



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA  
CAMPUS CAMPINA GRANDE  
CENTRO DE EDUCAÇÃO  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA  
CURSO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA**

**MARCOS PAULO DO CARMO DE LIMA**

**CHEGADA E DUPLICAÇÃO DA BR-230 EM RIACHÃO DO BACAMARTE: UM  
ESTUDO SOBRE OS DESDOBRAMENTOS SOCIOECONÔMICOS E  
URBANÍSTICOS**

**CAMPINA GRANDE**

**2024**

MARCO PAULO DO CARMO DE LIMA

**CHEGADA E DUPLICAÇÃO DA BR-230 EM RIACHÃO DO BACAMARTE: UM  
ESTUDO SOBRE OS DESDOBRAMENTOS SOCIOECONÔMICOS E  
URBANÍSTICOS**

Trabalho de Conclusão de Curso (monografia) apresentado à Coordenação do Curso Geografia da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de Licenciado em Geografia.

**Área de concentração:** Geografia Urbana

**Orientadora:** Prof<sup>a</sup>. Dra. Priscila Bastos Maciel do Nascimento

**CAMPINA GRANDE**

**2024**

É expressamente proibida a comercialização deste documento, tanto em versão impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que, na reprodução, figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

L732c Lima, Marcos Paulo do Carmo de.  
Chegada e duplicação da BR-230 em Riachão do Bacamarte [manuscrito] : um estudo sobre os desdobramentos socioeconômicos e urbanísticos / Marcos Paulo do Carmo de Lima. - 2024.  
66 f. : il. color.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Educação, 2024.

"Orientação : Prof. Dra. Priscila Bastos Maciel do Nascimento, Departamento de Geografia - CEDUC".

1. BR-230. 2. Riachão do Bacamarte - PB. 3. Urbanismo. 4. Rodovia federal brasileira. I. Título

21. ed. CDD 711.1

MARCOS PAULO DO CARMO DE LIMA

CHEGADA E DUPLICAÇÃO DA BR-230 EM RIACHÃO DO BAÇAMARTE: UM ESTUDO SOBRE OS DESDOBRAMENTOS SOCIOECONÔMICOS E URBANÍSTICOS

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Coordenação do Curso de Geografia da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de Licenciado em Geografia

Aprovada em: 21/11/2024.

BANCA EXAMINADORA

Documento assinado eletronicamente por:

- **Maria Marta dos Santos Buriti** (\*\*\*.755.864-\*\*), em **14/12/2024 10:03:02** com chave **c03493e2ba1b11ef9dda1a1c3150b54b**.
- **Nathália Rocha Moraes** (\*\*\*.713.834-\*\*), em **14/12/2024 14:32:47** com chave **6f3b5806ba4111efa9531a7cc27eb1f9**.
- **Priscila Bastos Maciel do Nascimento** (\*\*\*.008.634-\*\*), em **13/12/2024 21:05:24** com chave **1dd97c3cb9af11efa6e406adb0a3afce**.

Documento emitido pelo SUAP. Para comprovar sua autenticidade, faça a leitura do QrCode ao lado ou acesse [https://suap.uepb.edu.br/comum/autenticar\\_documento/](https://suap.uepb.edu.br/comum/autenticar_documento/) e informe os dados a seguir.

**Tipo de Documento:** Folha de Aprovação do Projeto Final

**Data da Emissão:** 14/12/2024

**Código de Autenticação:** e17dfe



## DEDICATÓRIA

Dedico meu TCC ao meu Deus, todo poderoso, que nos cumulou de bençãos e sabedorias, aos meus pais, Paulo Inácio de Lima e Maria do Socorro Carmo de Lima, pelos esforços para criar e educar a mim e meus irmãos de forma honesta e batalhadora, por acreditarem e incentivarem sempre. Aos meus irmãos Amilton Lima e Paula Lima, que sempre acreditaram no meu potencial e me incentivaram sempre. Aos meus sobrinhos, amo vocês. A minha noiva que sempre foi um espelho de dedicação e esforços nos estudos, e aos meus queridos amigos André Guerra, Miguel Cabral e Wezem Kennedy que foram pilares nesses anos de formação. Vocês fazem parte dessa conquista.

## AGRADECIMENTOS

Agradecer primeiramente a Deus pela minha vida, minha família e amigos. Por ter me concedido a graça de nascer e crescer num ambiente familiar que, apesar das dificuldades que toda família passa, nunca viramos as costas um para o outro, ao contrário, sempre sendo um ombro amigo de fato. Pelo dom da saúde e da sabedoria, o dom de dedicar-se aos estudos e em busca sempre de obter mais conhecimento para crescimento pessoal e profissional.

Agradeço a minha família pelo apoio e por sempre me incentivarem a ser uma pessoa melhor, principalmente meu pai e minha mãe, sempre preocupados com o andamento da minha formação e que viam minha luta, mas nunca deixaram que eu desanimasse. Eles sempre foram incentivadores e me ajudaram bastante a seguir em frente. Hoje sou exemplo e orgulho para eles, que veem em mim um futuro promissor o qual eles não tiveram a oportunidade de por meio dos estudos adquirir.

