núcleo central com os novos espaços entretanto criados (Penha, 2005, p.215).

Nessas condições, fizeram-se entender a necessidade de um novo plano que abarque os diversos níveis de desenvolvimento urbano da cidade, com foco na melhoria da acessibilidade, da circulação interna e no redimensionamento da infraestrutura e equipamentos coletivos.

Além disso, o PDM deve desenvolver critérios de intervenção que não comprometam o equilíbrio funcional e ambiental do território, sendo necessária a reestruturação de áreas residenciais periféricas, transformação das zonas com caráter obsoleto, a formação de novas centralidades e a revitalização de zonas verdes e espaços públicos.

Nesse sentido, o Parque Verde do Mondego surge como a área mais importante em termos de centralidade, devido a sua diversidade de funções urbanas, como desportos, lazer e cultura. Também há um importante *link* com a natureza e a vivência na área central, devido aos equipamentos como ciclovia, academia, lanchonetes, bares, restaurantes, ancoragem de barcos turísticos, etc. Dessa forma, o rio Mondego realiza um importante papel de integração da cidade.

A Universidade de Coimbra também se caracteriza como uma importante centralidade urbana, sua transferência para a parte alta marcou um período de transformação morfológica da cidade, de modo a concentrar geograficamente as atividades universitárias e suas funções complementares. Sua importância para a consolidação urbana fica mais clara quando da implantação dos polos II e III os quais impulsionaram um forte processo de urbanização na área da Quinta das Flores e de Celas, respectivamente.

O deslocamento pedonal é a moda na cidade de Coimbra, dada a curta distância entre boa parte dos polos geradores de fluxos, isso é possível, principalmente, para estudantes fazerem certos deslocamentos a pé, a despeito do relevo caracterizado por longas subidas/ descidas.

Essa característica, mais percebida em pequenas cidades, decorre do aspecto histórico e comportamental dos conimbricenses que guardam hábitos mais antigos de deslocamentos.

No ano de 2001, a população de Coimbra era estimada em cerca de 150 mil habitantes, uma densidade populacional em torno de 423 hab/km² e uma população pendular de cerca de 139.000 pessoas, que tinha como principais objetivos o trabalho e a educação, naquele ano cerca de 25% dos deslocamentos eram realizados em transportes públicos (Tavares, 2010).

Hoje a estimativa da Câmara Municipal (Coimbra, 2025) é que haja 134 mil habitantes na cidade e 435 mil habitantes na sua região metropolitana, representando, assim, uma redução populacional que reduz também os benefícios das economias de rede e de escala.

O principal meio de deslocamento das pessoas também é o carro particular, principalmente após a entrada de Portugal na União Europeia. A opção pelo modo particular de transporte, como na maioria das cidades, aumentou as dificuldades de acessibilidade. (Tavares, 2010)

O sistema tarifário foi elaborado com diferenciação de preços que variam de acordo com as seguintes denominações: bilhetes pré-comprados com até vinte viagens; bilhetes horários; bilhetes com estacionamento, passe estudantil; passe social geral e passes sociais especiais. Além disso, a estrutura dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra-SMTUC tem uma política de informação em tempo real para os usuários e o público em geral, através de uma página na *internet*, um aplicativo para *smartphones* e um perfil em rede social (Coimbra, 2025).

Conclusão

A análise comparativa entre Campina Grande e Coimbra evidencia que, apesar das diferenças históricas, culturais e econômicas, ambas as cidades enfrentam desafios semelhantes no que diz respeito à reestruturação urbana e à mobilidade. O estudo demonstrou que as intervenções urbanas, muitas vezes guiadas por interesses políticos e econômicos, nem sempre consideram as necessidades reais da população, resultando em processos de exclusão social, periferização e crise de mobilidade.

Em Campina Grande, a expansão urbana desordenada, aliada à priorização do transporte individual motorizado e à precarização do transporte público, contribuiu para o aumento das desigualdades socioespaciais e para a redução da qualidade de vida dos habitantes. A ausência de planejamento integrado e de políticas públicas voltadas para a inclusão e para a sustentabilidade agravou a crise de mobilidade, tornando o deslocamento diário um desafio para grande parte da população.

Coimbra, por sua vez, apesar de apresentar um sistema de transporte público mais eficiente e políticas de informação mais amplas, também sofreu com intervenções urbanas autoritárias e fragmentadas, especialmente durante o Estado Novo. A reestruturação da cidade alta para implantação do polo universitário, por exemplo, resultou em perda de identidade e coesão urbana, além de impulsionar o crescimento periférico e a fragmentação do tecido urbano.

Ambas as cidades demonstram que a preferência pelo transporte individual motorizado e a falta de integração entre políticas urbanas e de mobilidade geram um círculo vicioso de insustentabilidade, congestionamentos e exclusão. A experiência de Coimbra, contudo, mostra que a diversificação de modais, a discriminação tarifária e a disseminação de informações podem contribuir para uma mobilidade mais inclusiva, ainda que insuficiente diante dos desafios contemporâneos.

