



CAMPINA
GRANDE 2035



P11. DESENHO URBANO CONCEITUAL DE CAMPINA GRANDE E PRINCIPAIS CONEXÕES COM OS MUNICÍPIOS DO ENTORNO

PLANO DE DESENVOLVIMENTO ESTRATÉGICO
CAMPINA GRANDE 2035 E MUNICÍPIOS DO ENTORNO



Macroplan®
Prospectiva, Estratégia & Gestão



Comitê Gestor do PED/CG 2035
e Municípios do entorno

APRESENTAÇÃO

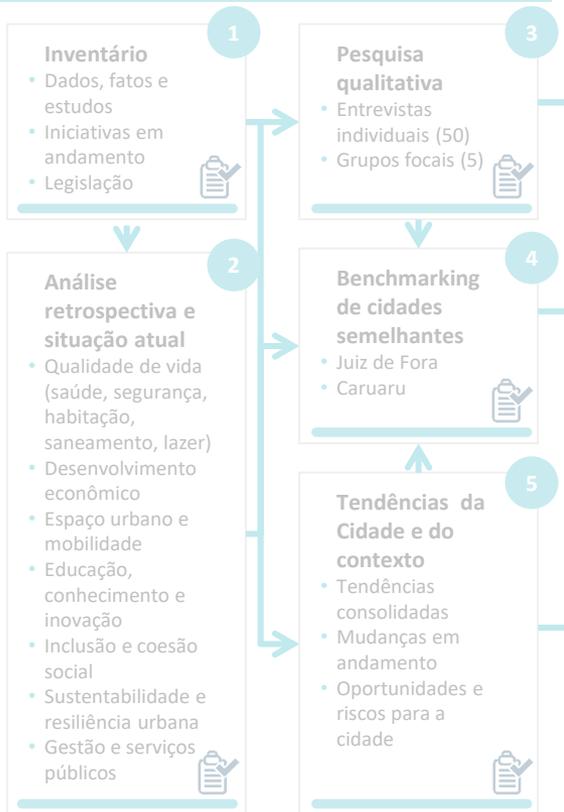


O PRESENTE DOCUMENTO FORMALIZA A ENTREGA DO PRODUTO “DESENHO URBANO CONCEITUAL DE CAMPINA GRANDE E PRINCIPAIS CONEXÕES COM OS MUNICÍPIOS DO ENTORNO”, REFERENTE À ETAPA 1.4 DA 2ª PARCELA (CLÁUSULA SÉTIMA, ITEM B) DO CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS DE CONSULTORIA ESPECIALIZADOS, CELEBRADO ENTRE A INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DA PARAÍBA (IFPB) E A MACROPLAN (CONTRATO 02/2016), O QUAL SE REFERE À EXECUÇÃO DA 2ª FASE DA “ELABORAÇÃO DO PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO PARA CAMPINA GRANDE 2035 E MUNICÍPIOS DE SEU ENTORNO”

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO DE CAMPINA GRANDE 2035 E ENTORNO

BLOCO I.

DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO: ONDE ESTAMOS E ONDE PODEREMOS ESTAR?



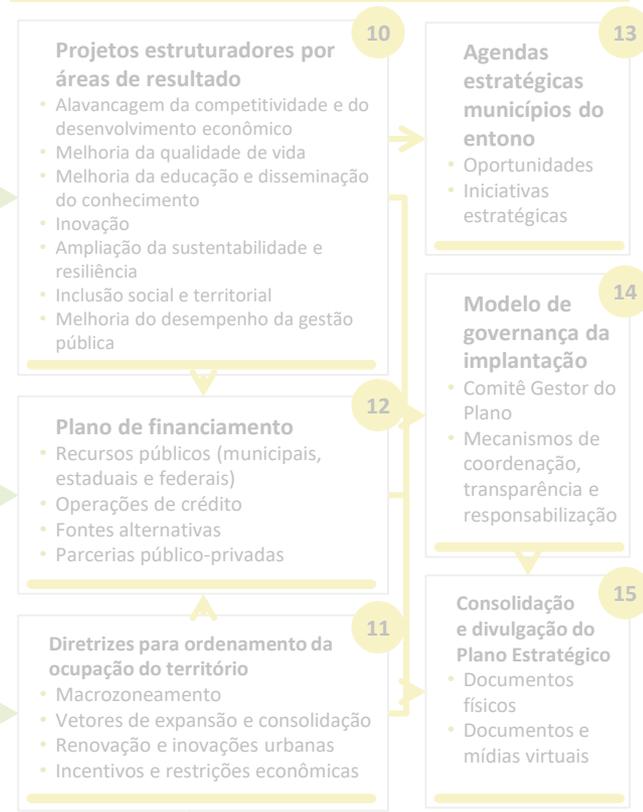
BLOCO II.

VISÃO DE FUTURO: AONDE QUEREMOS CHEGAR?



BLOCO III.

IMPLEMENTAÇÃO: COMO VAMOS CHEGAR LÁ?



BLOCO IV. INTERAÇÃO E MOBILIZAÇÃO SOCIAL



P11. DESENHO URBANO CONCEITUAL

1. LEITURAS TERRITORIAIS

DINÂMICA, CONFIGURAÇÃO E DIMENSIONAMENTO DA CIDADE

2. REFERENCIAIS

O URBANISMO CONTEMPORÂNEO E A SUSTENTABDE

3. DESENHO URBANO CONCEITUAL E MACROZONEAMENTO ESTRATÉGICO:

ELEMENTOS PARA ORIENTAR O ORDENAMENTO TERRITORIAL

4. AGENDA DE RENOVAÇÃO, REABILITAÇÃO E INOVAÇÕES URBANAS

REORIENTAÇÃO DO ORDENAMENTO URBANO PARA UMA CIDADE SUSTENTÁVEL E RESILIENTE

5. INTERVENÇÕES MACROURBANÍSTCAS ESTRUTURANTES

UMA AGENDA PARA O FUTURO



CAMPINA
GRANDE 2035



1. LEITURAS TERRITORIAIS

DINÂMICA, CONFIGURAÇÃO E DIMENSIONAMENTO
DA CIDADE

1.1. REDE URBANA E AMBIENTE METROPOLITANO

Rede de cidades na escala regional:
Campina Grande tem uma posição relevante no conjunto das cidades do Nordeste, mantendo uma ampla rede de relacionamento entre centros urbanos. Tem posição estratégica na rede liderada pelo polo do Recife, apresentando mais conectividade que a capital paraibana (IBGE - REGIC, 2007).



1.1. REDE URBANA E AMBIENTE METROPOLITANO

Campina Grande – liderança na escala local

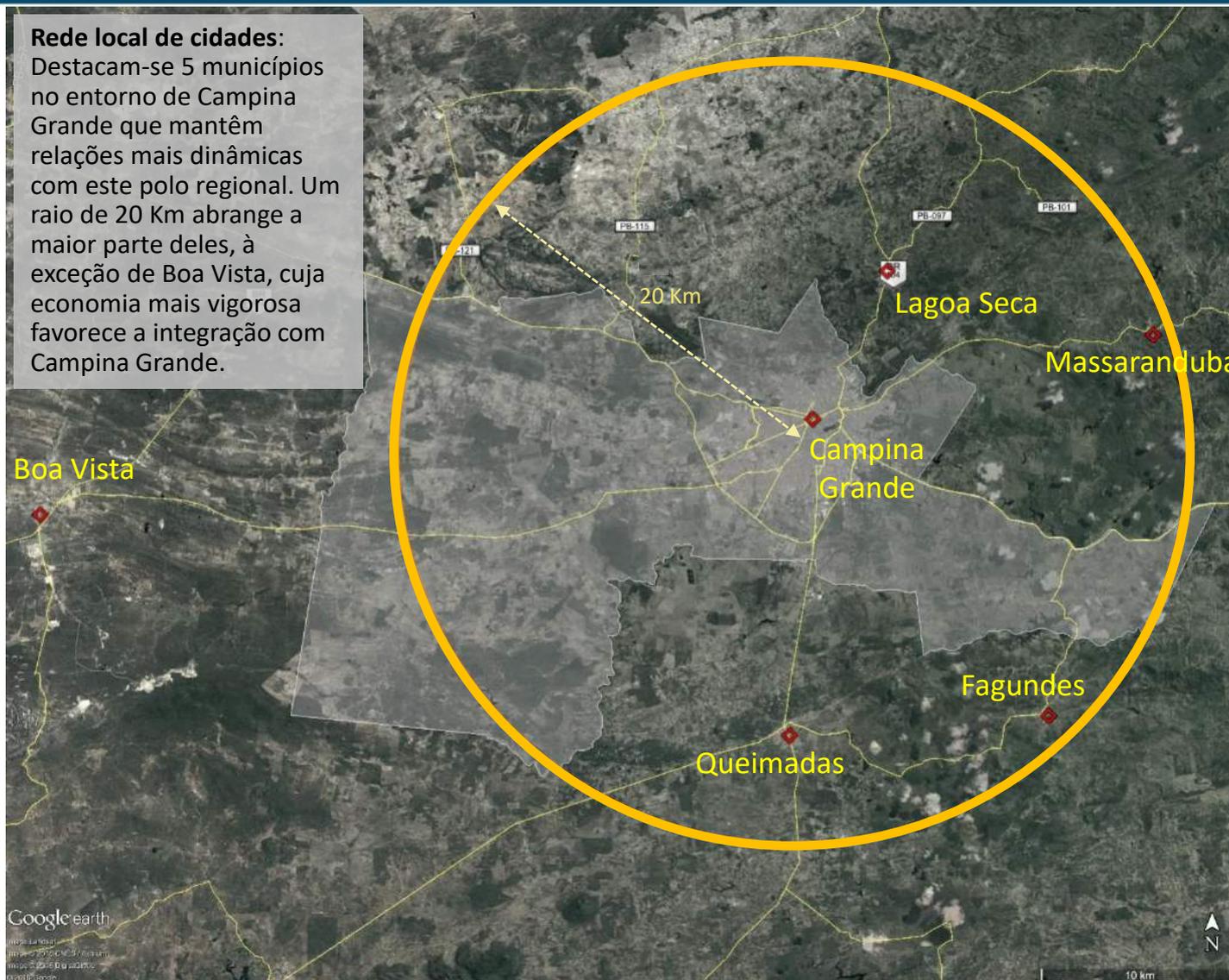
- Afora o papel que cumpre no contexto do nordeste, destaca-se a influência sobre um conjunto de cinco cidades que estão na órbita imediata de Campina Grande, dentro de um raio de cerca de 20 Km – à exceção de Boa Vista, um pouco mais distante, que também foi incluída nesta leitura.

Rede local – municípios do entorno:

- **Lagoa Seca:** é o município com a sede mais próxima, apresentando conurbação com Campina Grande, retratada na instalação de condomínios de alto padrão, e abriga expressiva parcela de pessoas que trabalham na cidade vizinha, evidenciando uma relação dinâmica com Campina Grande.
- **Queimadas:** também é muito próxima e conta com um núcleo periférico conurbado com Campina Grande, mantendo forte relação com a área industrial, e a proximidade com o Complexo Aluísio Campos aponta perspectivas de crescimento dessa relação intensa com Campina Grande.
- **Boa Vista:** embora vizinho, está situado fora do círculo de maior proximidade com a sede de Campina Grande, mas a particularidade da dinâmica de sua economia amparada na mineração favorece uma forte relação com Campina Grande, no seu papel de polo regional.
- **Massaranduba:** embora mais próxima que Boa Vista, não apresenta, contudo, a mesma dinâmica dos municípios que se situam na órbita mais imediata da sede de Campina Grande, mesmo com a fácil acessibilidade oferecida por uma rodovia pavimentada.
- **Fagundes:** mesmo com uma população maior que Boa Vista, tem um núcleo urbano pequeno, e a distância, bem como as condições de conexão rodoviária, não favorecem maior integração com Campina Grande.
- A proximidade e as evidências de relações mais dinâmicas destacam Lagoa Seca e Queimadas como municípios mais integrados ao cotidiano urbano de Campina Grande, enquanto que os demais mantêm relações de dependência no abastecimento e no acesso a serviços de maior complexidade – como é comum entre cidades que orbitam um polo regional. Constituem um conjunto sob a área de influência direta de Campina Grande, mas em condições significativamente diferenciadas entre si.

1.1. REDE URBANA E AMBIENTE METROPOLITANO

Rede local de cidades:
Destacam-se 5 municípios no entorno de Campina Grande que mantêm relações mais dinâmicas com este polo regional. Um raio de 20 Km abrange a maior parte deles, à exceção de Boa Vista, cuja economia mais vigorosa favorece a integração com Campina Grande.



1.1. REDE URBANA E AMBIENTE METROPOLITANO

Lagoa Seca

Apresenta um núcleo urbano principal relativamente compacto, com cerca de 100 ha, contido num círculo de raio de 700 metros, cujas distâncias favorecem o caminhar.

O relevo mais acentuado impõe algumas dificuldades à acessibilidade e à urbanização, e o predomínio da informalidade pode provocar situações de risco. Não há grandes evidências de expansão por meio de loteamentos periféricos. A presença da rodovia que se confunde com o principal eixo comercial da cidade gera conflitos e riscos no campo da mobilidade e segurança do pedestre.



1.1. REDE URBANA E AMBIENTE METROPOLITANO

Lagoa Seca

Uma forma diferenciada de expansão urbana tem se dado por meio de condomínios de alto valor de mercado. Mas correspondem a uma demanda de crescimento na imediata periferia de Campina Grande, registrando uma forma dispersa de conurbação, sob baixo padrão de adensamento.



1.1. REDE URBANA E AMBIENTE METROPOLITANO

Lagoa Seca

Apresenta padrões de urbanização muito diversificados, com o aguçamento dos contrastes sociais evidenciado pela presença dos condomínios. Na área central, a rodovia se confunde com uma avenida comercial.

A arborização urbana, quando existe, é ainda recente e não segue um padrão capaz de assegurar conforto ao pedestre, e as calçadas estreitas impossibilitam um melhor aproveitamento para tal.



1.1. REDE URBANA E AMBIENTE METROPOLITANO

Lagoa Seca

A informalidade pauta o processo de construção, deixando clara a fragilidade no exercício do planejamento e do controle urbano. Um exemplo está nas novas construções que seguem o padrão de ocupação quase integral do lote, sem oferta de recuos ou solo natural.

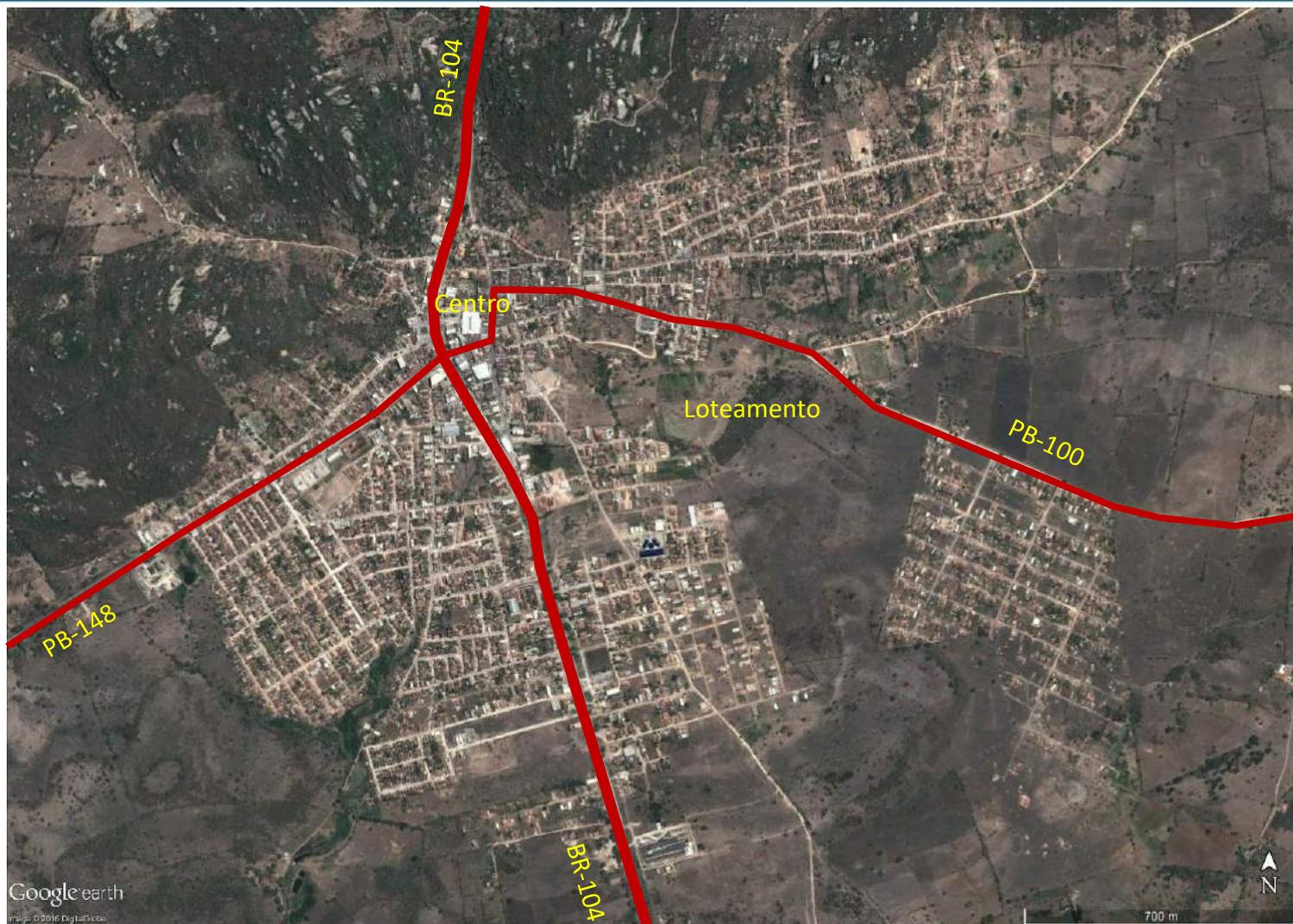
Equipamentos urbanos existem, mas a cultura da violência tem tornado escolas em espaços de clausura, com a qualidade sacrificada pelo medo, acentuando um ciclo vicioso de produção de espaços urbanos inseguros.



1.1. REDE URBANA E AMBIENTE METROPOLITANO

Queimadas

Apresenta, na sede, um núcleo central antigo, de traçado mais informal, e loteamentos mais recentes, de malha regular, ao sul. O núcleo urbano da sede tem cerca de 250 ha, contido num círculo inferior a mil metros – o que ainda constitui um espaço de fácil caminhabilidade. Situada na base de um grande conjunto rochoso, tem relevo ondulado sem grandes declividades, mas registram-se sérios problemas decorrentes da ausência de atenção à drenagem das águas pluviais e respeito aos cursos d'água naturais. O conflito funcional da urbanização com a rodovia já exige medidas urgentes.



1.1. REDE URBANA E AMBIENTE METROPOLITANO

Queimadas

Ao norte da sede, também às margens da rodovia BR-104, situa-se um aglomerado urbano que já apresenta conurbação com Campina Grande – nas proximidades da área industrial e do Complexo Aluizio Campos. A ocupação dos novos conjuntos habitacionais e a operação das atividades empresariais no Complexo afetarão diretamente este núcleo, fortalecendo a conurbação. Neste trecho os limites municipais ainda são objeto de revisão para conciliação.



1.1. REDE URBANA E AMBIENTE METROPOLITANO

Queimadas

A sede conta com equipamentos sociais de maior complexidade e apresenta um centro comercial diversificado e dinâmico.

A expansão urbana introduz padrões de ruas mais largas, mas com calçadas estreitas e raramente atendendo aos padrões de acessibilidade.

A arborização urbana é praticamente inexistente, o que, juntamente com as calçadas inadequadas, criam difícil condição de acessibilidade e não estimulam a prática do caminhar.