Quero estender meus agradecimentos aos meus irmãos que sempre foram exímios torcedores e incentivadores durante essa jornada, sempre mostrando seu amor e carinho por mim, torcendo para que o irmãozinho caçula vença na vida, obtenha boas conquistas e eles foram os que mais vibraram com minha aprovação em 2020 para cursar Licenciatura Plena em Geografia pela Universidade Estadual da Paraíba. Não posso esquecer da minha noiva, Danilla Ranielly, que tem duas graduações (uma licenciatura e um bacharel) em Educação Física pela UEPB. Ver de perto sua luta, sua dedicação e empenho foram para mim um grande incentivo, ela é um dos alicerces que mais me deram forças para chegar até aqui.

Não poderia deixar de expressar aqui minha gratidão aos meus queridos amigos e companheiros de turma, juntos desde o primeiro período, André Guerra, Miguel Cabral e Wezem Kennedy, que no decorrer desses anos sempre foram mãos amigas que nunca permitiu que um ou o outro desanimasse. Hoje concluímos a tão sonhada graduação juntos. Nossa amizade fortaleceu muito essa jornada, e não vamos parar por aqui. Algo maior nos espera.

Agradeço também a minha orientadora, Priscila Bastos Maciel pela dedicação, paciência, empenho e profissionalismo em me ajudar a fazer um trabalho digno e excelente.

Agradeço a Universidade Estadual da Paraíba por ter me proporcionado nesses anos experiências e vivências que fortaleceram vínculos e ter me aberto as portas para o mundo e para o saber, gerando a possibilidade de conhecer e vivenciar as vastas experiências que um aluno universitário precisar ter.

Agradeço aos docentes que fizeram parte dessa trajetória, em especial professor Antônio Albuquerque, que foi essencial na escolha da minha temática, ao professor Arthur Valverde, um grande incentivador nas leituras, as professoras Nathália Moraes e Marta Buriti, que no decorrer do curso foram profissionais que nos serviram de exemplo na dedicação, sabedoria e que através de suas aulas se tornaram grandes incentivadoras naquilo que hoje buscamos ser, e lógico, a professora Priscila Bastos Maciel, profissional exemplar e excelente orientadora, que sempre esteve nos ajudando a desenvolver um bom trabalho, mesmo diante das limitações e das surpresas que a vida nos prega. Serei eternamente grato. Estendo minha gratidão a todos os professores que fizeram e fazem parte dessa instituição que é tão aclamada e amada por todos que por ela passaram, passam e os que ainda hão de passar.

Destaco também a colaboração dos moradores e comerciantes de Riachão do Bacamarte, que me abriam suas portas, compartilharam suas histórias e vivência ao logo desses anos, desde a construção da Rodovia Transamazônica na década de 70 até sua duplicação em meados de 2009 e até os dias atuais. Seu Zezinho, irmã Ana, Biu do Posto, dona Socorro, entre outros, que me abriram as portas para contribuírem com seus relatos para o andamento desse trabalho.

A todos, meus mais sinceros agradecimentos. Levo todos no coração.

Até aqui nos ajudou o Senhor. 1 Samuel 7,1

## RESUMO

O presente estudo examina os impactos ocasionados pela passagem da Rodovia BR-230 pela cidade de Riachão do Bacamarte-PB, buscando analisar transformações a qual foram submetidas a cidade e sua população, destacando a importância que a rodovia transamazônica teve e continua tendo no processo de urbanização da referida cidade. A investigação traz a luz as compreensões de como as rodovias foram essenciais na formação de diversas zonas urbanas, provenientes dos comércios localizados as margens das mesmas, e dos desafios a que são expostas sua população em face das decorrentes mudanças que trazem consigo pontos positivos e negativos. Partindo do pressuposto de que as rodovias são elementos de grande importância para a integração nacional e regional, tal estudo favorece os pareceres dos desenvolvimentos econômicos e urbanísticos em que a BR-230 faz em seu trajeto ao longo das regiões por onde ela perpassa, tendo como aporte para a investigação Riachão do Bacamarte – PB. O presente estudo tem por objetivo geral analisar as transformações econômicas e urbanísticas ocorridas na cidade já supracitada, com a chegada e duplicação da rodovia Transamazônica, a BR-230. Esse estudo promove uma observação fundamental sobre as obras de construção da Transamazônica e sua importância na formação econômica e urbana da cidade aqui campo de estudo. A metodologia de pesquisa adotada é qualitativa, descritiva e de exploração, utilizando-se de pesquisa de campo, questionários e entrevistas com moradores e comerciantes das áreas estudadas, onde foram obtidas verificações do quanto e como houveram transformações na área urbana da cidade, com a chegada e duplicação da rodovia. Essa averiguação nos fornece informações que chegam a uma conclusão das transformações ocorridas e como deve-se agir para apaziguar as discrepâncias sociais e urbanas provenientes das obras rodoviárias na cidade e seus impactos positivos e negativos. Por fim, tal estudo emana uma luz sobre as disparidades encontradas na zona urbana de Riachão do Bacamarte e como tal abordagem pode contribuir para que sejam tomadas iniciativas que busquem melhorar e mitigar os aspectos sociais e urbanos tão modificados pela chegada e duplicação da referida rodovia.