Portanto, conclui-se que a reestruturação urbana, para ser efetiva e sustentável, deve estar necessariamente acompanhada de uma transição sociotécnica que considere as especificidades locais, promova a inclusão social e priorize a mobilidade sustentável. O estudo reforça a importância de políticas públicas integradas, participação social e planejamento urbano orientado para o bem-estar coletivo.

Referências

ACKER, Veronique; Van; WITLOX, Frank. Why land use patterns affect travel behaviour (or not). **Belgeo**, n. 1, 2009. Disponível em: <http://belgeo.revues.org/8777>. Acesso em: 3 de dezembro de 2025.

ARAÚJO, Luiz Paulo da Silva. **Alta de Coimbra**: Evolução Urbana e funcionalidades. Relatório da prática pedagógica de Mestrado em Ensino de História e Geografia no 3º Ciclo do Ensino Básico e no Ensino Secundário, apresentado à Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 2015. Disponível em: <https://estudogeral.uc.pt/handle/10316/29849>. Acesso em: 3 de dezembro de 2025.

ASCHER, François. **Los nuevos principios del urbanismo**: el fin de las ciudades no está a la orden del día. Versión española de María Hernández Díaz. Madrid: Alianza Editorial, 2004.

BRANDÃO, Cataline Alves. Luz elétrica em Campina Grande: Melhoramento Urbano na Teia dos Jornalistas e Cronistas. **URBANA**, v. 5, n. 7, Campinas: CIEC/UNICAMP, 2013. Dossiê: Urbanistas e Urbanismo: a escrita da história. Disponível em: <https://www.doi.org/10.20396/urbana.v5i2.8635083>. Acesso em: 3 de dezembro de 2025.

BRASIL. DNOCS (Departamento Nacional de Obras Contra a Seca). **Açude Epitácio Pessoa**: contribuindo com o desenvolvimento paraibano há 66 anos. Ministério da Integração do Desenvolvimento Regional, 2023. Disponível em: [Açude Epitácio Pessoa: contribuindo com o desenvolvimento paraibano há 66 anos — Departamento Nacional de Obras Contra as Secas](https://www.mre.gov.br/pt-br/temas/infraestrutura-e-desenvolvimento-regional/açude-epitácio-pessoa-contribuindo-com-o-desenvolvimento-paraibano-há-66-anos---departamento-nacional-de-oberas-contra-as-secas). Acesso em: 3 de dezembro de 2025.

BRASIL. Ministério das Cidades. SeMob. **PlanMob – Construindo a Cidade Sustentável**: 1 caderno de referência para elaboração de um plano de mobilidade urbana. Brasília, 2013. Disponível em: http://sectordialogues.org/sites/default/files/mobilidade_urbana_web.pdf. Acesso em: 3 de dezembro de 2025.

BRASIL. www.ibge.gov.br. **Paraíba – Cidades – Campina Grande**. 2014. Disponível em: <http://cod.ibge.gov.br/232N6>. Acesso em: 3 de dezembro de 2025.

BRUECKNER, Jan K. **Urban Sprawl**: Diagnosis and remedies. Institute of Government and Public Affairs, University of Illinois, 2000.

CAMPINA GRANDE. In: WIKIPÉDIA, a enciclopédia livre. Wikimedia Foundation, s.d. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Campina_Grande#/media/File:Paraiba_Município_CampinaGrande.svg. Acesso em: 3 de dezembro de 2025.

CANDIDO, J. L. **Mobilidade e acessibilidade urbana na cidade de Campina Grande - Brasil**: uma tendência para a manutenção de um processo de exclusão social pelo transporte. 2022. Tese (Doutorado em Governação, Conhecimento e Inovação) – Faculdade de Economia, Universidade de Coimbra, Coimbra, PT. Disponível em: <https://hdl.handle.net/10316/101711>. Acesso em: 3 de dezembro de 2025.

CARDOSO, Carlos Augusto de Amorim. A Cidade Cogumelo: Campina Grande das Feiras às Festas. Mercator - **Revista de Geografia da UFC**, ano 01, n. 02, Fortaleza, 2002.

CARLOS, Ana Fani A. **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011.

CARVALHO, J. L. de; QUEIROZ, Marcus V. Dantas de; TINEM, Nelci. Trem veloz, rupturas lentas: Arquitetura como produção do espaço urbano em Campina Grande – 1907-1935. **Arquitextos**, ano 07, Campina Grande, 2007.

CGRETALHOS. **Relatos históricos de Campina Grande**. Disponível em: <http://cgretalhos.blogspot.com.br/2017/03/vista-aerea-centro-de-campina-grande.html?m=1>. Acesso em: 3 de dezembro de 2025.

COIMBRA. **Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra (SMTUC)**. Disponível em www.smtuc.pt. Acesso em: 3 de dezembro de 2025.