1.1. REDE URBANA E AMBIENTE METROPOLITANO

Queimadas

Um loteamento de grande extensão está sendo implantado, preenchendo um espaço de descontinuidade no tecido urbano.

As transformações da cidade, contudo, não parecem oferecer soluções para a drenagem urbana.

Vans e motos assumem a oferta de transporte público, cujo fluxo mais intenso é orientado para Campina Grande.

Uma unidade escolar apresenta características de uma edificação hermética, pautada pela arquitetura do medo, reafirmando um ambiente hostil, como comentado anteriormente.



1.1. REDE URBANA E AMBIENTE METROPOLITANO

Boa Vista

A sede apresenta um núcleo principal mais compacto, com expansão consolidada ao sul. Mas já se registra um crescimento mais disperso e descontínuo ao norte e nordeste. Todo este conjunto ocupa cerca de 70 ha, contido num círculo de aproximadamente 800 metros de raio, ainda mantendo fácil condição de caminhabilidade. A expansão nordeste representa um conflito funcional com a rodovia BR-412, podendo levar ao agravamento de situações de risco comuns a áreas urbanas *cortadas* por eixos rodoviários.



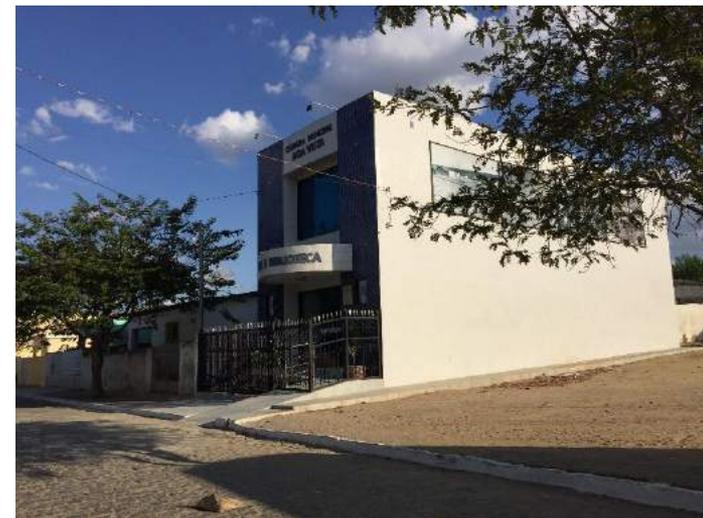
1.1. REDE URBANA E AMBIENTE METROPOLITANO

Boa Vista

Predominam ruas largas e a presença pouco expressiva do automóvel indica que as calçadas ainda são estreitas, embora apresentem padrões razoáveis.

A arborização urbana é presente e deixa clara a ação pública na sua implantação. Mas a área atendida ainda pode ser multiplicada e favorecida pela ampliação de calçadas.

Uma arquitetura tradicional ainda tem forte expressão e há oferta de alguns amplos espaços livres públicos e equipamento sociais com bom padrão de dimensionamento e manutenção.

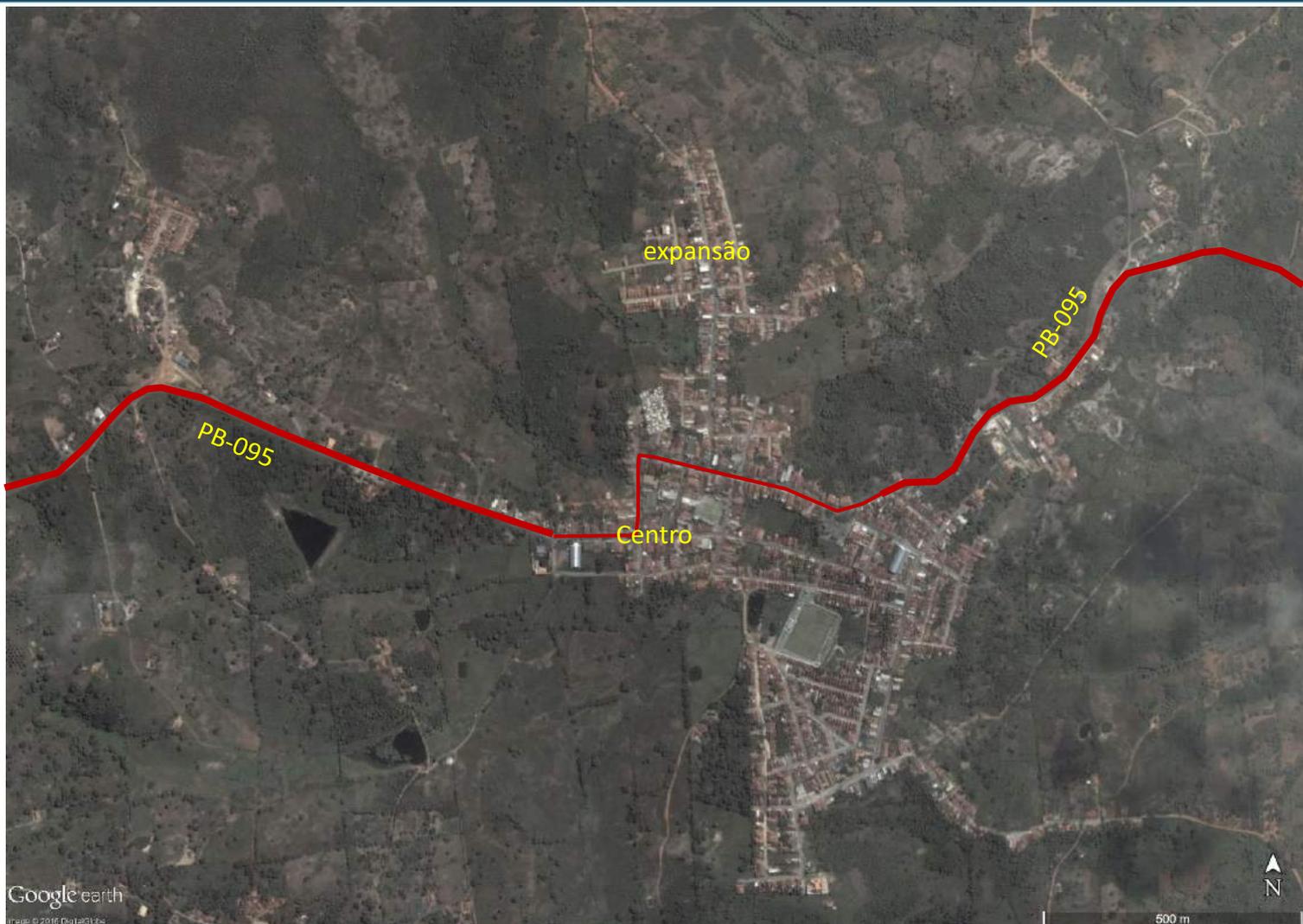


1.1. REDE URBANA E AMBIENTE METROPOLITANO

Massaranduba

A sede ocupa um sítio colinoso, com declividades acentuadas. Esse fato explica uma urbanização mais descontínua e alerta para a possíveis situações de risco.

A área urbanizada tem cerca de 50 ha, contida num círculo de 650 metros, aproximadamente – oferecendo distâncias caminháveis, apesar das dificuldades do relevo. Não há evidências de novos loteamentos, mas a expansão vem se dando predominantemente ao norte, acentuando o caráter descontínuo do tecido urbano.



1.1. REDE URBANA E AMBIENTE METROPOLITANO

Massaranduba

Também aqui a mistura entre o ambiente urbano e a circulação rodoviária é motivo de conflito, mas o comprometimento da segurança é atenuado pelo fato de que não há continuidade do asfalto, reduzindo-se a velocidade pela adoção de um padrão de via urbana.

A arborização urbana é ocasional e não planejada e a condição de acessibilidade das calçadas é comprometida em expressiva parcela da cidade, em especial nas ladeiras.

A solução adotada na creche (foto superior esquerda) oferece maior permeabilidade visual e integração entre a rua e o edifício, favorecendo a urbanidade.



1.1. REDE URBANA E AMBIENTE METROPOLITANO

Fagundes

Tem um traçado singular, pela formação espontânea que se irradia de forma linear ao longo das vias de acesso ao centro. O núcleo mais central está contido num círculo de 400 metros, mas considerando-se a expansão linear, pode chegar a 1,4 mil metros, cobrindo a área urbana dispersa de cerca de 70 ha – cuja forma evidencia a falta de planejamento.

O relevo acentuado é também forte condicionante do crescimento urbano, mas não compromete a facilidade de acesso a pé a toda a cidade – salvo os deslocamentos entre os extremos.

A rodovia PB-100 é asfaltada somente no trecho Fagundes - Rodovia BR-230, facilitando a conexão com Campina Grande, e o trecho de ligação com Queimadas é ainda uma estrada de terra. Esse fator reduz potenciais conflitos de segurança, já que o acesso à cidade se dá em via de paralelepípedos.



1.1. REDE URBANA E AMBIENTE METROPOLITANO

Fagundes

A área central abriga elementos da arquitetura tradicional em torno das duas praças próximas à igreja.

A arborização urbana não é planejada, mas conta-se com alguns trechos sombreados.

Observa-se uma medida que não se enquadra nos padrões técnicos

tradicionais, mas que é encontrada em pequenas cidade no nordeste: o plantio das árvores fora das calçadas – uma solução que se adequa à escala do lugar e promove maior compartilhamento das vias.

O local tem o atrativo ambiental da Serra do Bodopitá e da Pedra de Santo Antônio, mas é necessária atenção para os riscos do turismo predatório.



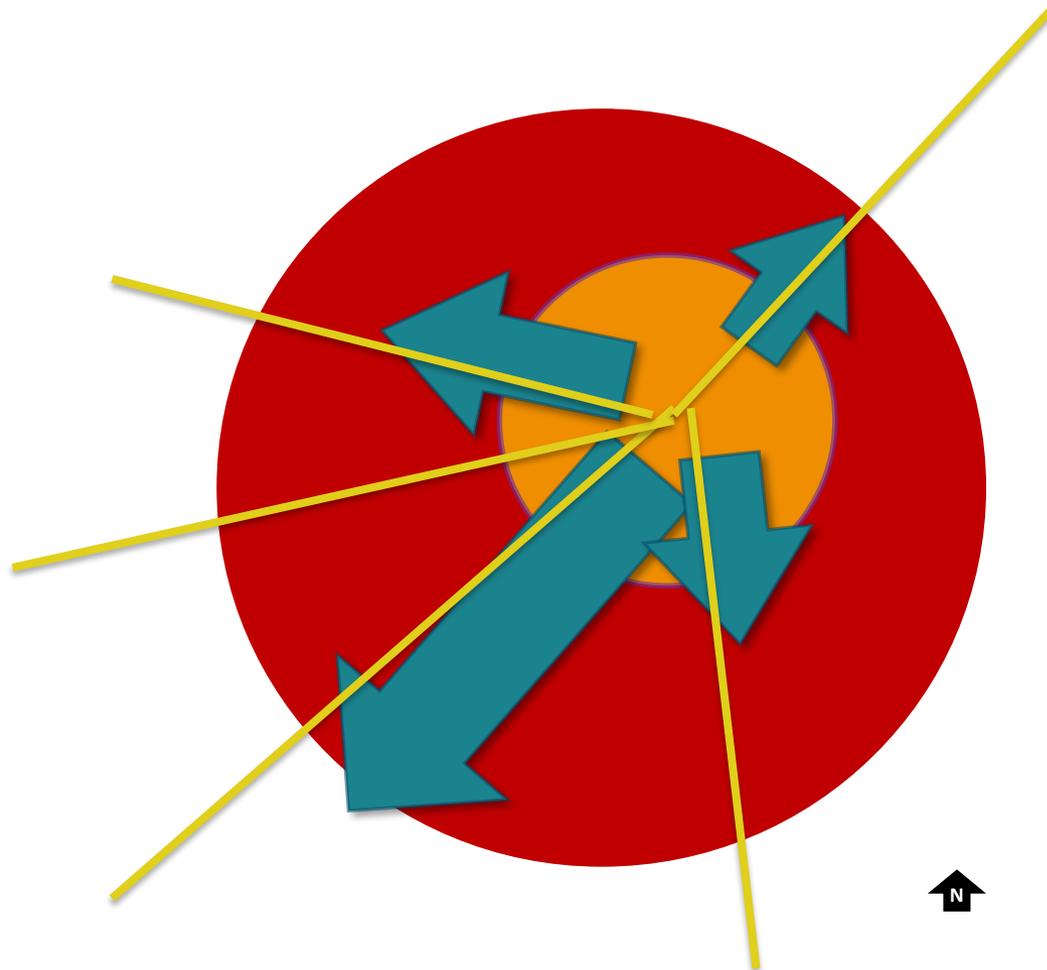
1.2. CAMPINA GRANDE: FORMAÇÃO DA CIDADE E TENDÊNCIAS DE CRESCIMENTO

O processo de formação da cidade pode ser esquematicamente sintetizado por meio de círculos e eixos, representando espaços urbanizados e vias estruturadoras, respectivamente.

O primeiro círculo (laranja) representa a área central, onde nasceu a cidade. Ele abriga não só grande parte das atividades comerciais, como também parte das áreas residenciais mais valorizadas da cidade. Esta ampla superfície, de cerca de 700 hectares, é diversificada em atividades urbanas e formas edificadas, e é variada também em padrões de densidade populacional e construtiva. Não há uma unidade na paisagem, mas parte expressiva do patrimônio cultural material da cidade se encontra neste primeiro anel.

O segundo círculo (vermelho) abarca a totalidade da cidade atual, com raio de 5 mil metros e área de aproximadamente oito mil hectares. Ele representa uma visão global sobre o espaço urbanizado contínuo da sede de Campina Grande. O círculo está representado com um deslocamento ao sudoeste, justamente para traduzir o processo de crescimento que se deu de forma mais extensa e acelerada naquela direção.

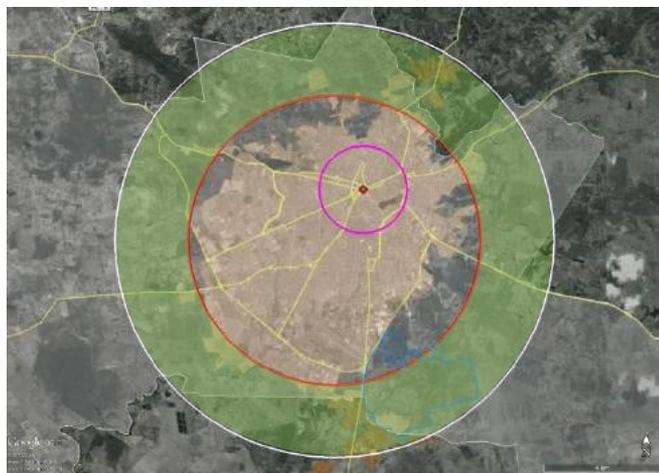
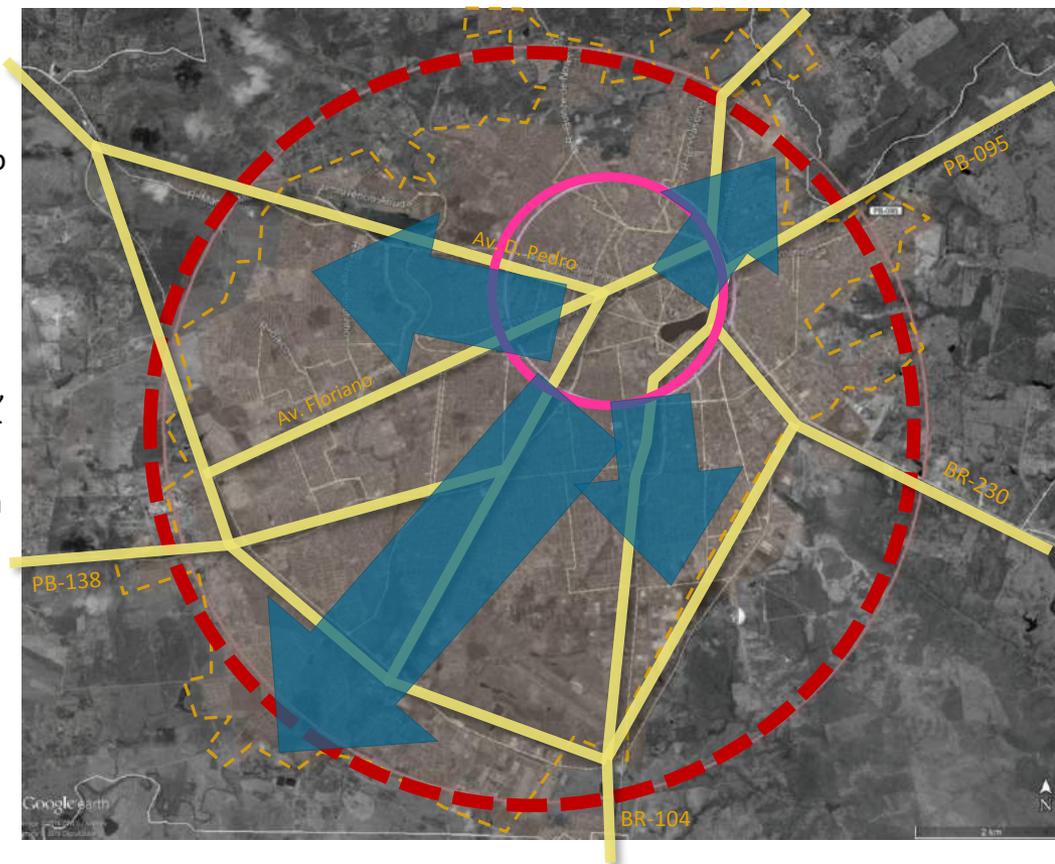
As linhas amarelas representam (com caráter ilustrativo) os principais eixos estruturadores da cidade, que também conectam a região de entorno. As setas azuis representam vetores do crescimento urbano.



1.2. CAMPINA GRANDE: FORMAÇÃO DA CIDADE E TENDÊNCIAS DE CRESCIMENTO

A área efetivamente urbanizada, na realidade, tem forma mais irregular e possui uma superfície aproximada de 7 mil hectares, estimados a partir de esboço sobre as imagens de satélite (linha alaranjada tracejada na figura ao lado) – pouco inferior à referência abstrata do círculo da urbanização adotado no modelo esquemático apresentado na página anterior e aqui representado pelo círculo vermelho tracejado da imagem ao lado.

Um terceiro círculo pode ser adicionado nessa representação esquemática, para fazer o papel de uma área periurbana – o entorno da cidade – que sofre uma influência muito direta da dinâmica da cidade. Abriga alguns aglomerados urbanos isolados, condomínios e áreas que costumam ser cogitadas para promover a expansão urbana. Este anel está definido a partir de um raio de 7,5 Km, abrangendo uma área de 10 mil hectares – considerada a forma de uma "rosca", que exclui a área do círculo urbanizado, como se vê na figura abaixo, destacado em verde.



1.2. CAMPINA GRANDE: FORMAÇÃO DA CIDADE E TENDÊNCIAS DE CRESCIMENTO

Esquema de delimitação da cidade:

- Raio central: abriga atividades comerciais e parte das áreas residenciais mais valorizadas da cidade.
- Raio da urbanização: abrange o tecido urbano atual, que tem padrões muito diversificados em sua morfologia, atividades e qualidades.