**Palavras-Chave:** BR-230; Riachão do Bacamarte; urbanismo.

## **ABSTRACT**

This study examines the impacts caused by the passage of Highway BR-230 through the city of Riachão do Bacamarte-PB, seeking to analyze the transformations to which the city and its population were subjected, highlighting the importance that the Trans-Amazonian Highway had and continues to have in the urbanization process of the city. The investigation brings to light the understanding of how highways were essential in the formation of several urban areas, originating from the businesses located along their margins, and the challenges to which their population is exposed in the face of the resulting changes that bring with them positive and negative points. Assuming that highways are elements of great importance for national and regional integration, this study favors the opinions of the economic and urban developments in which BR-230 makes its way along the regions through which it passes, having as a contribution to the investigation Riachão do Bacamarte - PB. The general objective of this study is to analyze and discuss the economic and urban transformations that occurred in the aforementioned city with the arrival and widening of the Trans-Amazonian Highway, BR-230. This study fosters a fundamental observation about the construction works of the Trans-Amazonian Highway and its importance in the economic and urban formation of the city under study. The research methodology adopted is qualitative and descriptive, using field research, questionnaires and interviews with residents and merchants of the studied areas, where verifications were obtained of how much and how there were transformations in the urban area of the city with the arrival and widening of the highway. This investigation provides us with information that leads to a conclusion about the transformations that occurred and how we should act to appease the social and urban discrepancies resulting from the road works in the city and their positive and negative impacts. Finally, this study sheds light on the disparities found in the urban area of Riachão do Bacamarte and how this approach can contribute to initiatives that seek to improve and mitigate the social and urban aspects that were so modified by the arrival and duplication of the aforementioned highway.

**Keywords:** BR-230; Riachão do Bacamarte; urbanism.

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1</b> - Extensão da Rodovia Transamazônica .....	17
<b>Figura 2</b> - Monumento que marca o início da construção da Rodovia Transamazônica em Altamira/PA .....	21
<b>Figura 3</b> - Início da Rodovia BR-230 em Cabedelo/PB.....	23
<b>Figura 4</b> - Mapa da localização das rodovias federais no estado da Paraíba.....	24
<b>Figura 5</b> - Malha rodoviária do estado da Paraíba com destaque para a BR-230 em Riachão do Bacamarte .....	25
<b>Figura 6</b> - localização do município de Riachão do Bacamarte .....	33
<b>Figura 7</b> - Subida da ladeira da torre (ladeira São Sebastião), início do planalto da Borborema .....	34
<b>Figura 8</b> – A BR-230 cortando a cidade de Riachão do Bacamarte-PB.....	34
<b>Figura 9</b> - Mapa da localização das áreas estudadas .....	36
<b>Figura 10</b> - Vista aérea destacando a BR-230 nos dois sentidos (ao fundo, o início da zona urbana de Riachão do Bacamarte) .....	49
<b>Figura 11</b> - Lixo a céu aberto nas proximidades das habitações (Rua Santa cruz) .....	53
<b>Figura 12</b> - Área de estudo no ano de 2012.....	55
<b>Figura 13</b> - Área estudada (2023) evidenciando sua transformação .....	55
<b>Figura 14</b> - Vista parcial da rua central de Riachão do Bacamarte as margens da BR-230 ....	56
<b>Figura 15</b> - Área periférica as margens da BR-230 (sentido Campina Grande a João Pessoa) .....	57
<b>Figura 16</b> - Rua na travessa Sildofo Nunes, nas proximidades da Rodovia transamazônica (sentido João Pessoa) com problemas de saneamento básico e infraestrutura .....	59

## LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1:</b> Memória do comércio na rua central anterior a duplicação da Rodovia.....	39
<b>Gráfico 2:</b> Mudanças negativas no setor econômico após a duplicação da rodovia .....	41
<b>Gráfico 3:</b> Benefícios e malefícios após a duplicação da rodovia.....	42
<b>Gráfico 4 -</b> As transformações desde a chegada e duplicação da BR-230 .....	43
<b>Gráfico 5:</b> Número de comércios atualmente às margens da Rodovia.....	44
<b>Gráfico 6:</b> Memórias da comunidade antes da construção da BR-230 .....	45
<b>Gráfico 7:</b> Consequências positivos ou negativos após a construção da rodovia.....	46
<b>Gráfico 8:</b> Crescimento urbano de Riachão do Bacamarte após a BR 230 .....	47
<b>Gráfico 9:</b> Os impactos da duplicação da rodovia Transamazônica.....	48

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

CNT: Confederação Nacional do Transporte

DER/PB: Departamento de Estradas de Rodagem do Estado da Paraíba

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDH: Índice de Desenvolvimento Humano

PIB: Produto Interno Bruto

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>13</b>
<b>2</b>	<b>A IMPORTÂNCIAS DAS RODOVIAS COMO ELEMENTO INTEGRADOR NACIONAL E REGIONAL</b> .....	<b>17</b>
2.1	Norte e Nordeste: integração e desenvolvimento .....	17
2.2	A Br-230: o projeto de Integração Nacional .....	19
<b>3</b>	<b>ESPAÇO URBANO: A BR-230 E SUA IMPORTÂNCIA INTEGRACIONAL PARA O RIACHÃO DO BACAMARTE-PB</b> .....	<b>25</b>
3.1	Economia e expansão urbana .....	25
3.2	Integração e dependência.....	31
<b>4</b>	<b>PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS</b> .....	<b>32</b>
4.1	Caracterização da área de estudo .....	33
<b>5</b>	<b>RESULTADOS E DISCUSSÕES</b> .....	<b>37</b>
5.1	Análise dos desdobramentos socioeconômicos e urbanísticos.....	37
5.2	Resultados a partir dos relatos dos comerciantes .....	38
5.3	Resultados mediante a pesquisa de campo e relato de moradores .....	44
5.4	A outra margem da BR 230: mudanças e impactos no espaço urbano e social.....	53
<b>6</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>61</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>63</b>
	<b>APENDICE A – QUESTIONÁRIO AOS COMERCIANTES</b> .....	<b>65</b>
	<b>APENDICE B – QUESTIONÁRIO AOS MORADORES</b> .....	<b>66</b>

## 1 INTRODUÇÃO

As obras de infraestrutura, especialmente rodoviárias, têm o potencial de transformar profundamente a dinâmica de desenvolvimento de regiões inteiras. No Brasil, a BR-230 é um exemplo marcante desse fenômeno, atravessando estados e conectando áreas antes isoladas ao restante do país, trazendo o progresso. A cidade de Riachão do Bacamarte foi diretamente impactada pela chegada desse importante projeto, que foi a construção da Transamazônica.