COSTA JÚNIOR., Clodoaldo B. da. **Para Onde (não) Vamos?** Análise do impacto da frota de automóveis na área central de Campina Grande - PB. João Pessoa, PB: PPGG/UFPB, 2013. Disponível em: <https://repositorio.ufpb.br/jspui/handle/tede/5817>. Acesso em: 3 de dezembro de 2025.

FERREIRA, Carolina. **Coimbra aos Pedaços**: Uma abordagem ao espaço urbano da cidade. 2007. Prova Final de Licenciatura em Arquitetura – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade de Coimbra, Coimbra. Disponível em: <https://estudogeral.uc.pt/bitstream/10316/13799/1/COIMBRA%20AOS%20PEDA%C3%87OS.pdf>. Acesso em: 3 de dezembro de 2025.

GONÇALVES, Guida Manuela Ramalho. **Coimbra por entre linhas**: O transporte coletivo sobre carris e a evolução do espaço urbano. 2010. Dissertação (Mestrado Integrado em Arquitetura) – Departamento de Arquitetura, FCTUC, Universidade de Coimbra, Coimbra. Disponível em: <https://hdl.handle.net/10316/14026>. Acesso em: 3 de dezembro de 2025.

HODSON, Mike; MARVIN, Simon. Cities mediating technological transitions: understanding visions, intermediation and consequences. **Technology Analysis & Strategic Management**, v. 21, n. 4, p. 515-534, 2009.

IVO, Anete B. L. Questão Social e Questão Urbana: laços imperfeitos. **Caderno CRH**, Salvador, v. 23, n. 58, p. 17-33, jan./abr. 2010.

MAIA, Doralice Sátyro *et al.* Campina Grande: Dinâmica Econômica e Reestruturação Urbana. Permanências e Transformações. In: ELIAS, Denise; SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOARES, Beatriz Ribeiro (Org.). **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Campina Grande e Londrina**. 1. ed. São Paulo: Outras Expressões, 2013. Disponível em: <https://recime.com.br/campina-grande-e-londrina/>. Acesso em: 3 de dezembro de 2025.

PENHA, M. R. V. de Brito e. **Coimbra**: Caminhos de uma cidade. Evolução morfológica da cidade do Mondego. 2005. Prova final de Licenciatura em Arquitetura (FCTUC), Universidade de Coimbra, Coimbra. Disponível em: <https://estudogeral.uc.pt/bitstream/10316/13799/1/COIMBRA%20AOS%20PEDA%C3%87OS.pdf>. Acesso em: 3 de dezembro de 2025.

PIÃO, Ana Isabel Ribeiro. **Coimbra, cidade de bairros**: Articulação Urbana entre o centro da cidade e os bairros da Conchada e Ingote. 2015. Dissertação (Mestrado Integrado em Arquitetura) – Departamento de Arquitetura, FCTUC, Universidade de Coimbra, Coimbra. Disponível em: <https://hdl.handle.net/10316/30113>. Acesso em: 3 de dezembro de 2025.

QUEIROZ, Marcus V. D. de. **Quem te vê não te conhece mais**: arquitetura e cidade de Campina Grande em transformação (1930-1950). 2008. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18142/tde-01122008-171846/pt-br.php>. Acesso em: 3 de dezembro de 2025.

SILVA, Madson T.; COSTA, Stephanny C. F. do E.; SOUSA, Edicarlos P. de; OLIVEIRA, Sonaly D. de; SILVA, Vicente de Paulo R. da. Análise da expansão do espaço urbano do município de Campina Grande-PB tendo o sistema de transportes como agente modificador. **Ciência e Natura**, Santa Maria, v. 36, Ed. Especial II, p. 520–529, 2014.

SOUSA, Fabio Gutemberg Ramos Bezerra de. Campina Grande: cartografias de uma reforma urbana no Nordeste do Brasil (1930-1945). **Revista Brasileira de História**, v. 23, n. 46, p. 61-92, São Paulo, 2003.

SOUSA, H. F. A. de. **A Concentração no Centro Urbano de Campina Grande**: a multifuncionalidade espacial no horário de rush. 2012. Monografia (Licenciatura plena em Geografia) – CEDUC/UEPB, Campina Grande. 44 p. Disponível em: <http://dspace.bc.uepb.edu.br/jspui/handle/123456789/2728?mode=full>. Acesso em: 3 de dezembro de 2025.

TAVARES, César. **Transportes Urbanos em Coimbra**: análise dos custos para os utilizadores. 2010. Dissertação (Mestrado em Economia) – Faculdade de Economia, Universidade de Coimbra, Coimbra. Disponível em: <https://hdl.handle.net/10316/14716>. Acesso em: 3 de dezembro de 2025.

PARAÍBA. In: WIKIPÉDIA, a enciclopédia livre. Wikimedia Foundation, s.d. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Para%C3%ADba#/media/File:Paraiba_in_Brazil.svg. Acesso em: 3 de dezembro de 2025.