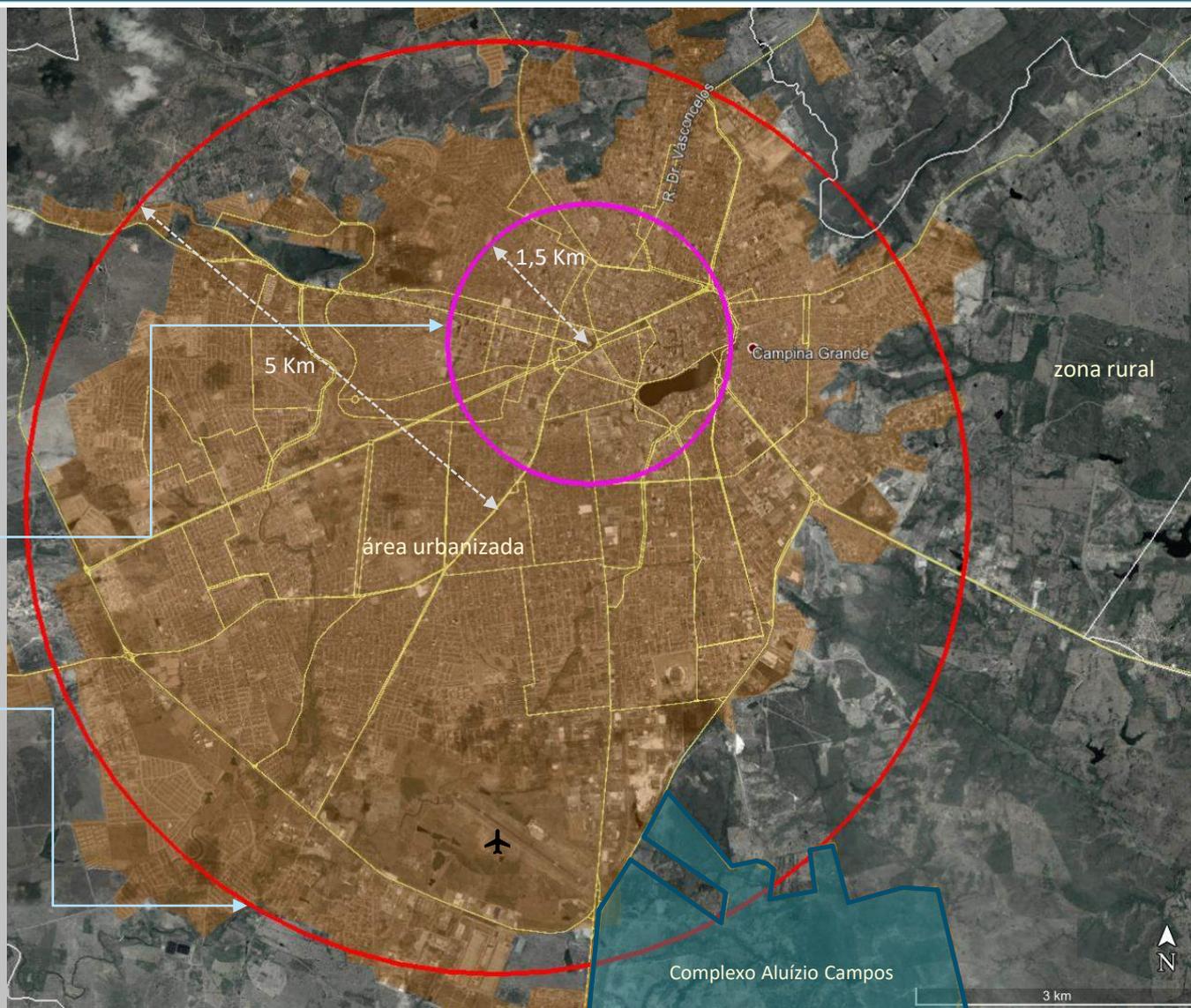
○ **Círculo 1**
Área central:

- 1.500m
- 700 ha

○ **Círculo 2**
Urbanização:

- 5.000 m
- 8 mil ha

■ **Área urbanizada:**
7 mil ha



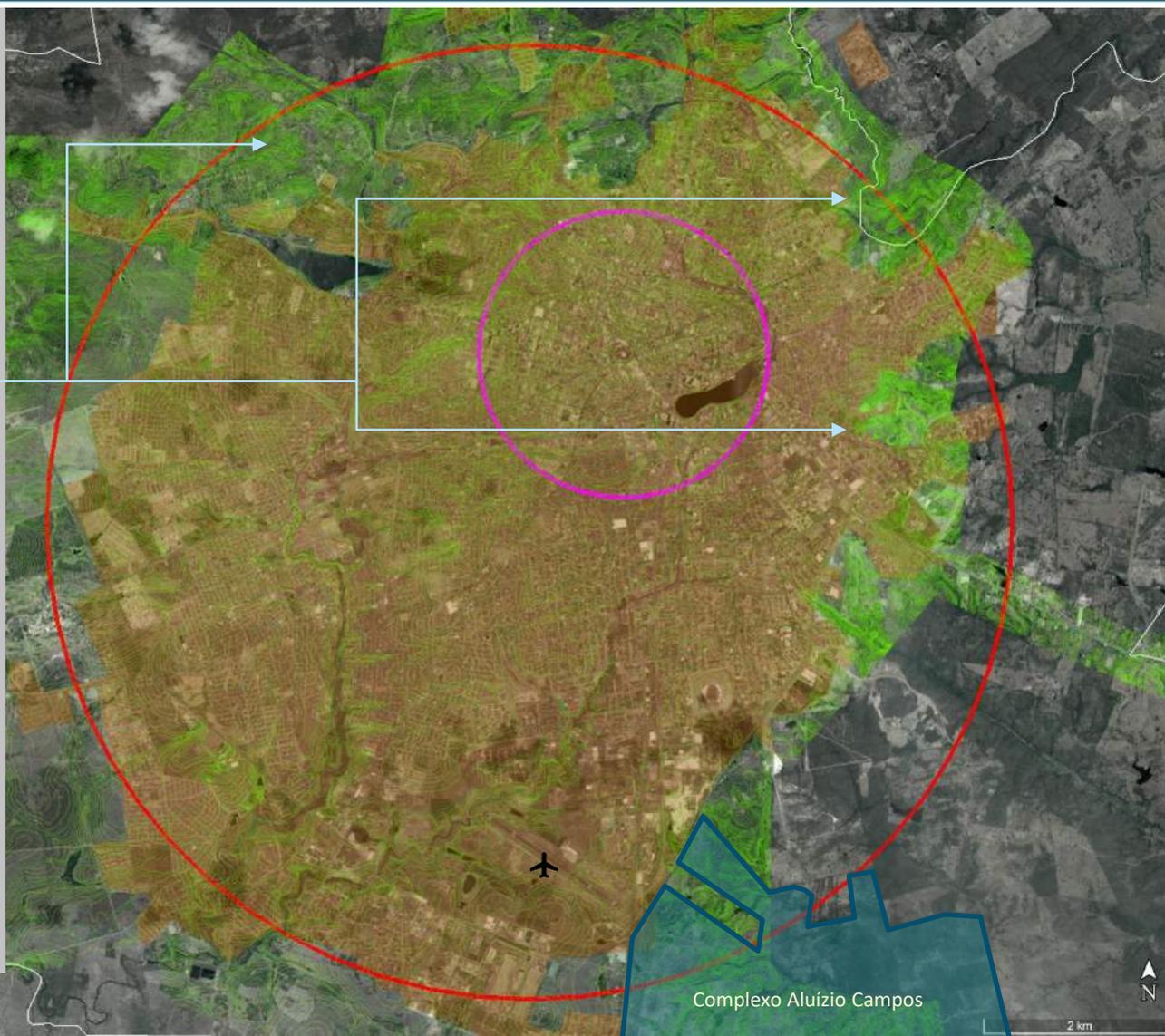
1.2. CAMPINA GRANDE: FORMAÇÃO DA CIDADE E TENDÊNCIAS DE CRESCIMENTO

Formação da cidade:

Áreas de relevo mais acidentado, ao norte e ao leste, constituíram obstáculos para a expansão urbana, que foi orientada ao sul e sudoeste, dada a oferta de espaços mais propícios à urbanização.

- Relevo acidentado

Na figura abaixo, representam-se apenas as curvas de nível permitindo perceber as variações no relevo da área urbanizada de Campina Grande. Chama a atenção a presença de vales, com cursos d'água naturais, que têm sido ignorados e agredidos no processo de urbanização.



1.2. CAMPINA GRANDE: FORMAÇÃO DA CIDADE E TENDÊNCIAS DE CRESCIMENTO

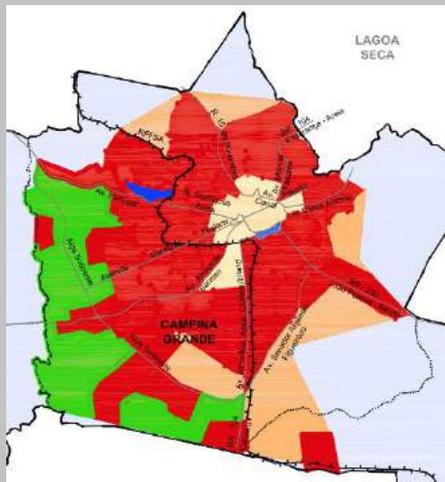
Regulação na esfera municipal:

O zoneamento definido no Plano Diretor (2006) estabelece quatro grandes categorias de zonas:

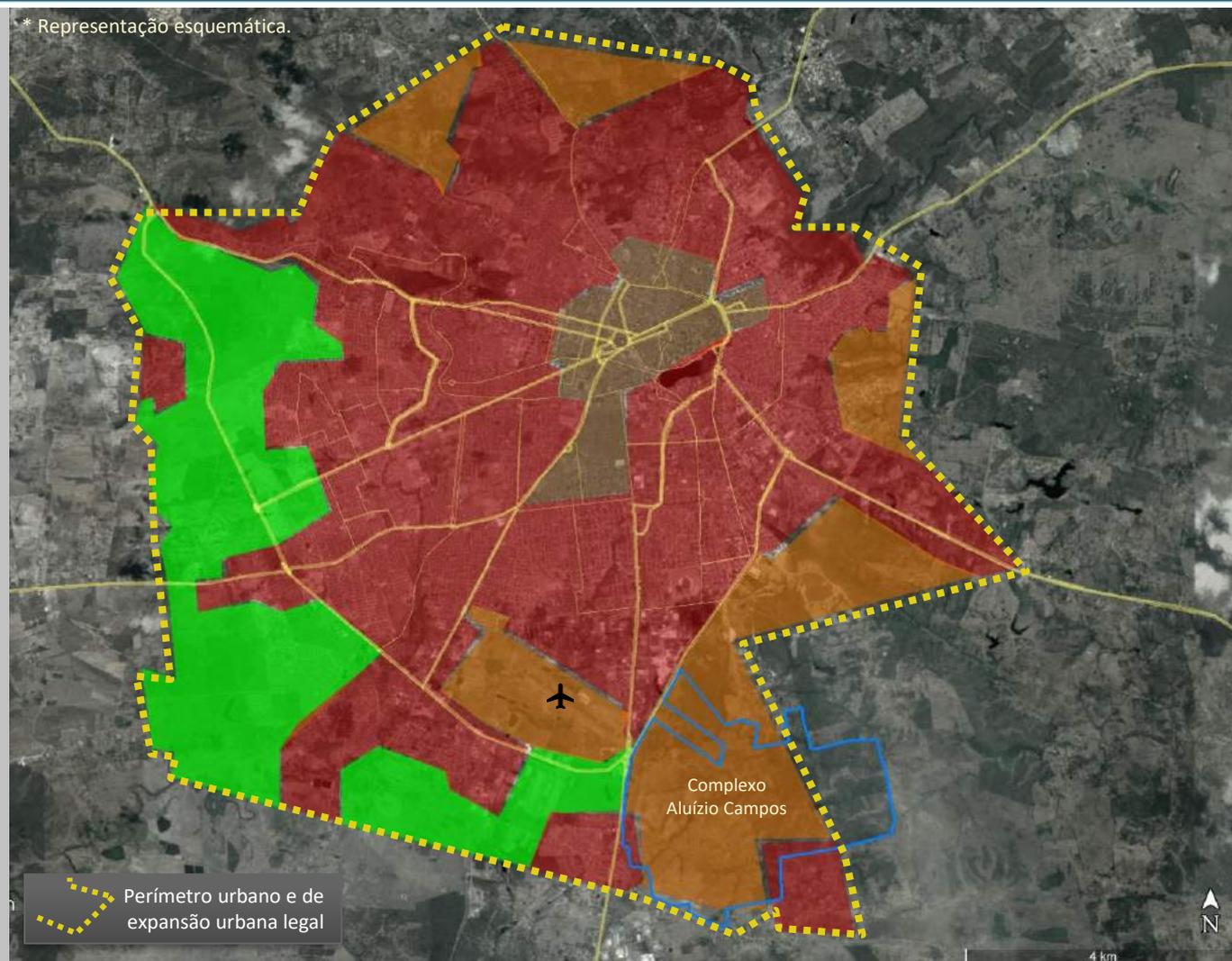
- Zona de Qualificação Urbana;
- Zona de Recuperação Urbana;
- Zona de Ocupação Dirigida;
- Zona de Expansão urbana.

O perímetro urbano conta ainda com muitas glebas não parceladas, em especial nas zonas de Expansão e Ocupação Dirigida

Zoneamento do Plano diretor, lei complementar nº 003/2006:



* Representação esquemática.



1.2. CAMPINA GRANDE: FORMAÇÃO DA CIDADE E TENDÊNCIAS DE CRESCIMENTO

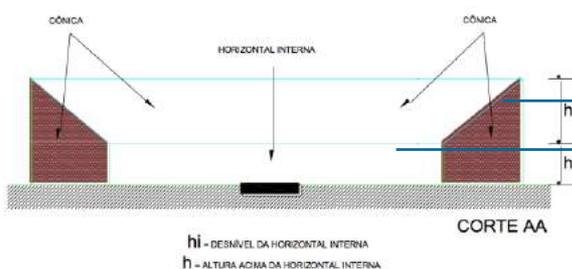
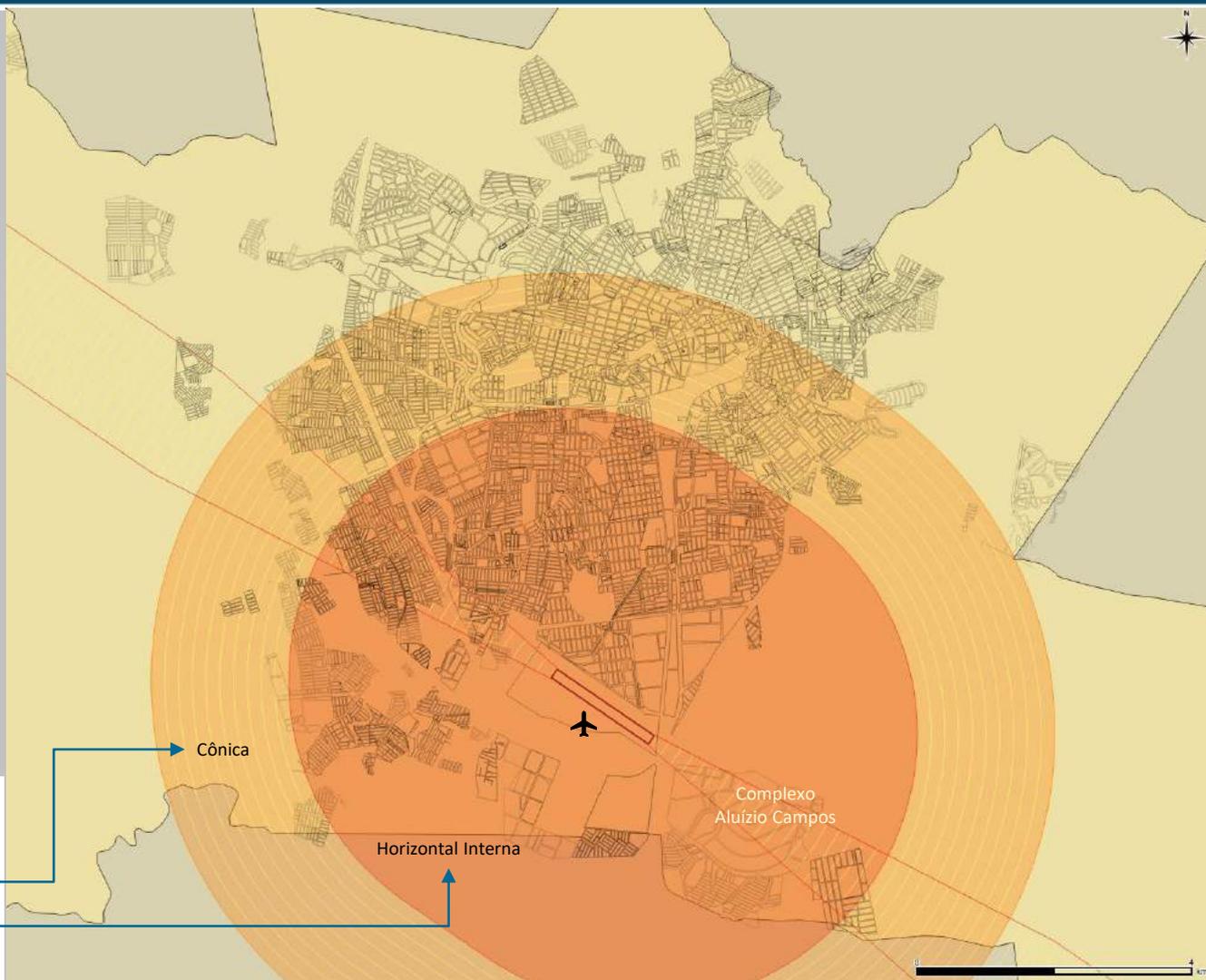
Regulação na esfera federal:

As normas aeronáuticas, estabelecem parâmetros sobre objetos projetados no espaço aéreo, que afetam os processos de licenciamento de construção em grande parte da área urbanizada de Campina Grande. Destacam-se:

- Superfície Horizontal Interna;
- Superfície Cônica;
- Aproximação;

A Portaria nº 957GC3/2015, do Comando da Aeronáutica, é um instrumento recente que introduziu mudanças nos parâmetros definidos para todo o território nacional e pode afetar a forma de análise sobre a área de entorno do Aeroporto de Campina Grande.