O impacto que a BR-230 ocasionou em Riachão do Bacamarte não se limita apenas ao aspecto econômico. A urbanização do município passou por transformações bastante significativas, como a expansão do perímetro urbano e o surgimento de novas ruas e bairros. No entanto, esse crescimento não foi acompanhado por um planejamento urbano adequado, resultando em ocupações irregulares e deficiências na oferta de serviços públicos essenciais.

Riachão do Bacamarte, como tantas outras pequenas e médias cidades interioranas, desde muito cedo, no primeiro projeto em que se previa a rodagem de acesso a Campina Grande, já almejava melhorias na infraestrutura e na economia. Campina Grande, à época, já era um importante centro urbano e econômico do estado da Paraíba. A tão sonhada rodovia iria facilitar a locomoção a Campina Grande, e assim, facilitar o acesso ao trabalho, aos estudos, a serviços essenciais e ao desenvolvimento econômico.

Assim, assumimos aqui, além do papel de geógrafo, que por si só já é um investigador dos fatos que associam o homem e o meio em que o mesmo está inserido, a tarefa de analisar os presentes em diversas fontes, os quais são de valor inquestionável a expressão dos questionamentos que emergem quando referidos à problemática que a pesquisa trata.

Esta pesquisa é, portanto, um marco inovador, tendo em vista que, até dado momento, não há estudos que tratem especificamente da temática em questão. Ela surgiu da curiosidade e observação dos impactos positivos e negativos com a chegada da BR-230 e sua duplicação anos mais tarde, bem como das transformações no cotidiano e na vida econômica da cidade, além das mudanças observadas ao longo dos anos. A relevância desse estudo justifica-se pela necessidade de compreender as implicações das obras de infraestrutura na economia e urbanização do Riachão do Bacamarte, que é acesso direto a cidade de Campina Grande, configurando-se como um corredor logístico entre a Capital e a Rainha da Borborema. A chegada e a duplicação da BR-230 foram fatores determinantes do desenvolvimento econômico da rua central, contribuindo significativamente para o seu progresso.

A decisão de usar a BR-230 em Riachão do Bacamarte se deu em consideração as mudanças observadas desde a construção e duplicação da mesma, bem como ela foi um elemento importante na formação da rede urbana e econômica da cidade. Para mais, a transamazônica nos oferta dados extraordinários sobre o antes e depois e como ela foi um agente importante no surgimento da rua Senador Cabral e rua Central, na área central, e na periferia as margens da duplicação.

Tal abordagem busca não apenas mostrar como a rodovia Transamazônica fora indispensável no surgimento da cidade, mas como também é fator de grande importância nas percepções e práticas de integração nacional e regional, explorando as oportunidades e desafios emergentes após sua construção e duplicação em Riachão do Bacamarte-PB.

Diante de tal perspectiva, é imprescindível destacar a importância do uso de políticas públicas que buscam diminuir as diferenças entre as duas margens da referida rodovia, diminuindo as suas desigualdades e ocasionando melhorias na urbanização e na economia central. Dessa forma, o esboço de tais estratégias que buscam mitigar esses desdobramentos, surge como um despótico, levando em consideração a complexidade dos desafios da urbanização e problemas econômicos contemporâneos.

Destarte, a complexidade desse estudo escancara a necessidade de um procedimento holístico, nas investigações das intervenções ocorridas com a construção e a duplicação da BR-230 no âmbito urbano e nas mudanças nos hábitos da comunidade

O estudo abrange a investigação das transformações no tocante a construção da rodovia transamazônica que perpassa pelo centro urbano de Riachão do Bacamarte e como tal projeto foi importante no surgimento do modal urbano através dos comércios a sua margem, e posteriormente sua duplicação, que resultou em problemas socioeconômicos e urbano, fundamentando-se na análise espacial e quais foram as consequências dessas transformações.

Neste sentido, a problemática aqui levantada será na forma de empenhar-se para verificar como a construção e posteriormente a duplicação da Transamazônica impactou e mudou completamente a vida de uma pequena cidade, e as transformações no espaço social e urbano que a mesma ocasionou profundamente.

Partindo desses princípios, esta pesquisa objetiva responder ao seguinte questionamento: como a construção e duplicação da BR-230 ocasionou o crescimento econômico no centro, e o surgimento de periferias no seu entorno?

O objetivo geral desse trabalho é analisar as transformações econômicas e urbanísticas ocorridas na cidade de Riachão do Bacamarte com a chegada e duplicação da rodovia Transamazônica, a BR-230.