Ao lado: curvas do levantamento da INFRAERO
Abaixo: corte representando as superfícies horizontal interna e cônica:



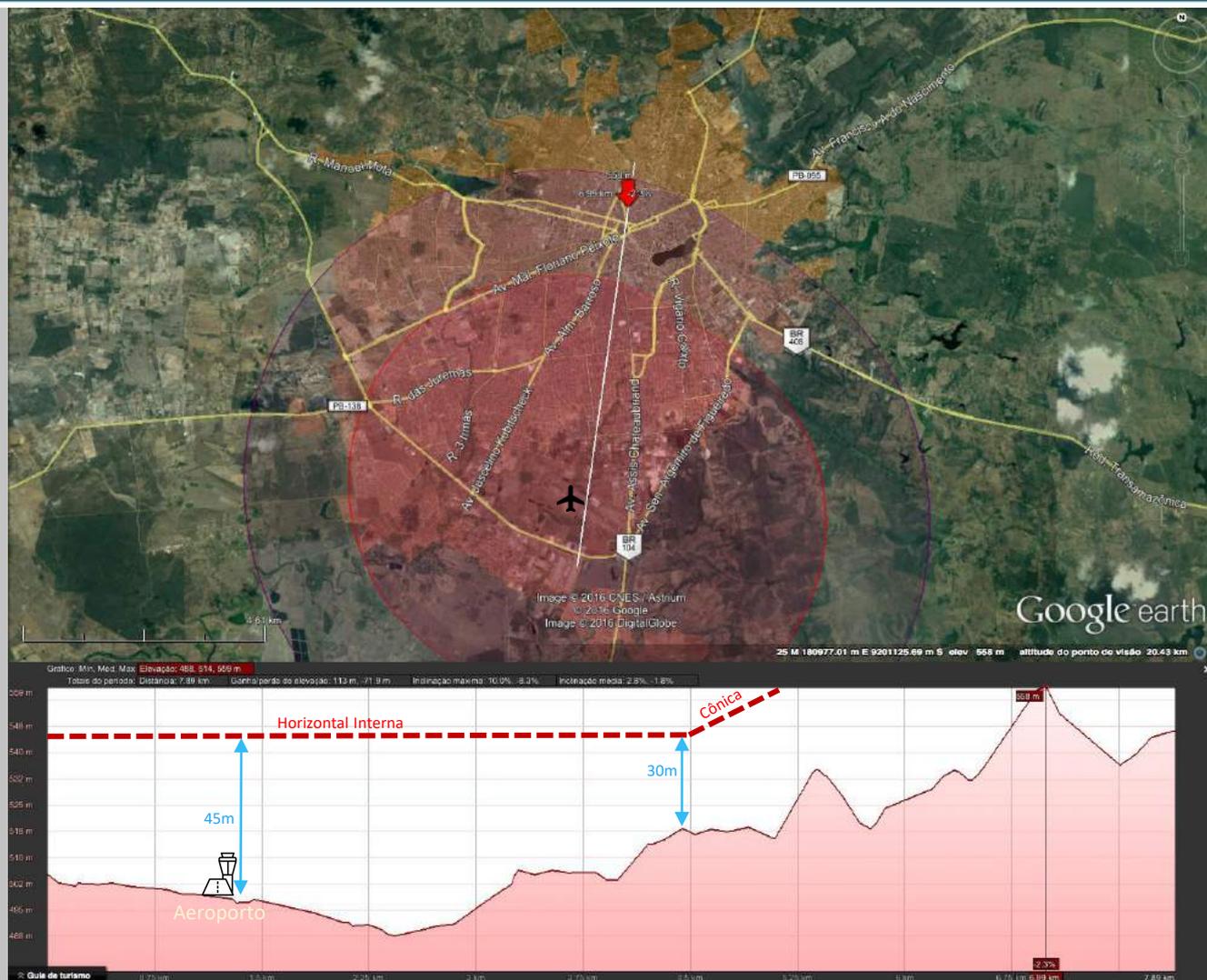
1.2. CAMPINA GRANDE: FORMAÇÃO DA CIDADE E TENDÊNCIAS DE CRESCIMENTO

Repercussões urbanísticas:

O aeroporto de Campina Grande situa-se numa área mais baixa que significativa parcela da cidade. Desse modo, a superfície horizontal interna, definida a 45 metros da pista, pode impor gabaritos ainda mais baixos para edificações situadas nos bairros mais altos da cidade.

No corte esquemático na parte inferior da figura ao lado, pode-se ver um exemplo no qual a elevação do nível do solo poderia repercutir numa redução de gabarito local – a depender da análise do órgão de controle aeronáutico. Essa normativa, que está além da competência municipal, pode efetivamente alterar alguns padrões de construção presentes na cidade.

Este tema tem sido objeto de discussão entre os agentes públicos e privados e não conta ainda com uma definição consolidada sobre os limites e os procedimentos a adotar.

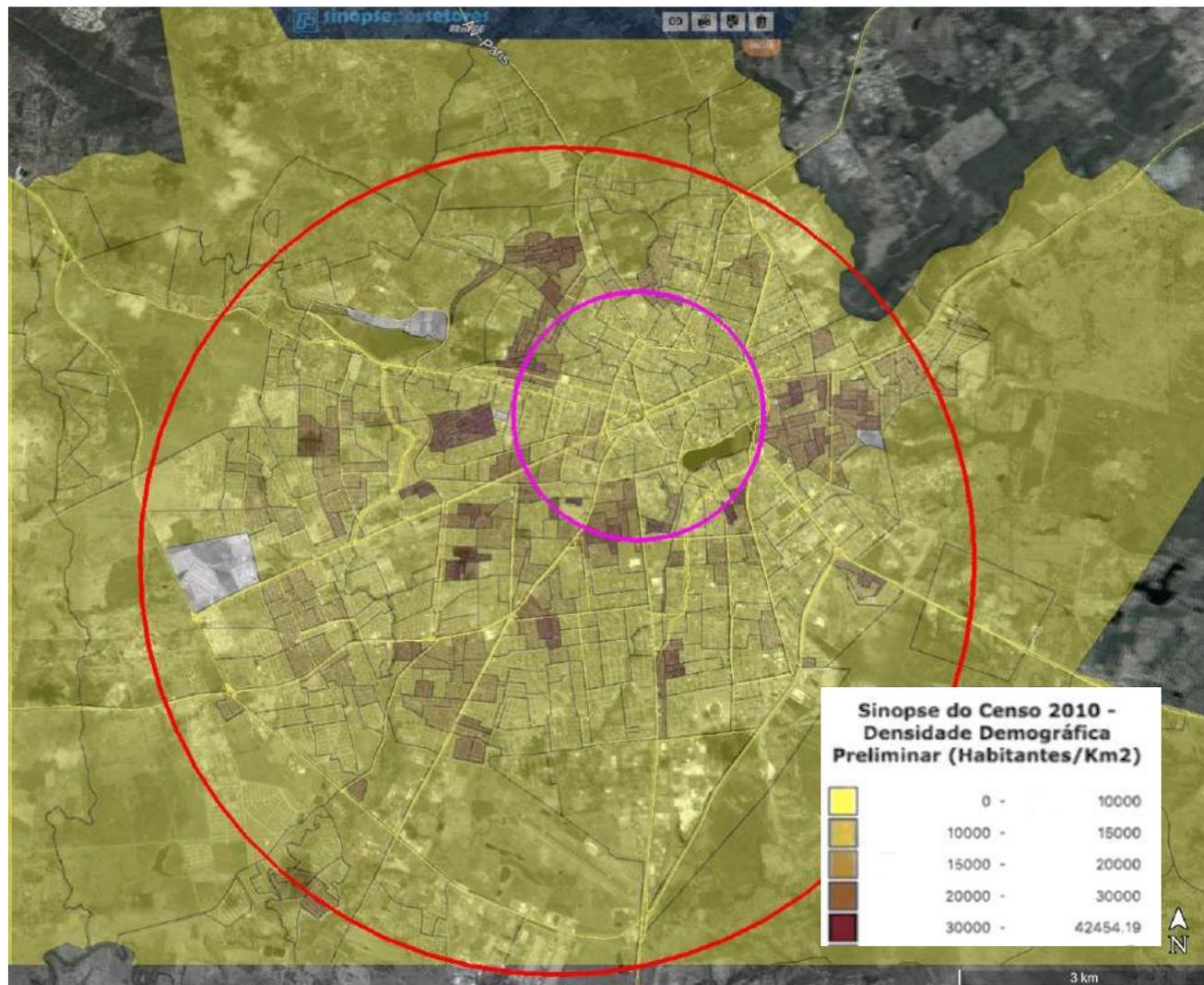


1.3. DENSIDADE E EXPANSÃO URBANA

Distribuição territorial da população

Em razão do processo de crescimento urbano ter se dado de forma espraiada, a densidade populacional urbana de Campina Grande é ainda muito baixa. Os dados de 2010 revelam o predomínio de setores censitários com menos de 100 hab/ha – cerca de 30 domicílios por hectare.

Essas baixas densidades não favorecem a vitalidade urbana e comprometem a viabilidade de sistemas de transporte público eficientes.



Densidade bruta (unidades habitacionais por hectare)	Serviço de transporte coletivo (capacidade do veículo por viagem)
Muito baixa (6-25)	Capacidade média de 12 passageiros e frequência escassa
Baixa (15-45)	Capacidade de até 35 passageiros e com baixa frequência
Média (40-55)	Capacidade média de até 85 passageiros com frequência regular
Alta (>60)	Capacidade média de 100 a 220 passageiros com frequência mediana ou alta.

Fonte: Embarq, 2014

Fonte: IBGE. Sinopse por Setores Censitários, Censo 2010

1.3. DENSIDADE E EXPANSÃO URBANA

Verticalização

Nas últimas décadas o fenômeno da verticalização de edificações em uma escala mais acentuada vem se firmando como uma vertente comum na oferta de moradia para as classes média e alta, e tem marcado a paisagem da cidade, redefinindo sua linha de horizonte (*skyline*).

A construção de torres representa uma das formas de adensamento, mas do modo como tem acontecido não repercute, necessariamente, no incremento da densidade populacional de determinados bairros ou setores. Isso se deve ao fato de ocorrer de forma episódica e dispersa no território, sem ter ainda constituído conjuntos próximos, capazes de repercutir naquele índice.

A forma como a norma urbanística generaliza índices em amplas extensões territoriais não permite identificar uma estratégia de orientação morfológica na gestão da paisagem urbana, e prevalece a lógica eminentemente centrada no incremento de potencial construtivo, orientada para uma classificação de valor do solo.



Mapa: CAMBOIM e BONATES (2010)

Foto: G. Marinho

1.3. DENSIDADE E EXPANSÃO URBANA

Verticalização



Fotos: G. Marinho

1.3. DENSIDADE E EXPANSÃO URBANA

Projeção de crescimento populacional

O Brasil viveu um período de intenso crescimento populacional no século XX, com grandes repercussões nos espaços urbanos por causa do movimento migratório do campo para a cidade.

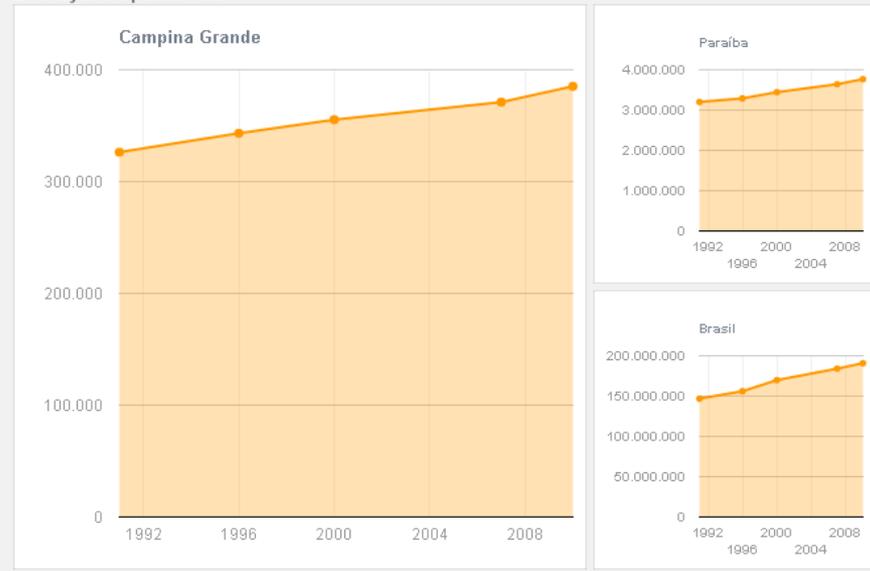
Desde o último quarto daquele século, contudo, aquela curva de crescimento vem sendo atenuada e o IBGE já projeta para antes da metade do século XXI o momento em que o país terá uma efetiva redução de população.

Pensar o futuro é ter consciência de um novo ambiente com menores taxas de crescimento populacional e alterações significativas no perfil da população – com aumento na proporção de idosos e mudanças nos padrões dos domicílios.

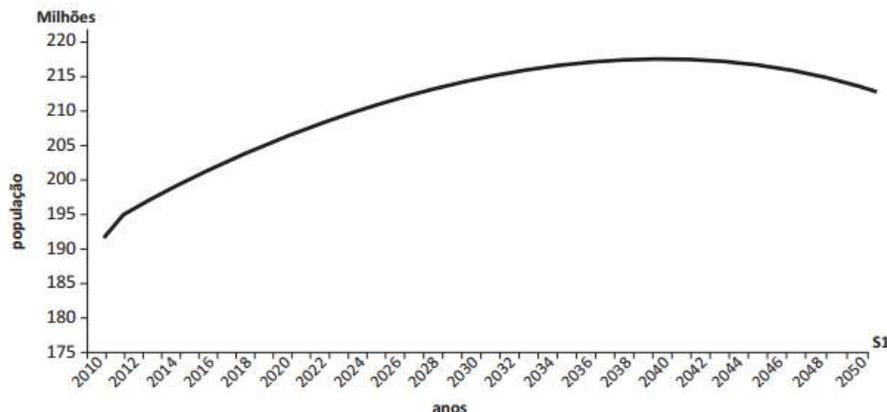
O incremento de população projetada para a Paraíba, pelo IBGE*, para o período entre 2016 e 2035 foi da ordem de 6,9%. Extrapolando a projeção para 2035 na mesma proporção do estado, Campina Grande teria cerca de 450 mil habitantes naquele ano. Assumindo-se que o polo regional tem uma dinâmica que atrai população, pode-se admitir uma projeção de crescimento para Campina Grande superior àquela projetada para o estado da Paraíba. Para fins de estimativa de demanda habitacional futura, foi assumida a hipótese de uma população total de 460 mil habitantes em 2035 em Campina Grande.

* Fonte: IBGE. Projeção da população para o Brasil e Unidades da Federação 2000-2030 (2013)

Evolução Populacional



Fonte: www.ibge.gov.br



Fonte: IBGE. Projeções Populacionais 1980-2050

1.3. DENSIDADE E EXPANSÃO URBANA

SÍNTESE DE DADOS POPULACIONAIS E PROJEÇÕES:

- ➔ POPULAÇÃO 2000: 355 MIL → 2010: 385 MIL → 2016: 408 MIL
- ➔ DENSIDADE MÉDIA URBANA HOJE: 55 HAB/HA
- ➔ ESTIMATIVA DE POPULAÇÃO PARA 2035: 460 MIL HABITANTES (ASSUMINDO PROJEÇÃO ACIMA DA PARAÍBA)
- ➔ DENSIDADE MEDIA URBANA PARA O FUTURO:
 - ➔ SEM GRANDE CRESCIMENTO POPULACIONAL, COMO INCREMENTAR DENSIDADE E DISTRIBUIR A POPULAÇÃO NO ESPAÇO DA CIDADE?
- ➔ INCREMENTO POPULACIONAL ESTIMADO NA ORDEM DE 20 MIL FAMÍLIAS ATÉ 2035:
 - ➔ QUAL A DEMANDA DE EXPANSÃO URBANA?

1.4. CONFIGURAÇÃO E DIMENSIONAMENTO

PADRÕES DE PARCELAMENTO E OCUPAÇÃO

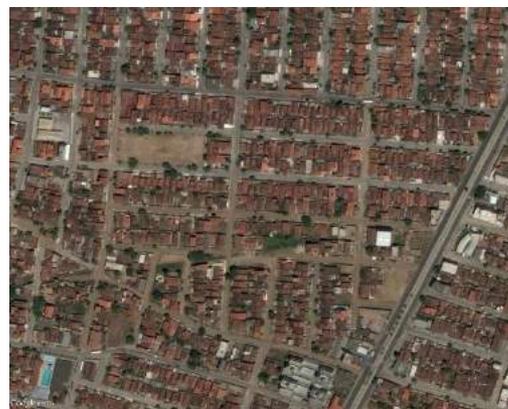
Tecido urbano

Em todo o mundo as formas das cidades variam muito, e dentro de cada cidade podem-se encontrar diferentes padrões de ocupação do solo e edificação – expressando a história de seu crescimento.

Campina Grande tem considerável diversidade, que expressa a forma e o perfil social, e isso repercute na densidade populacional de cada bairro.

É oportuno comparar esses padrões, avaliando o tamanho médio dos lotes, a proporção entre a área edificada e o lote e também as relações entre quadras e espaços públicos. Isso permite avaliar densidades e projetar potenciais futuros.

A) Bairro popular



B) Novos conjuntos habitacionais



C) Área central



D) Bairro de classe média e alta



E) Novos loteamentos





CAMPINA
GRANDE **2035**



2. REFERENCIAIS

O URBANISMO CONTEMPORÂNEO E A
SUSTENTABILIDADE

2.1. O URBANISMO CONTEMPORÂNEO E A SUSTENTABILIDADE

Destaques no perfil das cidades do século XX no Brasil:

- Intensa migração rural → urbano;
- Crescimento espreado para a periferia e verticalização de áreas valorizadas;
- Desenho urbano orientado para o uso do automóvel.

Desafios da cidade do século XXI no Brasil:

- Qualificar os espaços da cidade, com foco nas pessoas;
- Equacionar densidades para melhor eficiência da cidade, com harmonia na paisagem urbana;
- Reorientar a mobilidade urbana em favor da acessibilidade e do transporte ativo e coletivo;
- Valorizar recursos ambientais para construir uma cidade resiliente.

2.1. O URBANISMO CONTEMPORÂNEO E A SUSTENTABILIDADE

Alguns temas em discussão no cenário internacional:

Cidades compactas

Uma cidade mais densa, oferecendo proximidade na oferta de serviços e atividades urbanas exigindo menos deslocamentos.

Desenvolvimento urbano orientado pelo transporte

Pensar a cidade a partir da mobilidade das pessoas, privilegiando investimentos em transporte ativo e coletivo.

Transporte ativo e caminhabilidade

Estimular o uso da bicicleta e o deslocamento a pé, garantindo acessibilidade em ruas que permitam caminhar com segurança.

Uso misto e fachada ativa

Privilegiar edificações que abriga o uso habitacional e de comércio serviços, mantendo no térreo atividades que atraiam o Ospedestre.

Zoneamento morfológico

Elaborar normas urbanísticas privilegiando a relação entre conjunto construído e a ambiência urbana desejada.

Paisagem cultural

Cuidar da cidade como um conjunto que envolve o ambiente natural, a memória e o ambiente construído em harmonia.

Cidades resiliente

Preparar a cidade para ser capaz de enfrentar as condições ambientais presentes e futuras, assegurando sustentabilidade.

Smart City

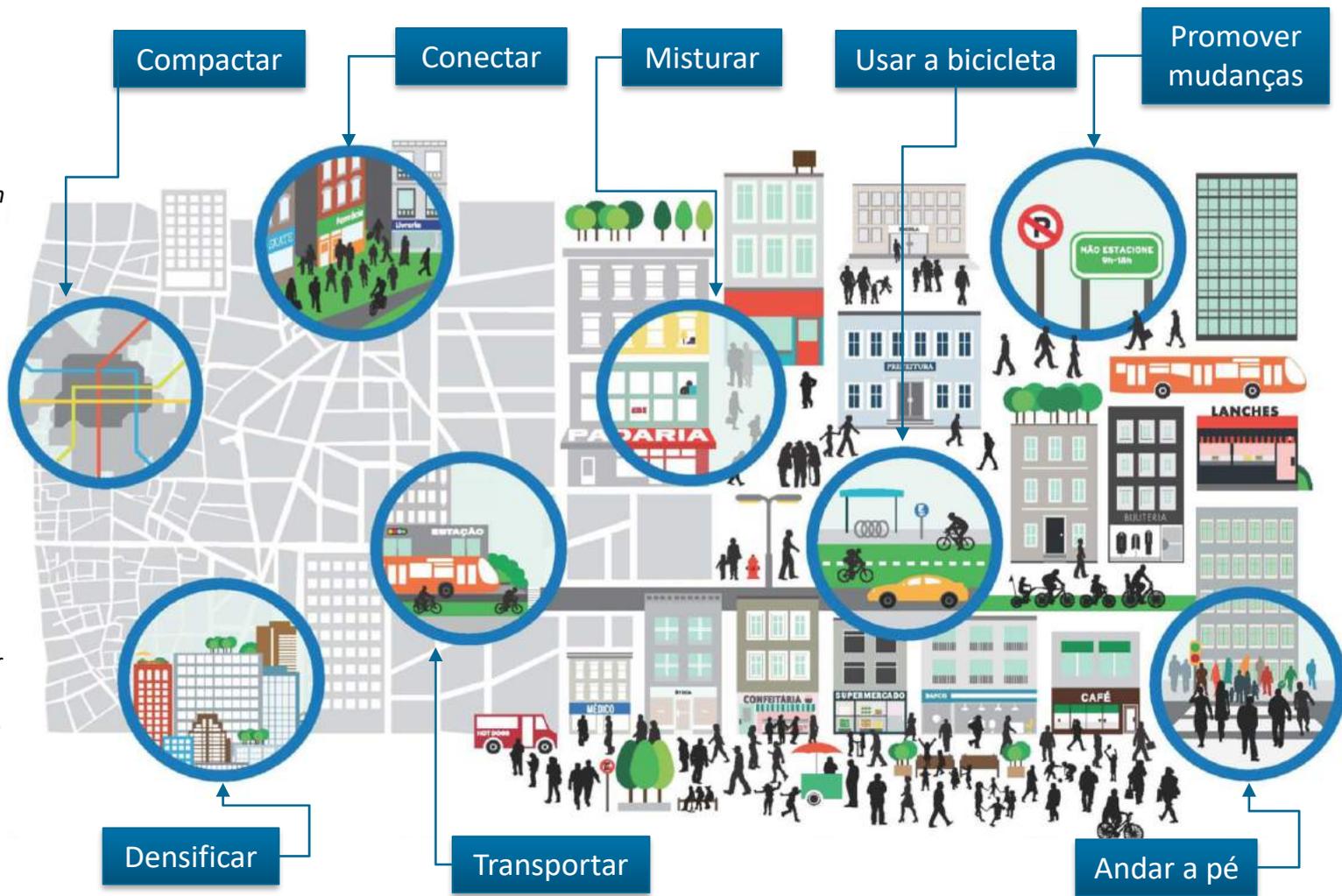
Dotar a cidade de soluções tecnológicas avançadas, garantindo maior eficiência e segurança cidadã.