De modo específico, busca-se: analisar como a construção da BR-230 foi responsável pelo surgimento de moradias e comércio a sua margem, resultando no crescimento da comunidade que a elevou a categoria de cidade; detectar os problemas econômicos no centro e o surgimento da periferia em sem entorno; identificar os desafios provenientes da passagem da rodovia e sua duplicação em Riachão do Bacamarte; refletir sobre as formas como a rodovia Transamazônica tem contribuído para o crescimento desordenado e os problemas sociais na cidade campo de pesquisa e compreender como os comerciantes e moradores de Riachão do Bacamarte veem e se posicionam em relação a construção e duplicação da BR-230.

Nessa circunstância, os questionamentos apresentados não apenas direcionam o estudo como também nos norteiam para chegar ao objetivo geral, e contribuem para a elaboração de um alicerce teórico-conceitual firme e amplo. A investigação das percepções dos moradores e comerciantes sobre as questões econômicas e urbanísticas do local de estudo, nos dá a possibilidade de chegar a uma compreensão ampla e contextual dos desafios encontrados para que se possa obter uma prática funcional que mitigue os impactos socioeconômicos e urbanísticos que moldam a cidade. Isto posto:

[...]. Nessas cidades espalhadas, características de uma urbanização corporativa, há interdependência do que podemos chamar de categorias espaciais relevantes desta época: tamanho urbano, modelo rodoviário, carência de infraestruturas (sic), especulação fundiária e imobiliária, problemas de transporte, extroversão e periferização da população, gerando, graças às dimensões da pobreza e seu componente geográfico, um modelo específico de centroperiferia. Cada qual dessas realidades sustenta e alimenta as demais e o crescimento urbano, é, também, o crescimento sistêmico dessas características. As cidades são grandes porque há especulação e vice-versa; há especulação porque há vazios e vice-versa; porque há vazios e as cidades são grandes. (Santos, 1993, p. 95-96).

Santos (1993) descreve o processo de urbanização das cidades de forma crítica, revelando uma interdependência entre características específicas que se intensificam mutuamente, criando um modelo de cidade onde os problemas urbanos se agravam com o crescimento desordenado. Ele faz referência a uma "urbanização corporativa" como um processo que gera cidades com grandes áreas urbanas, mas marcadas pela ausência de infraestrutura adequada, pela especulação imobiliária e fundiária, e por um sistema de transporte ineficaz. No entanto, ao analisar a área de estudo, apesar de ser um centro urbano consideravelmente pequeno, o mesmo observa e vivencia tais características abordadas por

Santos (1993) mesmo que em menor grau. Essas cidades são "espraiadas", ou seja, têm uma expansão horizontal e pouco integrada, contribuindo para a segregação socioespacial e o surgimento de periferias distantes do centro urbano, sendo estes produtos da má distribuição socioeconômica.

Perante a abordagem qualitativa, descritiva e de exploração da presente investigação, tem-se o estudo baseado nos resultados a partir dos envolvidos. O estudo bibliográfico usando como aporte autores como Santos, Mongin, Guerra, Paneirai, etc. tem como objetivo aprimorar as discussões sobre as modificações urbanas, oferecendo a base teórica indispensável.

Através da pesquisa de campo, *in loco*, fora possível fazer um apanhado mais detalhado de tais transformações, observando como foram os processos ocorridos através da construção e da duplicação da referida rodovia. Indo a campo fora possível ter uma experiência ativa de tais mudanças. Valendo-se ainda, de questionários aplicados aos comerciantes e moradores mais antigos das áreas de estudo, fora complementado através de seus relatos àquilo que através da pesquisa de campo já tinha sido observado, que foi uma grande mudança nos aspectos sociais e urbano das áreas. Suas contribuições foram demasiadamente indispensáveis para o seguimento e conclusão da pesquisa.

Por ocasião de pouco tempo e também as disponibilidades dos comerciantes entrevistados, fixamos nossa pesquisa aos fatores que foram determinantes para a compreensão da magnitude das transformações oriundas da construção da BR-230 no município. Tal escolha nos permitiu um diagnóstico mais profundo e contextualizado das interpelações e aspectos sobre a construção e duplicação da rodovia Transamazônica e as modificações ocorridas no espaço urbano de referida cidade.

Através da investigação das mudanças sociais e urbanas citadas, procuramos discernir as lacunas, discrepâncias e ações de concordância que consigam mostrar métodos pósteros que melhorem as consequências pertinentes envolvendo agentes socioeconômicos e urbanísticos ocasionadas após a duplicação da rodovia.

Presume-se que os resultados obtidos através dessa pesquisa colaborem não apenas para um maior e mais amplo entendimento sobre as modificações espaciais ocorridas na cidade, mas também como elemento de promoção de políticas e práticas que busque mitigar os efeitos adversos na esfera econômica e urbana em toda a localidade.

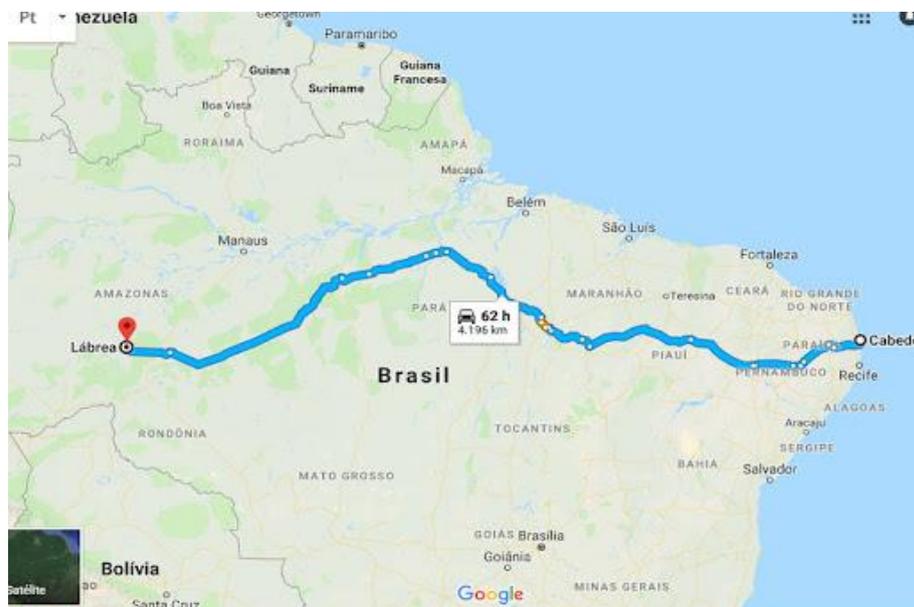
## 2 A IMPORTÂNCIAS DAS RODOVIAS COMO ELEMENTO INTEGRADOR NACIONAL E REGIONAL

### 2.1 Norte e Nordeste: integração e desenvolvimento

Sabe-se que as rodovias são de extrema importância nas regiões em que são construídas, funcionando como elementos integradores de um país. Sua importância ultrapassa a simples função de transportes, pois elas também são responsáveis pelo impacto de forma significativa em diversos aspectos sociais e econômicos. A transamazônica, como toda grande obra de infraestrutura ocasionou não somente progresso e desenvolvimento, mas trouxe na bagagem também problemas diversos para as áreas por onde ela passa.

A BR-230 é amplamente conhecida nacionalmente, sendo uma das principais rodovias federais do Brasil. Trata-se de uma extensa rodovia (Figura 1) com 4.260 quilômetros de extensão, cortando o Brasil transversalmente ligando o Norte ao Nordeste. Ela tem início no município de Cabedelo, na Paraíba e encerrando-se no município de Lábrea, no Amazonas. Teve sua construção entre os anos de 1969 e 1974, sob o governo do Presidente Emílio Garrastazu Medici.

**Figura 1 - Extensão da Rodovia Transamazônica**



Fonte: <http://rodovias.org/transito-agora-na-rodovia-transamazonica-br-230/>, 2012.

No que se trata dos diversos impactos sociais e econômicos promovidos pela BR-230, deve-se destacar o desenvolvimento econômico, pois as rodovias facilitam o movimento, tanto

de pessoas quanto de mercadorias. Isso tem um impacto significativo no crescimento econômico local, permitindo que os comerciantes se desenvolvam, tanto pela facilidade de receber e enviar mercadorias, quanto pelo fluxo de pessoas que diariamente transitam de cidade em cidade, estados em estados, e de região em região.

Ao conectar diferentes regiões, essas rodovias contribuem para a redução das desigualdades regionais. Áreas mais distantes e isoladas, como era o caso da Amazonia, têm a oportunidade de se integrar melhor à economia nacional, o que, de certa forma, pode ocasionar um desenvolvimento mais equilibrado e a criação de novas oportunidades de empregos em regiões antes menos desenvolvidas.

Referente ao acesso a serviços, as rodovias são elementos importantes na melhoria de acesso aos serviços essenciais, como saúde, educação e comércio. Um exemplo é Riachão do Bacamarte, onde a maioria de seus habitantes trabalha, estuda e recebe atendimento médico em Campina Grande. Dessa forma, as comunidades mais afastadas, que antes eram isoladas, agora podem se beneficiar de uma melhor infraestrutura de transportes, melhorando a qualidade de vida dos indivíduos. Rodrigues (2007) avalia que o desenvolvimento da civilização moderna está intrinsecamente ligado com o transporte, sendo um agente direto de fomento ao desenvolvimento econômico de determinada região, possibilitando a circulação entre as áreas que produzem e as que consomem.

Além de ser um elemento integrador, as rodovias incentivam o aumento do turismo, facilitando o acesso a destinos turísticos. Ao conectar partes diferentes do país e promover a mobilidade das pessoas, há um fortalecimento da identidade nacional, que é facilitado pela interação entre as diversas regiões. Para os geógrafos, o transporte tem a conotação de expressão espacial, visto que as rodovias percorrem a superfície terrestre, gerando novas paisagens. Assim, as mudanças no espaço ocasionadas pelas rodovias são objetos de estudos relevantes.

Por onde as rodovias passam, as mudanças e o desenvolvimento urbano e rural tornam-se inquestionáveis. Segundo relatos de moradores, como uma de nossas colaboradoras, Riachão do Bacamarte era apenas um pequeno distrito, mas com a chegada da BR-230, expandiu-se tão rapidamente que logo adquiriu características de cidade.

Por isso, para Taaffe, Gauthier e O'Kelly (2016) apud Aguirre (2017), a estruturação das rodovias é um fator fundamental na formação das redes urbanas e econômicas, pois amplia as áreas de influência das cidades. Essas rodovias influenciam diretamente no desenvolvimento urbano, facilitando a logística e a mobilidade. Portanto, além de serem elementos de integração nacional, conectando diferentes regiões distantes, as rodovias são fundamentais no crescimento

e desenvolvimento da infraestrutura, contribuindo para uma melhor conexão econômica e social.