2.1. O URBANISMO CONTEMPORÂNEO E A SUSTENTABILIDADE

Princípios para o transporte na vida urbana

O *Institute for Transportation & Development Policy (ITDP)* propõe princípios básicos para pensar a cidade do século XXI:

“As cidades bem sucedidas e sustentáveis do século 21 darão maior prioridade às pessoas, ao integrar os transportes e o desenvolvimento urbano. Fazer com que isto aconteça significa colocar em prática os princípios de mobilidade urbana sustentável para criar cidades vibrantes, com baixa emissão de carbono, onde as pessoas gostem de morar e trabalhar.”



2.2. URBANIDADE: PADRÕES DE ADENSAMENTO E DINÂMICA URBANA

Um dos desafios do urbanismo contemporâneo é o de promover urbanidade, com adensamento e dinamização, dentro de uma medida de equilíbrio que atenda aos padrões culturais locais e reflita princípios internacionais de sustentabilidade. O planejamento e a normas urbanísticas são ferramentas para alcançar bons resultados.

PLAN PARCIAL ESTACIÓN CENTRAL



- Proyecto urbano con 235.500 m2 contruidos, incluyendo VIP.
- Nuevos usos y mayor edificabilidad aprovechando la infraestructura de transporte.
- Revitalización del centro con alta calidad urbana.
- Posibilidad de participación de propietarios.

Fonte: Plan Parcial Estación Central - Bogotá

2.2. URBANIDADE: PADRÕES DE ADENSAMENTO E DINÂMICA URBANA

Densidade adequada x saturação urbana

O plano estratégico de Fortaleza, por exemplo, está procurando um ponto de equilíbrio para evitar os problemas da cidade dispersa, mas também não promover uma saturação na ocupação da área urbana.

Reafirma alguns dos princípios consagrados do urbanismo contemporâneo.

	 CIDADE COMPACTA	 CIDADE DISPERSA
 TECIDO EDIFICADO	CONCENTRAÇÃO	ESPRAIAMENTO
 USO DO SOLO	POLICENTRALIDADES	ZONEAMENTO FUNCIONAL
 POPULAÇÃO	ALTA DENSIDADE	BAIXA DENSIDADE
 TRAÇADO URBANO	TRANSPORTES ALTERNATIVOS	TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO

Fonte: Fortaleza 2040 (2015)

Meus avós se sentem seguros nas ruas... nossas calçadas são uma maravilha!

A cidade inteira é bem ventilada e iluminada! Nosso clima é uma maravilha e todos cuidamos muito bem das nossas árvores e jardins!

O mais importante pra mim, além das praças e calçadas, são nossos ônibus pontuais e limpos!

A empresa se equipou com bicicletário e vestiários com ducha para os trabalhadores. Eu vou de ônibus pro trabalho mas fiquei feliz com a iniciativa!

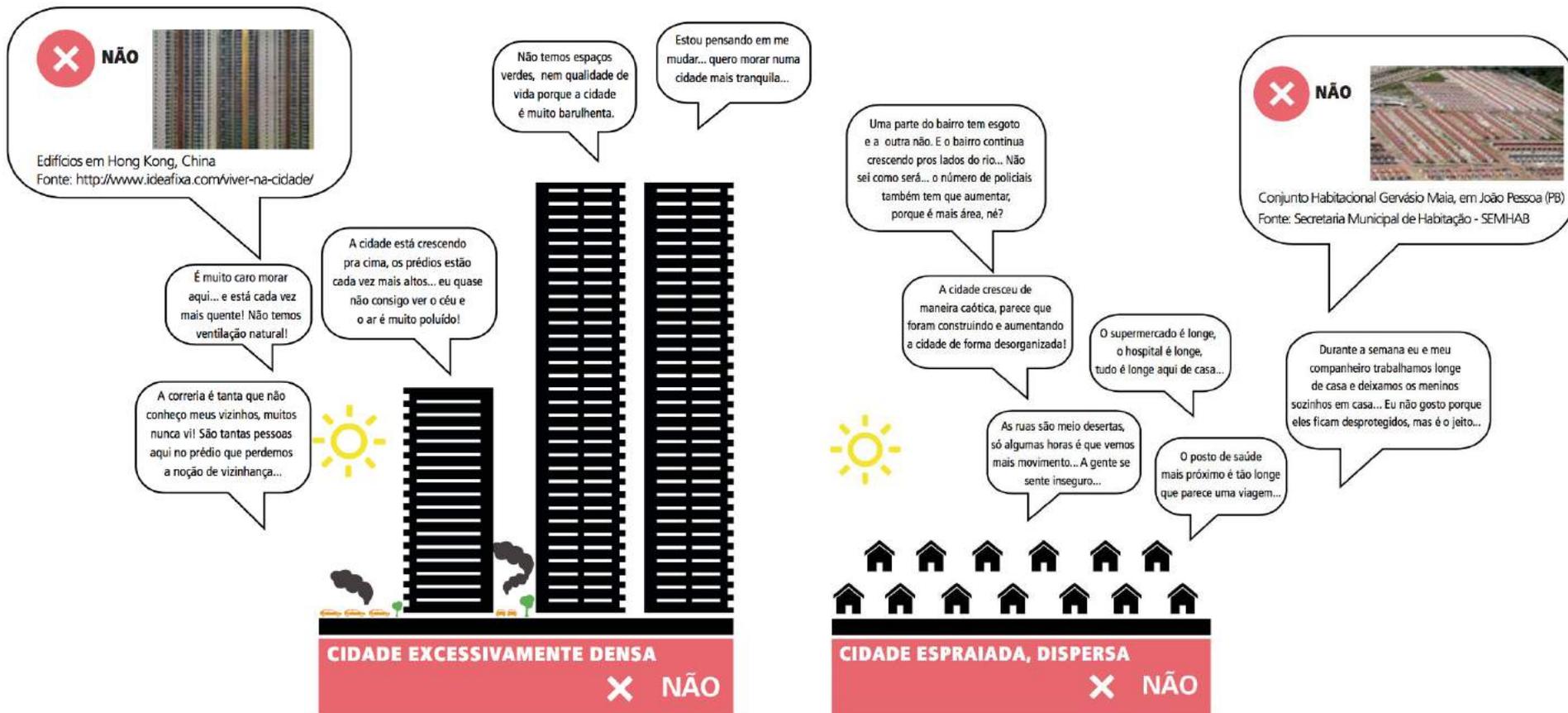
Todos os dias pego meus filhos na creche e vamos passeando pro parquinho perto de casa. Ele adoram! Já fizeram vários amiguinhos no bairro.

Gosto de caminhar na margem do rio... respirar ar puro e ouvir o canto dos pássaros!

CIDADE COMPACTA
O ponto de equilíbrio!

Fonte: Fortaleza 2040 (2015)

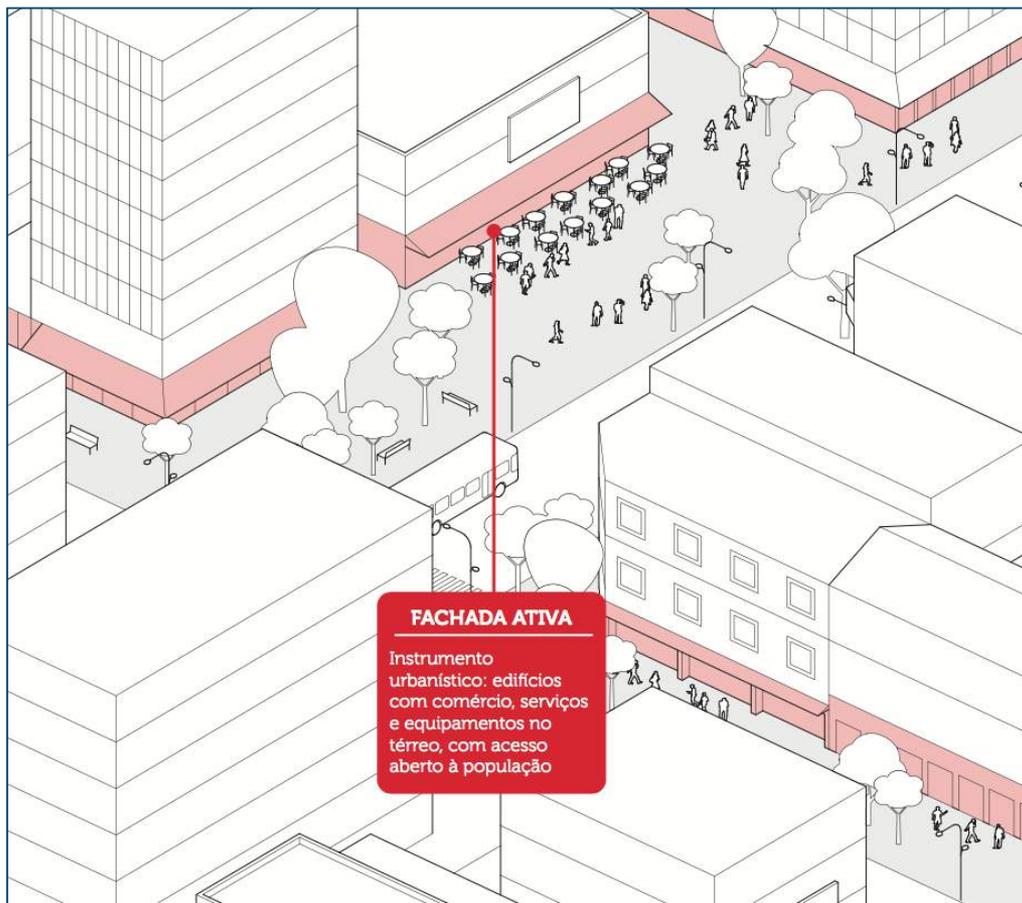
2.2. URBANIDADE: PADRÕES DE ADENSAMENTO E DINÂMICA URBANA



2.2. URBANIDADE: PADRÕES DE ADENSAMENTO E DINÂMICA URBANA

Dinâmica urbana e equidade no espaço da cidade

São Paulo, com seu novo Plano Diretor, tem servido de referência nacional pela adoção de princípios contemporâneos internacionais com instrumentos arrojados na regulação do uso e ocupação do solo.



2.2. URBANIDADE: PADRÕES DE ADENSAMENTO E DINÂMICA URBANA

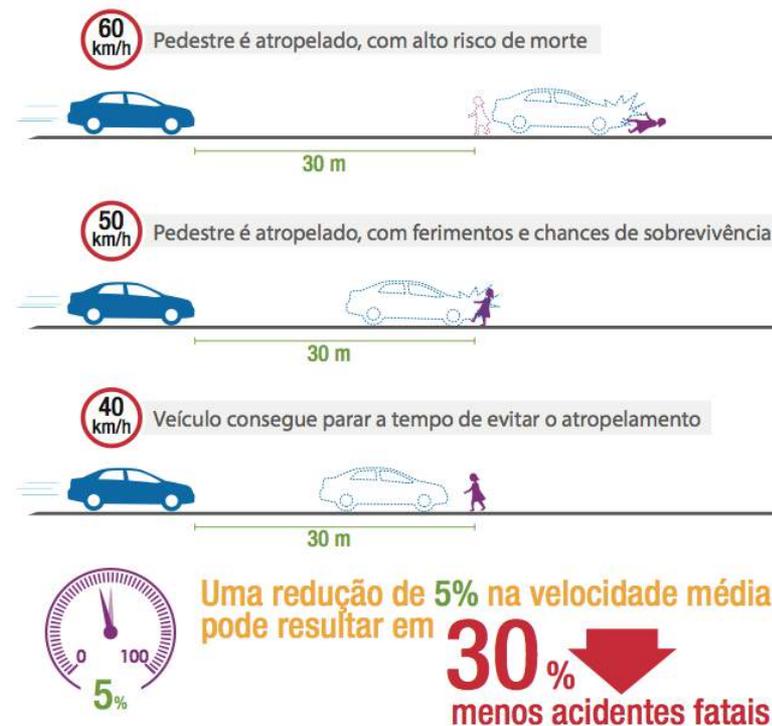
Mobilidade sustentável e segurança cidadã

Em todo o mundo novas regras de trânsito e soluções de desenho urbano vêm sendo adotadas para reduzir acidentes e mortes relacionadas aos transportes. O princípio *Vision Zero* está presente em vários países, tendo como meta zerar as mortes no trânsito. Pesquisas nos Estados Unidos já apontam que os jovens estão deixando de comprar carros e tirar carteira de motorista.

Campina Grande tem apresentado mais de 60 mortes por 100 mil habitantes nos últimos anos (CGIAE/DATASUS) – o maior índice da Paraíba.



Fonte: WRI (2015)



Fonte: EMBARQ Brasil (2015)

The Washington Post

Opinions

Is the car culture dying?

Fonte: The Washington Post (10/07/2016)

2.2. URBANIDADE: PADRÕES DE ADENSAMENTO E DINÂMICA URBANA

Mobilidade sustentável e segurança cidadã

No cenário mundial podem-se ver inúmeros casos de pedestrianização, compartilhamento das vias ou circulação de veículos condicionada – por horário, tipo de veículo ou de usuário (moradores ou comerciantes de um local, por exemplo)



Bogotá, Colômbia



Oxford, Inglaterra



Santiago, Chile

2.2. URBANIDADE: PADRÕES DE ADENSAMENTO E DINÂMICA URBANA

Densidade sustentável

Os índices de adensamento podem variar muito conforme a infraestrutura e a cultura local, e a forma do conjunto construído também será variável, afetando a paisagem urbana. Adensamento não se confunde com verticalização, apesar de serem conceitos correlacionados. Nas ilustrações desta página são apresentadas áreas com densidade média-alta e formas distintas.



Barcelona, Espanha



Estoril, Portugal



Boston, EUA

2.2. URBANIDADE: PADRÕES DE ADENSAMENTO E DINÂMICA URBANA



Puerto Madero, Buenos Aires, Argentina



Bogotá, Colômbia



Boston, EUA



Londres, Inglaterra



Inhotim, Brumadinho, MG



CAMPINA
GRANDE 2035



3. DESENHO URBANO CONCEITUAL E MACROZONEAMENTO ESTRATÉGICO

ELEMENTOS PARA ORIENTAR O ORDENAMENTO
TERRITORIAL

3.1. DESENHO URBANO CONCEITUAL

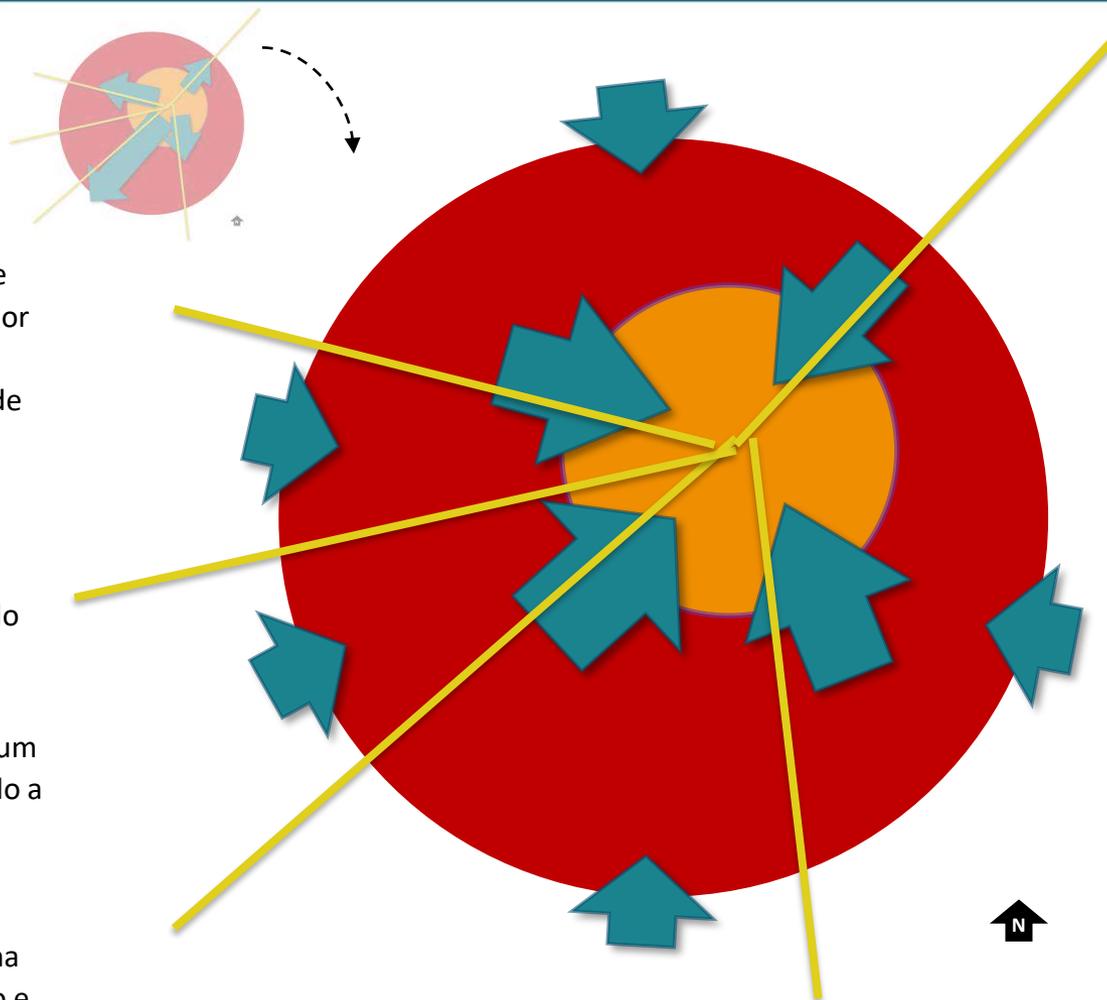
MACROZONEAMENTO ESTRATÉGICO

Reorientação do processo de urbanização

O ponto central que orienta o desenho urbano conceitual para Campina Grande reside na ideia de reverter os processos tradicionais de espraiamento, que modelaram a urbanização até hoje, em favor de um foco na contenção da expansão, buscando melhor aproveitamento das infraestruturas instaladas, por meio do adensamento e da promoção da diversidade de usos.

Em lugar dos vetores apontados para fora – que ilustram o processo atual –, no desenho-síntese de uma visão de futuro, o sentido das setas está voltado para dentro, valorizando a região central.

Propõe-se assumir o perímetro urbano atual como um limite que não precisa ser ultrapassado, promovendo a ocupação dos vazios urbanos e incrementando o adensamento populacional e construtivo. Na região central e nos corredores de transporte, serão promovidas a utilização de edificações ociosas e uma ocupação do solo mais intensiva, com adensamento e diversificação de atividades.

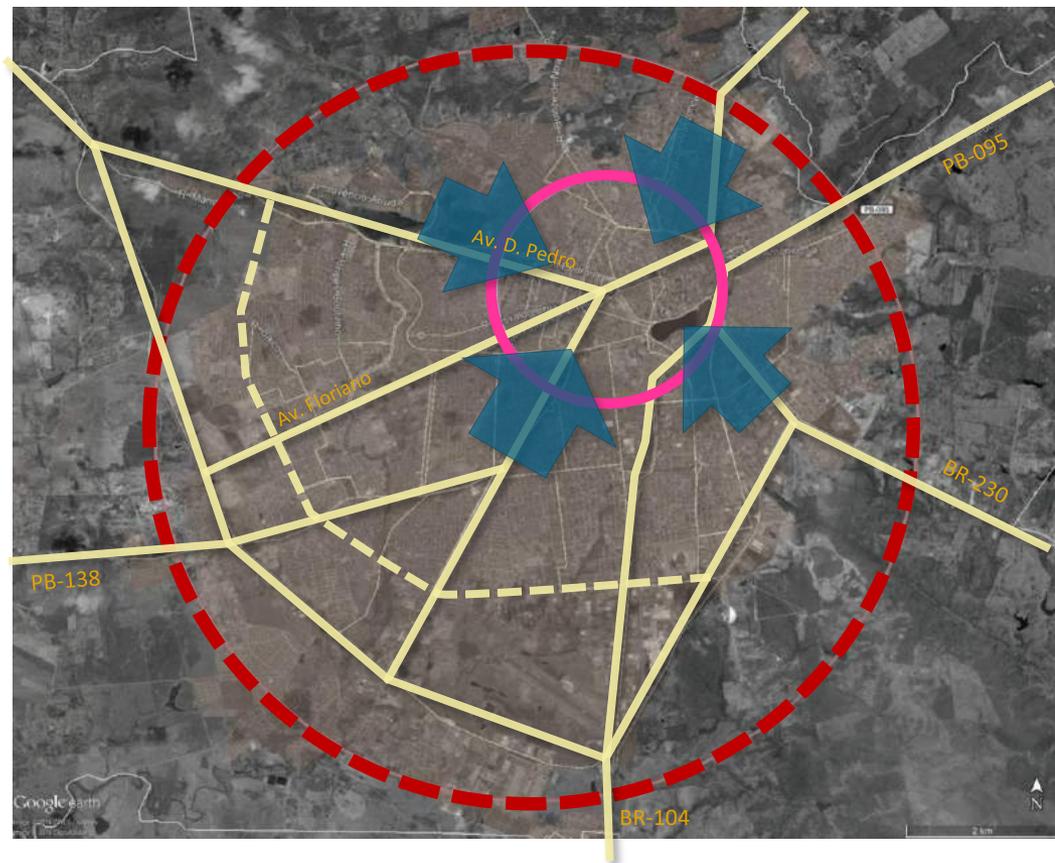
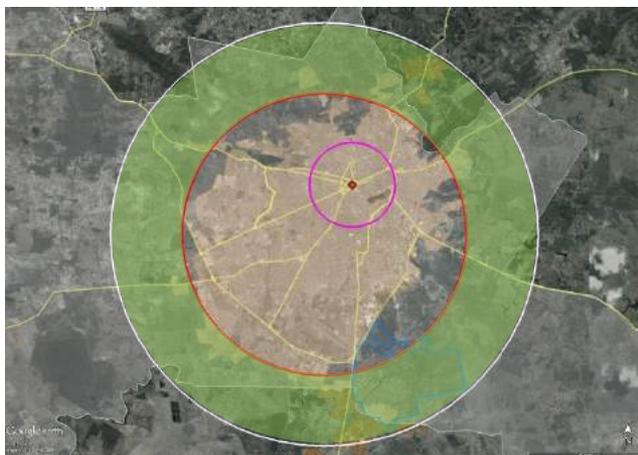


3.1. DESENHO URBANO CONCEITUAL

MACROZONEAMENTO ESTRATÉGICO

Avançando do desenho esquemático para o mapa da cidade, deve-se ressaltar a necessidade de adequação das intervenções aos condicionantes ambientais – particularmente a rede de cursos d’água naturais. Trata-se de complementar e consolidar a urbanização onde já predominam áreas parceladas, e promover a inversão dos vetores de crescimento para a região central, por meio de adensamento, com um padrão que combina centralidades e corredores de transporte como lugar preferencial de novas construções.

O terceiro anel será caracterizado como espaço de consolidação da ocupação periurbana, aquela ao redor da cidade, na forma dos condomínios de alto padrão e baixa densidade – a exemplo de Alphaville – favorecendo a formação de um cinturão verde que contorna e contém o espraiamento do núcleo urbano – como se vê em verde na figura abaixo.

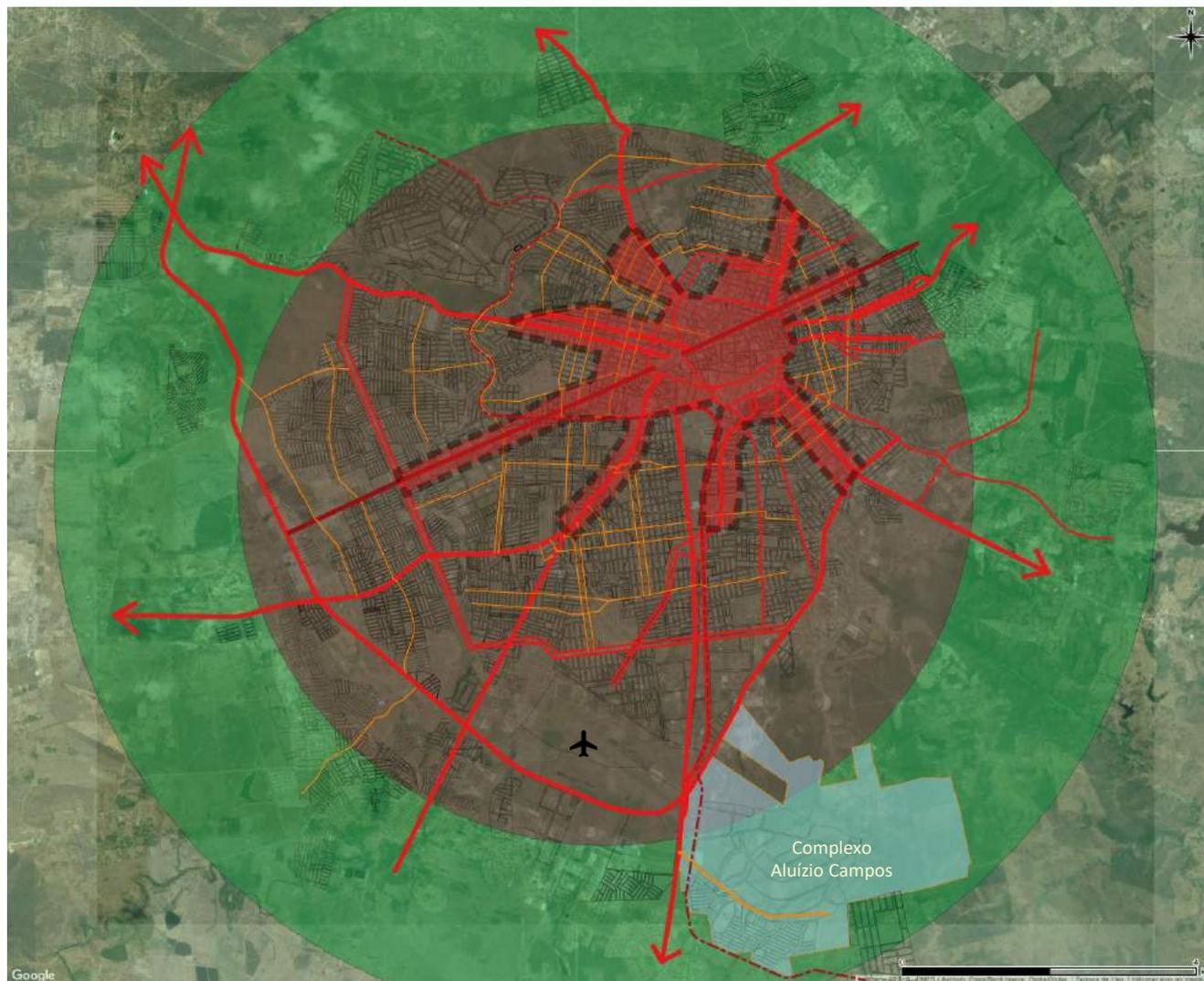


3.1. DESENHO URBANO CONCEITUAL

MACROZONEAMENTO ESTRATÉGICO

Desenho urbano conceitual

O desenho proposto para Campina Grande traz um *centro expandido* que agrega o conceito do círculo central a eixos estruturadores. Essa figura irregular (em vermelho com contorno de linhas pretas na figura ao lado) abrange um conjunto que deverá abrigar maior densidade populacional e construtiva – incluindo as torres de gabarito mais elevado, respeitadas as diretrizes de conservação da paisagem e do conjunto histórico-cultural, bem como as normas aeroportuárias.



3.1. DESENHO URBANO CONCEITUAL

MACROZONEAMENTO ESTRATÉGICO

Macrozoneamento Estratégico

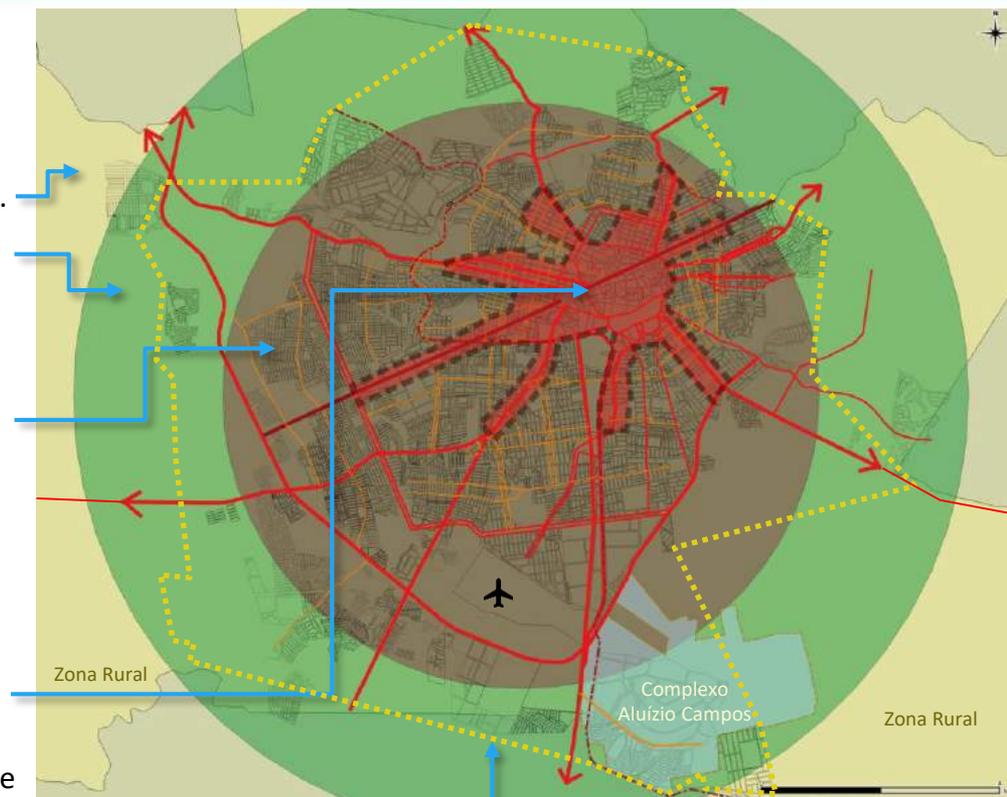
São definidas:

Macrozona Rural: área para uso agrícola, sem parcelamento urbano.

Setor Rural de Entorno: Poderá abrigar atividades agrícolas e condomínios rurais periurbanos de baixa densidade – até 5 domicílios por hectare. No interior dessa figura circular esquemática já existem, contudo, parcelamentos que estão na Zona Urbana.

Macrozona Urbana: Sua delimitação será traçada no Plano Diretor, procurando-se manter o perímetro urbano, ou, preferencialmente, reduzir a zona de expansão urbana atual. Elevando-se a densidade para 70 hab/ha, é possível abrigar uma população de até 500 mil habitantes. Há muitas glebas não parceladas e considerável número de lotes vazios, além do estoque de pequenas edificações que podem ser substituídas por padrões de média densidade.

Zona Central: Seguindo o entorno de parte desses eixos, são delimitadas áreas das quadras vizinhas que se fundem à região mais central. Define-se assim um polígono que corresponde a uma área de 900 hectares, capaz de abrigar uma população superior a 100 mil pessoas, incrementando-se a densidade local para 120 hab/ha – aquela que hoje se encontra no bairro José Pinheiro, por exemplo. O estímulo à moradia no centro tradicional, juntamente com a oferta de torres habitacionais de média densidade e pequenos conjuntos de moradia popular, vai assegurar diversidade no perfil social e ampliar oportunidades para constituir uma região central com vigor econômico e vitalidade urbana.



Zona Central:

- Área: 900 ha
- População: até 108 mil hab

Macrozona urbana:

- 7,1 mil ha
- População futura: até 500 mil hab

Setor Rural de Entorno:

Área: 10 mil ha

Perímetro urbano e de expansão urbana atual

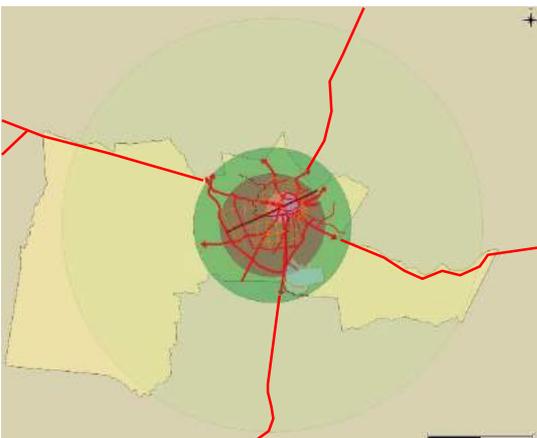
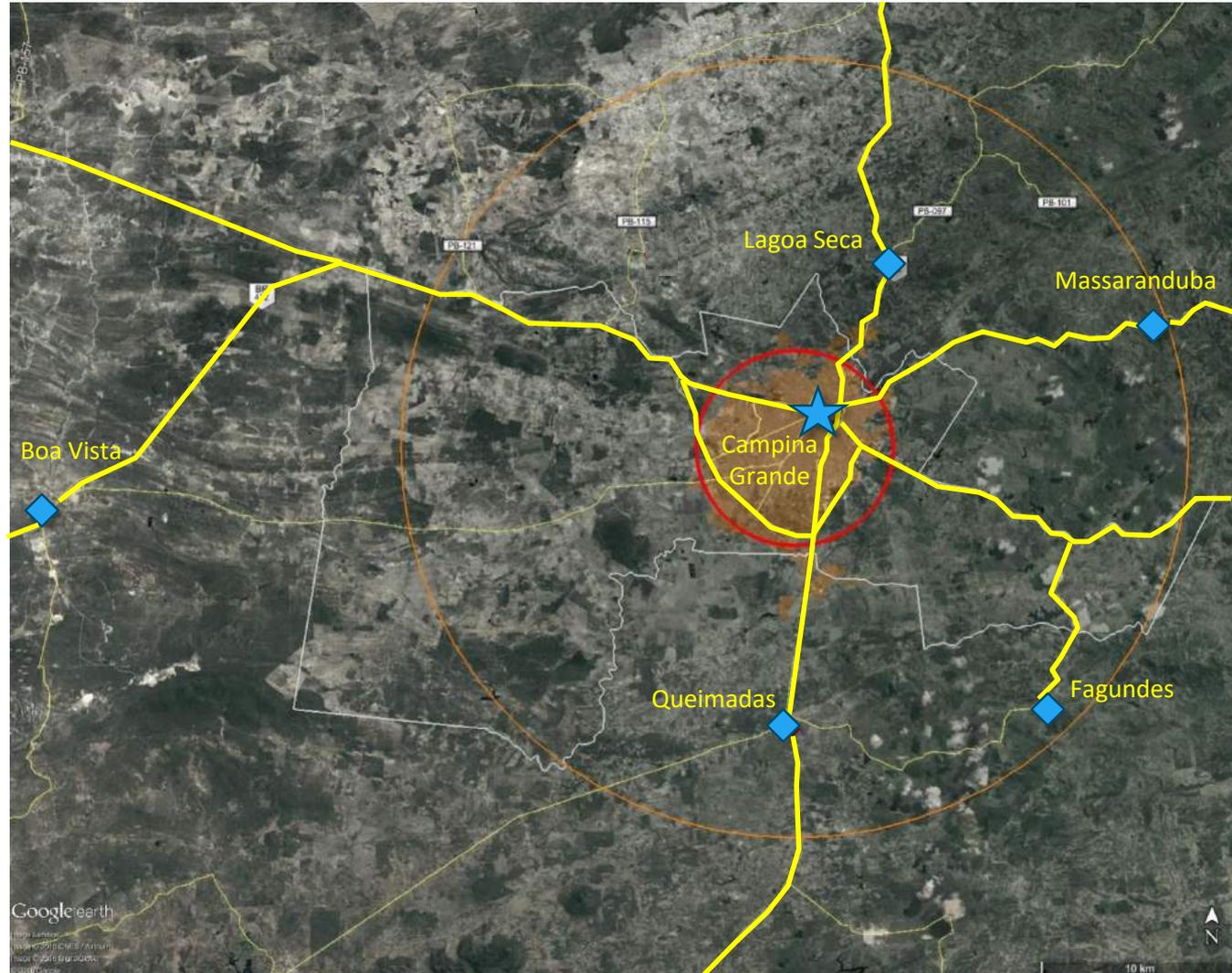
3.1. DESENHO URBANO CONCEITUAL

REDE LOCAL DE CIDADES

Rede local de cidades

A malha rodoviária existente já assegura conectividade entre os municípios, mas terá melhor oferta de serviços (postos com apoio para o caminhoneiro, lojas de conveniência etc.)

Será estruturado um sistema de transporte integrado e regulamentado para garantir condições adequadas de mobilidade para as pessoas e melhor condição de transporte de mercadorias, favorecendo a integração econômica da região.



3.2. DIRETRIZES ESTRATÉGICAS

- ➔ EQUALIZAR OS PADRÕES DE ADENSAMENTO URBANO:
 - PROMOVER ADENSAMENTO POR SUBSTITUIÇÃO NAS ÁREAS CONSOLIDADAS
 - PROMOVER A OCUPAÇÃO DE ÁREAS URBANIZADAS NÃO OCUPADAS
 - CONTER A EXPANSÃO E INIBIR NOVOS LOTEAMENTOS PERIFÉRICOS
- ➔ PROMOVER A REABILITAÇÃO, ADENSAMENTO E DINAMIZAÇÃO DA REGIÃO CENTRAL
- ➔ FAVORECER USOS MÚLTIPLOS E URBANIDADE – DIVERSIFICAÇÃO DE ATIVIDADES E VITALIDADE
- ➔ OFERTAR CONDIÇÕES PARA A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL NAS ÁREAS URBANAS E CONTEXTO MICRORREGIONAL
- ➔ VALORIZAR O PATRIMÔNIO AMBIENTAL, CONSTRUINDO UMA CIDADE SUSTENTÁVEL E RESILIENTE



CAMPINA
GRANDE 2035



4. AGENDA DE RENOVAÇÃO, REABILITAÇÃO E INOVAÇÕES URBANAS

REORIENTAÇÃO DO ORDENAMENTO URBANO PARA
UMA CIDADE SUSTENTÁVEL E RESILIENTE



Macroplan®
Prospectiva, Estratégia & Gestão



FIEP



Comitê Gestor do PED/CG 2035
e Municípios do entorno

4.1. INDICATIVOS PARA RENOVAÇÃO, REABILITAÇÃO E INOVAÇÕES URBANAS

Referenciais

RENOVAÇÃO

Definição de parâmetros e ações para promover mudanças nos padrões urbanísticos existentes, potencializando a ocupação para alcançar maior densidade e diversidade no espaço urbano.