Pode-se, então, afirmar que as rodovias desempenham um papel de grande relevância no desenvolvimento social e econômico de um país, atuando como vias essenciais para a integração de regiões, comunidades e mercados. Muitas vezes, são vistas apenas como infraestrutura de transporte; no entanto, seu impacto vai muito além do simples deslocamento de pessoas e mercadorias, tornando-se fundamentais para crescimento econômico, especialmente em países de grande extensão territorial, como é o caso do Brasil.

A facilidade em transportar mercadorias permite que os produtores locais acessem mercados mais amplos e que empresas reduzam custos logísticos. Conforme apontado por Santos e Silveira (2001), a circulação produtiva induz ao surgimento de fluxos, que comandam a produção, refletindo uma ideia central do pensamento geográfico sobre a organização espacial e as dinâmicas econômicas. A "circulação produtiva" refere-se ao movimento de bens, pessoas, informações e capital necessário para à produção econômica. Esse fluxo contribuiu e continua contribuindo para que haja o desenvolvimento econômico e urbano. Pode-se, então, afirmar que esse conceito está ligado ao fato de que a produção de bens e serviços não ocorre de forma isolada, mas depende de uma série de fluxos que conectam diferentes lugares e agentes econômicos, como é o caso de Riachão do Bacamarte que se torna um corredor logístico.

Embora as rodovias tenham muitos benefícios, também é importante destacar seus malefícios, como impactos ambientais e sociais. A construção de uma rodovia pode levar ao desmatamento, a fragmentação de habitats e a poluição do ar e da água, como também ao crescimento populacional desordenado. No caso de Riachão do Bacamarte, tais impactos são nitidamente perceptíveis, pois quem transita entre Campina Grande e João Pessoa, ou vice-versa, observa as diferentes dinâmicas econômicas e sociais às margens da rodovia. De um lado, há uma grande e crescente valorização imobiliária e comercial da cidade; do outro, o crescimento periférico acompanhado de poucos recursos de infraestrutura e da ausência de setores econômicos. Uma mesma cidade, uma mesma rodovia, dois “mundos” totalmente diferentes.

## **2.2 A Br-230: o projeto de Integração Nacional**

O Brasil passava por um momento eufórico durante a década de 70, considerando os ótimos resultados que mostravam que o país havia crescido economicamente, segundo dados de *marketing governamental militar*. Os investimentos recebidos, principalmente de

estrangeiros, eram significativos. Assim, surge no país grandiosas obras públicas, o qual objetivavam desenvolver o Brasil e concretizar sua soberania, sobretudo na região da Amazônia, apelidando esse momento de “Brasil Grande”.

Nesse contexto, surge então o projeto “integrar”, cuja finalidade era integrar as regiões distantes do país. E é nesse cenário que aparece a transamazônica, um grande marco no desenvolvimento regional do Brasil, especialmente para as populações do Norte e Nordeste, funcionando como uma importante conexão entre as duas regiões e integrando a Amazônia ao restante do País.

Esse projeto, que nos noticiários mostrava-se como uma obra que traria grande mudanças para as regiões abrangidas, nem sempre correspondeu à expectativa. Junto com a construção da gigantesca e imponente rodovia Transamazônica, vieram problemas sociais, ambientais e de infraestrutura. Cabe ressaltar que, apesar do audacioso projeto da construção da rodovia, que, segundo o governo, visava desenvolver o país em uma superpotência até o final do século XX, ele trouxe problemas, quebrando paradigmas e sofrendo pressão, principalmente por partes de governantes como João Agripino, Governador da Paraíba na época.

Assim, surgiu a BR-230, que representou um grande passo para a mudança de alguns fatores, como a necessidade de integrar a vasta e demograficamente pouco densa região da Amazônia, a necessidade de diminuir as diferenças de desenvolvimento entre Sudeste/Sul (desenvolvidos) e Norte/Nordeste (pouco desenvolvidos), e a possibilidade de locomoção de massas de pessoas para a ocupação do Norte do Brasil. O governo promovia a ideia de “terras sem homens para homens sem terras”, buscando principalmente que trabalhadores do Nordeste se deslocassem até o Norte e povoassem aquela região.

**Figura 2 - Monumento que marca o início da construção da Rodovia Transamazônica em Altamira/PA**



**Fonte:** memórias do transporte brasileiro.

A Transamazônica (BR-230) é um ícone da integração no Brasil. Sua construção e impacto são emblemáticos na tentativa de conectar e desenvolver duas grandes regiões do país, ligando o Norte e o Nordeste e, por meio de suas integrações com outras rodovias, ao restante do Brasil, tornando-se, assim, um marco importante na integração nacional.

A conexão que a BR-230 faz ao atravessar o coração da Amazônia brasileira, ligando o leste do país ao oeste, é de grande valor histórico e geográfico. Essa conexão entre áreas distantes é extremamente importante para a inserção econômica e social entre o Norte e o Nordeste e o restante do país. A rodovia foi planejada para estimular o desenvolvimento da Amazônia, uma região com grande potencial de recursos naturais, mas historicamente isolada.

Com a construção da Rodovia Transamazônica, facilitou-se o acesso a essas áreas, promovendo um crescimento econômico e social na região, apesar de que, em alguns trechos, ainda não há asfalto, como é o caso entre Rurópolis e Uruará, no estado do Pará, o que ocasiona transtornos no transporte de mercadorias e de pessoas. Uma série de desafios ao longo dos anos é responsável por esse atraso no asfaltamento desses trechos, como as condições geográficas e ambientais da região amazônica, além de altos custos e corrupção.