REABILITAÇÃO

Definição de parâmetros e ações para recuperar áreas degradadas e conservar e qualificar aquelas que têm identidade e valor cultural ou ambiental reconhecidos pela população – com manutenção ou incremento dos padrões de adensamento, respeitadas as condições da paisagem urbana.

INOVAÇÕES

Definição de padrões e ações para introduzir novas condições de apropriação dos espaços que promovam mudanças estruturais ou nova expressão de urbanidade – seja na alteração dos usos e atividades, seja na promoção da vitalidade urbana.

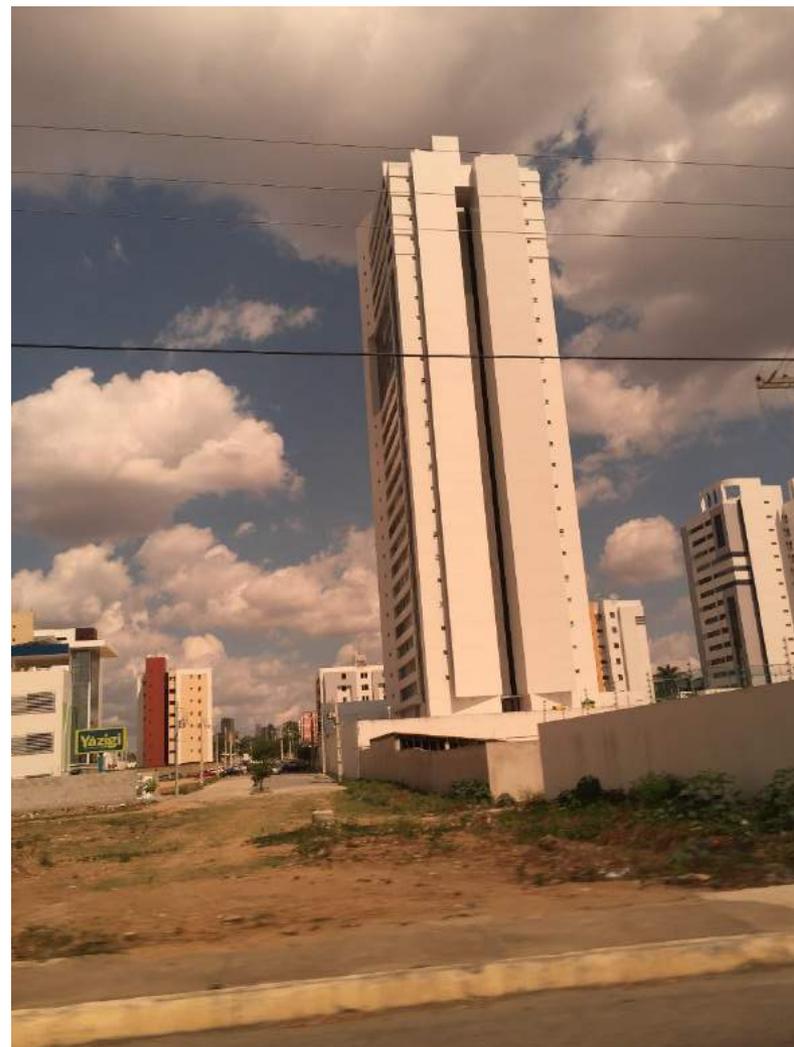
4.1. INDICATIVOS PARA RENOVAÇÃO, REABILITAÇÃO E INOVAÇÕES URBANAS

RENOVAÇÃO

Promover o adensamento e a diversificação de atividades urbanas, privilegiando centralidades e corredores de transportes urbanos, naquelas áreas onde não há grandes restrições urbanísticas. Nessas áreas haverá alteração nos padrões de ocupação do solo, bem como na morfologia e na paisagem urbana.

Ações:

- Mapeamento integrado de restrições de natureza ambiental ou cultural e restrições aeroportuárias;
- Mapeamento e avaliação das redes de infraestrutura;
- Mapeamento síntese de bairros ou setores com potencial para mudanças;
- Alteração das normas urbanísticas com a revisão do Plano Diretor;
- Adoção de padrões médios de gabarito e densidade construtiva na Macrozona Urbana;
- Adoção de ocupação intensiva do solo, com gabaritos mais elevados, na Zona Central, respeitadas as normas aeroportuárias e de conservação da paisagem.



4.1. INDICATIVOS PARA RENOVAÇÃO, REABILITAÇÃO E INOVAÇÕES URBANAS

RENOVAÇÃO

Elevação dos padrões de densidade, com uma verticalização moderada e sustentável, formando conjuntos construídos com unidade morfológica e buscando diversidade e proximidade nos serviços urbanos.

Exemplos nacionais e internacionais apontam a viabilidade desses padrões, definidos nas normas regulares ou em projetos urbanísticos específicos.



Maceió, AL

Vitória, ES

Parque das Nações - Lisboa, Portugal
Puerto Madero - Buenos Aires, Argentina

João Pessoa, PB

Fotos: G. Marinho

4.1. INDICATIVOS PARA RENOVAÇÃO, REABILITAÇÃO E INOVAÇÕES URBANAS

REABILITAÇÃO

Adotar políticas de conservação integrada, abordando o patrimônio cultural e ambiental em suas relações com a paisagem urbana e a dinâmica da cidade.

Ações:

- Consolidação de parâmetros de conservação do patrimônio cultural e ambiental nas normas urbanísticas;
- Implementação de um plano de reabilitação do centro histórico;
- Identificação e avaliação de componentes do patrimônio cultural ainda não protegido nas normas vigentes;
- Identificação e registro de elementos do patrimônio ambiental para conservação, a exemplo dos cursos d'água urbanos.

Implementar programa de reabilitação e regularização de assentamentos precários:

Ações:

- Revisão das Zonas Especiais de Interesse Social;
- Programa de saneamento integrado nas ZEIS.



4.1. INDICATIVOS PARA RENOVAÇÃO, REABILITAÇÃO E INOVAÇÕES URBANAS

REABILITAÇÃO

Valorização do patrimônio edificado e dos conjuntos urbanos tradicionais, resguardando componentes singulares e introduzindo novos elementos em escala compatível.

Recuperação de áreas degradadas e carentes de urbanização e infraestrutura.

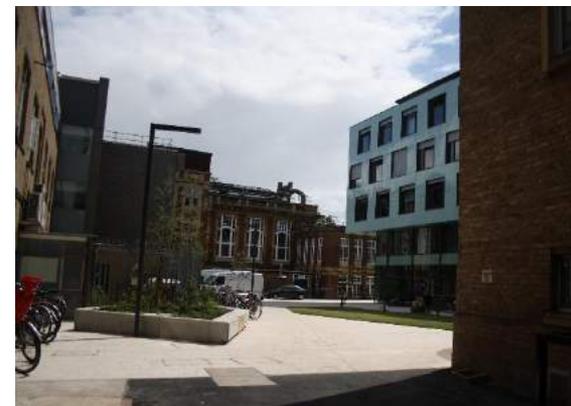


<http://www.vigliecca.com.br/pt-BR/projects/by/theme#areas-urbanas-criticas>

São Paulo, SP



Rio de Janeiro, RJ



Oxford, Inglaterra

4.1. INDICATIVOS PARA RENOVAÇÃO, REABILITAÇÃO E INOVAÇÕES URBANAS

INOVAÇÕES

Identificar espaços com potencial para promover uma transformação estrutural exemplar para a cidade, incorporando novos usos e atividades com caráter inovador na expressão de urbanidade e nas relações entre o espaço público e privado.

Ações:

- Reapropriação dos espaços urbanos do eixo ferroviário com a execução de um parque linear com equipamentos e infraestrutura de lazer integrado a um corredor especial de transporte coletivo conectando o Complexo Aluízio Campos até o noroeste da cidade;
- Implantação do Jardim Botânico no Complexo Aluízio Campos;
- Definição de setores especiais para potencialização de atividades estratégicas, a exemplo de um polo médico e polo de tecnologia da informação;
- Elaboração de planos locais específicos contemplando o desenho urbano, normas próprias para o sítio e instrumentos e estratégias de gestão para sua dinamização.



Foto: G. Marinho

4.1. INDICATIVOS PARA RENOVAÇÃO, REABILITAÇÃO E INOVAÇÕES URBANAS

INOVAÇÕES

Promoção de uma nova noção de urbanidade por meio de ações exemplares de intervenções urbanas, de baixo custo e curta duração, nos moldes do *urbanismo tático*, em parceria com faculdades, artistas e escolas de ensino médio. Exemplos: *parklets*, instalações de arte urbana, feira, atividades comunitárias nas ruas do bairro etc.



Fonte: ARUP (2016)



Foto: Associação por Amor às Graças (2016)



Foto: G. Marinho



Fonte: ARUP (2016)



CAMPINA
GRANDE **2035**



5. INTERVENÇÕES MACROURBANÍSTICAS ESTRUTURANTES

UMA AGENDA PARA O FUTURO



Macroplan®
Prospectiva, Estratégia & Gestão



FIEP



Comitê Gestor do PED/CG 2035
e Municípios do entorno

5.1. INTERVENÇÕES ESTRUTURANTES

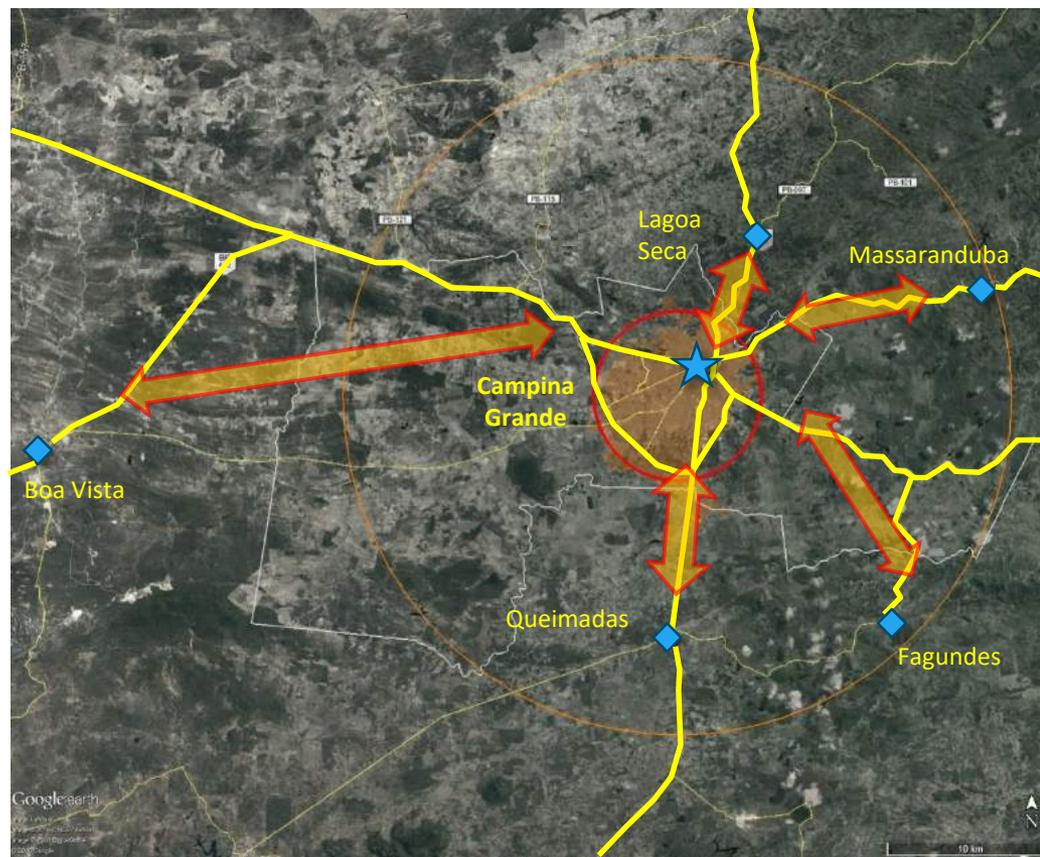
Um novo padrão de conexão regional e de urbanização

Com caráter macroubanístico, são apontadas intervenções capazes de promover alterações estruturais para a cidade de Campina Grande e são também indicadas recomendações para cada um dos municípios que compõem essa rede de maior proximidade e conexão com Campina Grande.

Podem contemplar grandes investimentos com horizonte de realização de longo prazo, ou medidas mais simples de caráter inovador, capazes de produzir impactos positivos na transformação da realidade atual.

Região de entorno de Campina Grande

Para a região de entorno, a tônica reside no fortalecimento da conectividade. Medidas de mobilidade urbana, principalmente, que se aliem à estratégia macroeconômica de atuação integrada. A estruturação de um sistema regular de transporte público é medida essencial.



5.1. INTERVENÇÕES ESTRUTURANTES

Lagoa Seca

Recomendações:

- Adotar medidas de redução de velocidade na rodovia que corta a cidade, imprimindo à via um tratamento de via urbana;
- Discutir e planejar com o DNIT alternativas de via de contorno;
- Implantar vias marginais à rodovia, nos trechos possíveis;
- Executar programa de acessibilidade e arborização urbana com ações imediatas para regularização de calçadas;
- Elaborar plano de macrodrenagem e de prevenção de riscos;
- Adotar a exigência de "cota de solidariedade" de condomínios, para promover habitação de interesse social.

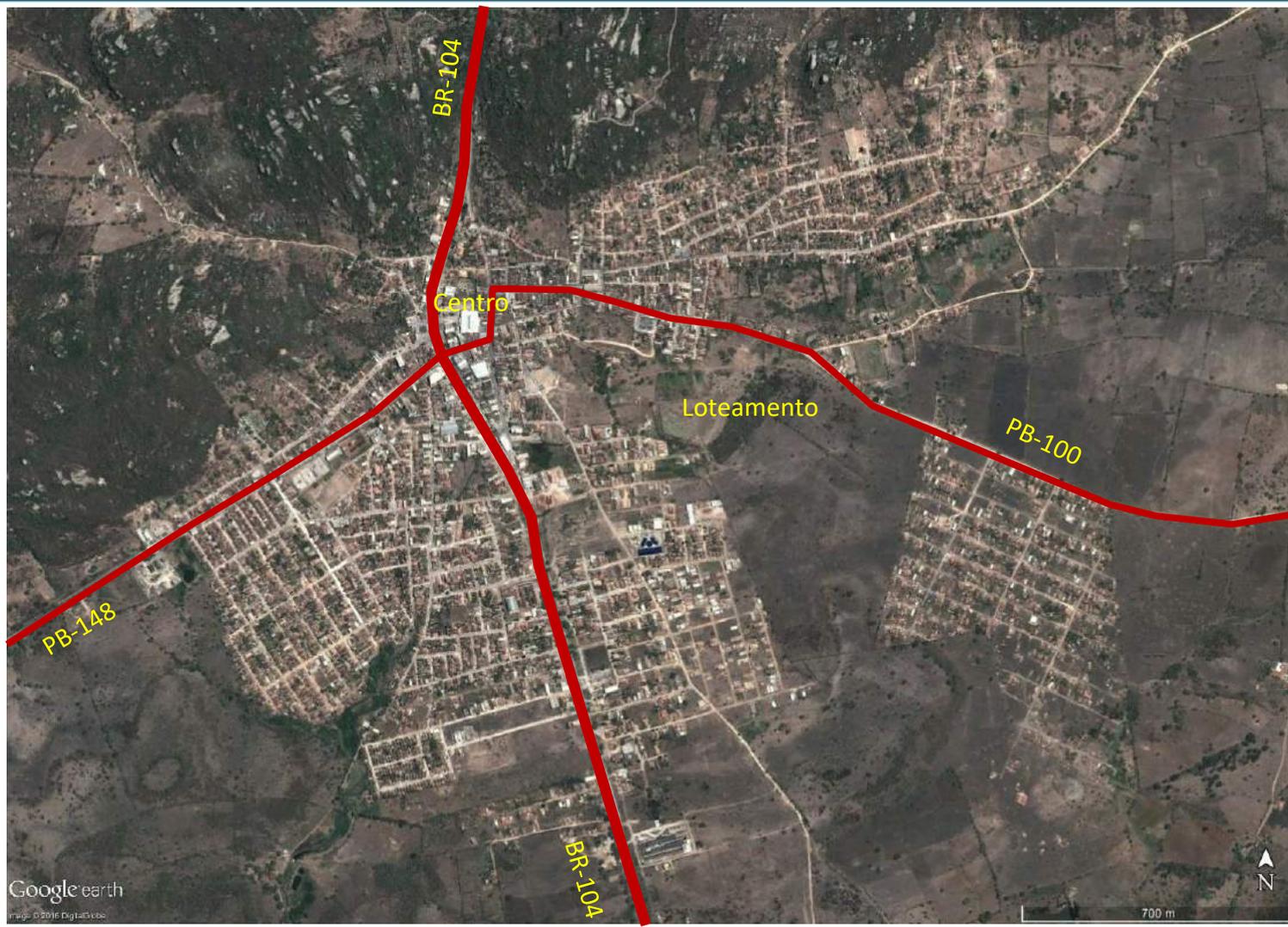


5.1. INTERVENÇÕES ESTRUTURANTES

Queimadas

Recomendações:

- Discutir e planejar com o DNIT alternativas de via de contorno;
- Implantar vias marginais à rodovia, nos trechos possíveis;
- Executar programa de acessibilidade urbana com ações imediatas para regularização de calçadas;
- Implantação de espaços de convívio social e lazer;
- Executar programa de qualificação do espaço escolar e das suas áreas de entorno;
- Implantação de terminal de transportes;
- Elaborar plano de macrodrenagem e promover práticas de conservação e aproveitamento de águas pluviais;

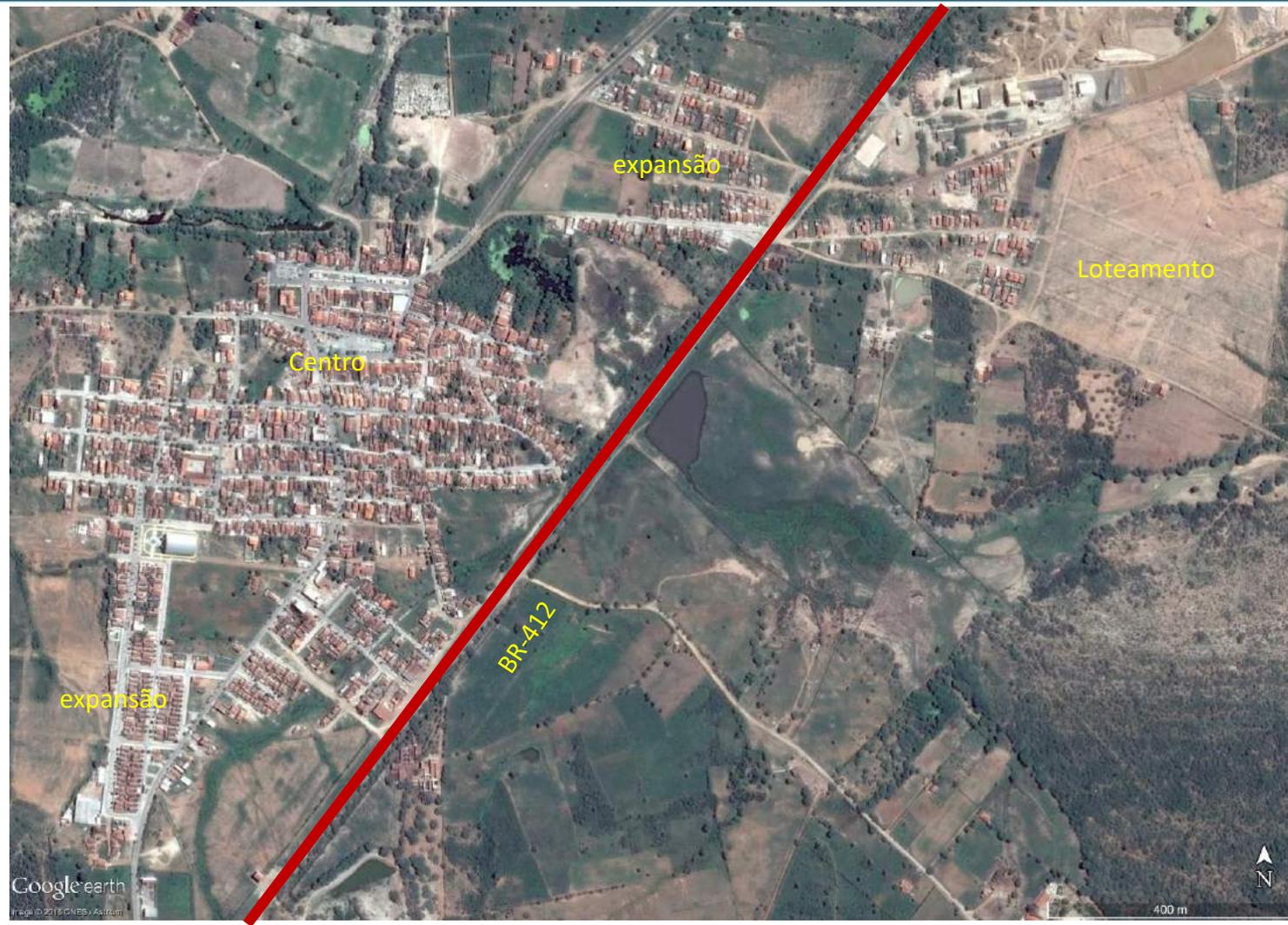


5.1. INTERVENÇÕES ESTRUTURANTES

Boa Vista

Recomendações:

- Impedir a ampliação da expansão urbana para a região situada a leste da rodovia;
- Consolidar os padrões de manutenção urbana que estão sendo adotados;
- Estabelecer programa de melhoramento da acessibilidade, com medidas educativas e corretivas na regularização de calçadas;
- Ampliar a prática de plantio de árvores nos espaços urbanos.



5.1. INTERVENÇÕES ESTRUTURANTES

Massaranduba

Recomendações:

- Manter o padrão atual de via urbana no trecho de rodovia que corta a malha urbana – sem adoção de asfalto –, até quando o fluxo de veículos demande a execução de uma via de contorno;
- Executar programa de acessibilidade e arborização urbana com ações imediatas para regularização de calçadas;
- Elaborar plano de macrodrenagem e de prevenção de riscos;



5.1. INTERVENÇÕES ESTRUTURANTES

Fagundes

Recomendações:

- Fortalecimento do controle urbano e ambiental, principalmente na conservação do atrativo da Pedra de Santo Antônio, mas também no ordenamento da construção;
- Contenção do processo informal de crescimento urbano linear ao longo da rodovia;
- Pavimentação da rodovia PB-100 na conexão com Queimadas;
- Investir em acessibilidade, tratando as vias com pavimentação adequada e outros recursos de redução de velocidade, e explorando o potencial para compartilhamento no uso entre pedestres e automóveis;
- Ampliar a arborização urbana, apropriando-se do padrão de plantio no leito da via – recurso que foge à tradição das normas, mas que se adequa à realidade local.



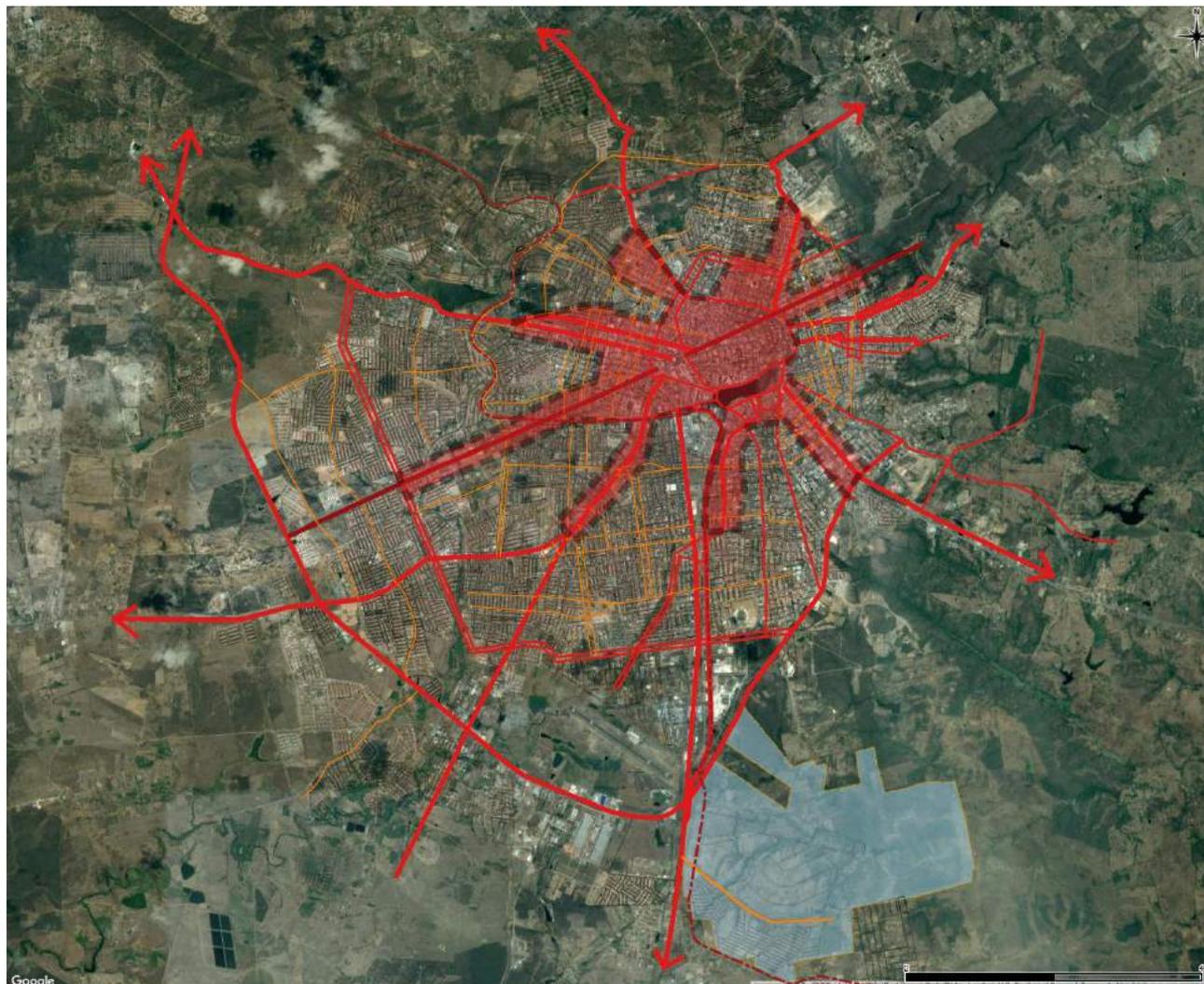
5.1. INTERVENÇÕES ESTRUTURANTES

Campina Grande

Nas páginas a seguir, apresenta-se um conjunto de intervenções macroubanísticas estruturantes para Campina Grande. São novas proposições ou a reapropriação de propostas já existentes, que podem alavancar transformações qualitativas na cidade.

Inicia-se com uma lista de intervenções que são, na sua quase totalidade, localizadas em mapa síntese, permitindo ver a força de um conjunto integrado de ações previstas para todo o espaço urbano e seu entorno.

A seguir são apresentadas figuras ilustrativas esquemáticas que visam facilitar a compreensão dos padrões almejados de urbanidade e dos impactos positivos que podem gerar as intervenções.



5.1. INTERVENÇÕES ESTRUTURANTES

1. Reabilitação da área central;
2. Adensamento sustentável e estímulo ao mercado imobiliário;
3. Dinamização e qualificação do polo universitário de Bodocongó;
4. Consolidação e qualificação de novas centralidades;
5. Integração do Açude Velho e Açude Novo;
6. Projeto Cidade do São João;
7. Projeto Multilagos;
8. Águas Claras*: recuperação de rios e canais;
9. Parque linear da via férrea;
10. Qualificação urbana do Estádio *O Amigão* (Ernani Sátiro);
11. Complexo Aluízio Campos;
12. Qualificação urbana do Aeroporto;
13. Conexões metropolitanas e eixos do Plano de Mobilidade, com qualificação de corredores de transportes*;
14. Estacionamento – avaliar adoção de parquímetro e edifícios garagem;
15. Consolidação do Centro Administrativo na área central;
16. Campina Verde: espaços livres públicos, interligando praças e alamedas e promovendo espaços urbanos seguros*.



* Intervenções mais amplas - de escala metropolitana ou difusas na área urbanizada

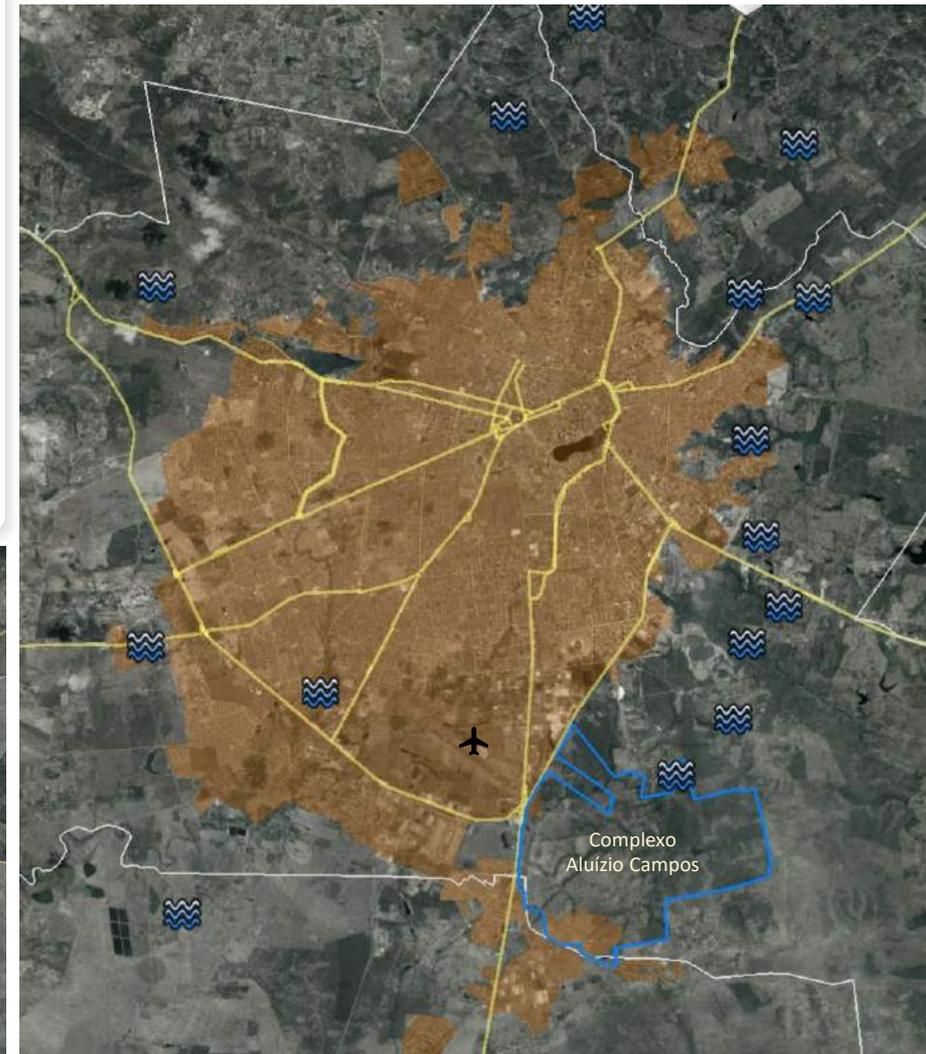
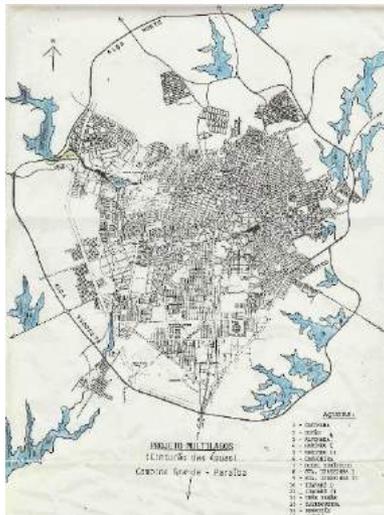
5.1. INTERVENÇÕES ESTRUTURAIS

Projeto Multilagos

No momento crítico da atual crise hídrica, que vem chamando atenção para o desafio das *idades resilientes*, a retomada de um projeto de 15 açudes, elaborado na década de 1990, desponta como elemento estratégico para o futuro.

Embora seja naturalmente necessária uma adequação ao momento presente e uma reelaboração técnica, ainda se pode observar que o processo de urbanização não chegou a comprometer a localização dos reservatórios projetados.

Deve ser integrado a campanhas e apoio para a adoção tecnologias de captação e armazenamento das águas pluviais nas edificações, sejam habitacionais, sejam comerciais de serviços.



Fonte: <http://cgretalhos.blogspot.com.br/>

Sobreposição de plantas para localização

Localização aproximada da rede de açudes propostos no projeto Multilagos (1993)

5.1. INTERVENÇÕES ESTRUTURAIS

Campina Verde

Elaboração e implantação de um arrojado projeto de arborização urbana capaz de auxiliar na amenização do ambiente e favorecer a caminhabilidade em todos os bairros de Campina Grande. A ação pública se privilegiará os corredores de transportes públicos e vias as coletoras, promovendo, de forma complementar, campanhas para a ação cidadã nas vias locais – plantio de mudas em ação comunitária envolvendo as escolas do bairro.

Águas Claras

Mapeamento e avaliação dos cursos d’água naturais no sítio urbano de Campina Grande, identificando áreas críticas e de melhor conservação para promover uma ação global de recuperação ambiental. Serão tomadas medidas corretivas, preventivas, de regulamentação e de intervenção para valorizar as áreas de preservação permanentes e criar novos espaços livres públicos orientados para a conservação das águas e para a consciência da cidade resiliente.



....

5.1. INTERVENÇÕES ESTRUTURAIS



Parque do Povo

Com a instalação da Cidade do São João, o Parque do Povo terá seu papel redimensionado para ser um grande *boulevard* que conecta o Açude Novo ao Açude Velho. Um parque urbano que pode abrigar eventos de pequeno porte, mas que será espaço para atividades de recreação e contemplação ao longo de todo o ano.

5.1. INTERVENÇÕES ESTRUTURAIS

Parque Linear

Aproveitamento da via férrea desativada como Parque Linear, a ser implantado em módulos, com ciclovias, calçada, parques infantis, academias da cidade e arborização urbana. O espaço não tem mais potencial para o uso ferroviário no transporte de cargas, mas poderá abrigar um equipamento de transporte público futuro, como um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), ou, com maior viabilidade em médio prazo, um corredor de ônibus favorecendo a integração desde o noroeste da cidade, até o Complexo Aluísio Campos, no extremo sudeste.



Antes | Depois

5.1. INTERVENÇÕES ESTRUTURAIS

Reabilitação da área central

Intervenções conjuntas de conservação e valorização do patrimônio cultural material, de dinamização das atividades econômicas, de promoção da oferta de moradia, contemplando o redesenho do sistema viário em favor do tráfego calmo e da priorização do pedestre.

Integrar à área central o *Centro Administrativo* do município – descartando a ideia de um novo equipamento periférico – concebendo-se um modelo de rede de equipamentos próximos e integrados, adotando-se preferencialmente práticas de *retrofit* – tendência crescente na arquitetura contemporânea de reapropriação e modernização de edificações existentes. Essa iniciativa resultará num equipamento âncora capaz de impulsionar vitalidade e valorizar o *locus* simbólico da origem da cidade.



Antes | Depois

5.1. INTERVENÇÕES ESTRUTURAIS

Consolidação e qualificação de novas centralidades

Identificação de centros secundários e locais, com promoção de requalificação urbanística e estímulo aos pequenos negócios, introduzindo novos padrões de desenho urbano com ciclofaixas, pisos elevados para tráfego calmo e compartilhamento da via com priorização para o pedestre.



Antes | Depois

5.1. INTERVENÇÕES ESTRUTURAIS

Qualificação de corredores de transportes

Priorização dos transportes públicos, com faixas exclusivas para ônibus, implantação de ciclovias e/ou ciclofaixas, e adoção de medidas de disciplinamento do uso do veículo individual.



Antes | Depois

5.1. INTERVENÇÕES ESTRUTURAIS

Qualificação de vias locais

Implantar mecanismos de redução de velocidade, com pavimentos adequados e priorização do pedestres, juntamente com um programa de arborização urbana e normas urbanísticas e estratégias de favorecimento a pequenos negócios. Procura-se oferecer um padrão condizente com o princípio de promoção de espaços urbanos seguros, com ambiente mais amigável para o pedestre e ao mesmo tempo dinâmico, com menos barreiras na interface entre o público e o privado – como muros altos – e mais proximidade em relação a atividades de comércio de vizinhança.



Antes | Depois

Espaços urbanos seguros: promover mudanças no espaço da cidade para oferecer maior permeabilidade e interação entre espaço público e privado, vigilância social e urbanidade. Reduzir muros, implantar fachada ativa, regulamentar pequeno comércio de rua, assegurar a adequada iluminação pública e estimular a presença do pedestre e do ciclista por meio da norma urbanística, da acessibilidade e da arborização urbana nas vias, de campanhas publicitárias e parcerias com diferentes atores públicos e privados.



CAMPINA
GRANDE **2035**



REFERÊNCIAS

- ARUP. Cities Alive. Londres, 2016.
- ANGEL, Planet of cities. Cambridge, 2012.
- BONATES, M. F. Leis que (des)orientam o processo de verticalização. Transformações urbanas em Campina Grande à revelia da legislação urbanística. Buenos Aires, 2010.
- CAMBOIM, I. L. M. BONATES, M. F. As dinâmicas do processo de verticalização: a reinvenção da paisagem urbana de Campina Grande. Campina Grande, 2010.
- CAMPOLI, J. Made for walking. Cambridge, 2012.
- EMBARQ Brasil. Impactos da redução dos limites de velocidade em áreas urbanas. 2015. <wricidades.org.br>
- EMBARQ. Manual do Desenvolvimento Urbano orientado ao Transporte Sustentável. 2014. <wricidades.org.br>
- GEHL, J. Cities for people, 2010.
- IPLANFOR. Revista Fortaleza 2040 - Padrões de urbanização. Fortaleza, 2015.
- ITDP. Padrão de qualidade TOD. Rio de Janeiro, 2013.
- JINGYANG. City 2.0, TED Books, 2013.
- LERNER, J. Acupuntura urbana. Rio de Janeiro, 2003.
- Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. Portaria 957GC3/2015.
- SÃO PAULO. Plano Diretor - Lei municipal nº 16.050/2014.
- SPECK, J. Walkable City. New York, 2012.
- WRI. O desenho de cidades seguras. 2015. <wricidades.org>



CAMPINA GRANDE 2035



Macroplan®
Prospectiva, Estratégia & Gestão



FIEP
FIEP
SENAT
FIEP

FIEP



Comitê Gestor do PED/CG 2035
e Municípios do entorno