Segundo o *marketing governamental militar* e o site *Kartado*, a construção da Rodovia Transamazônica fez parte de políticas de integração nacional, assim como da colonização e expansão da região amazônica, incentivando a ocupação e o desenvolvimento daquela área. Embora tenha gerado desafios ambientais e sociais, o *Projeto Integrar* ajudou a conectar a

Amazônia ao restante do país. Galvão (2009) enfatiza que, para a geografia, as rodovias são de suma importância porque exercem uma função dentro das áreas de abrangência, como artérias de um organismo vivo. Assim, podemos afirmar que as rodovias são consideradas fundamentais para a geografia, pois atuam como artérias que conectam diferentes áreas, influenciando a dinâmica espacial e econômica das regiões. Elas promovem a integração e o desenvolvimento, facilitando o tráfego e o acesso a recursos.

Concebida durante o governo militar, em 1970, a rodovia faz parte do projeto de integração nacional, e sua construção no contexto histórico está entrelaçada ao regime político militar, que buscava ocupar e integrar a Amazônia ao restante do país, em um período marcado pela ideologia de “integrar para não entregar”, onde o governo brasileiro buscava consolidar a soberania nacional sobre a vasta região amazônica

Atualmente, a Rodovia Transamazônica ainda enfrenta diversos desafios, como a precariedade de trechos não asfaltados, a falta de manutenção regular, frutos de problemas provenientes de conflitos fundiários, má gestão e corrupções, como já citados. O desenvolvimento de políticas públicas que considerem as realidades locais e as necessidades das populações afetadas é indispensável para a melhoria da infraestrutura da rodovia e tentar ao menos amenizar os impactos ambientais e sociais que a rodovia Transamazônica trouxe as localidades por onde ela passa.

Representando um marco histórico na integração nacional, a rodovia Transamazônica reflete as ambições de desenvolvimento nacional quanto os desafios de ocupação e preservação da Amazônia. O legado da Transamazônica é complexo, envolvendo tanto progresso quanto problemas socioambientais que ainda necessitam de atenção. Riachão do Bacamarte não é o único caso em que a passagem da rodovia trouxe benefícios e também malefícios, e muitos desses malefícios poderiam ser menos impactantes se fossem acompanhados por políticas e ações que buscassem minimizar seus efeitos adversos.

Trata-se então de uma importante rodovia que carrega consigo o grande legado de integrar duas grandes regiões do país, cortando o Brasil de Norte a Nordeste e conectado as duas longínquas regiões, trazendo desenvolvimento e crescimento, mas também problemas e desafios. Vale ressaltar que sua importância na integração Nacional não se limita apenas a sua gigante extensão que vai de Cabedelo (figura 4), no estado mais oriental do Brasil, isto é, na Paraíba, até a cidade de Lábrea, no distante estado do Amazonas. Ela também se torna um elemento de imensa importância nas formações e surgimentos de zonas urbanas e desenvolvimento social das áreas por ela cortadas.

**Figura 3 - Início da Rodovia BR-230 em Cabedelo/PB**

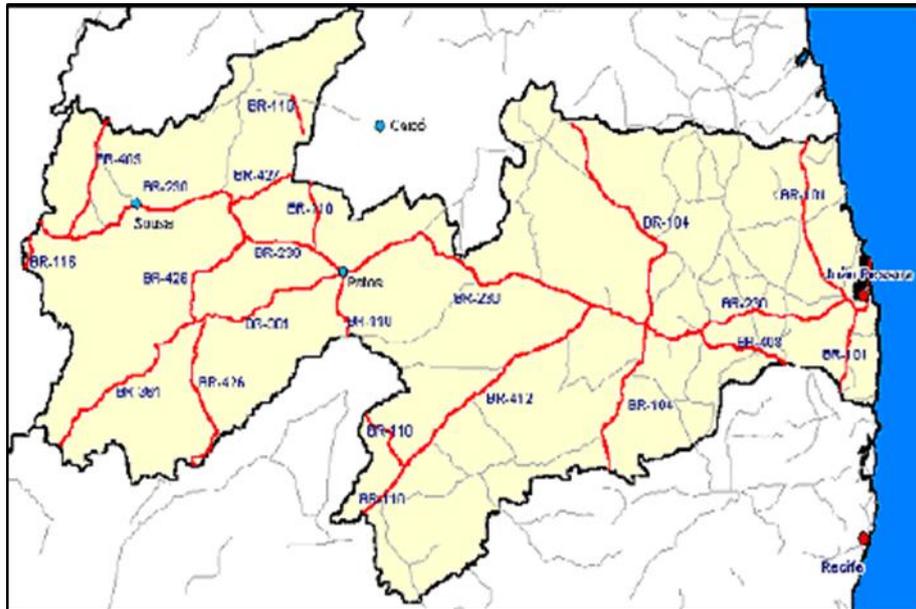


**Fonte:** memórias do transporte brasileiro.

Ao se conectar com outras rodovias federais, a BR-230 faz interseção com a BR-101 em dois trechos: em João Pessoa, em direção ao sul, para o estado vizinho de Pernambuco, e em Santa Rita, onde dá acesso ao norte, para o estado do Rio Grande do Norte. Ao se interseccionar com a BR-104, a Transamazônica liga a Paraíba, e mais precisamente o Rio Grande do Norte, ao estado do Rio Grande do Sul, conectando as regiões Nordeste, Sudeste e Sul, e cortando 12 estados.

Na cidade de Campina Grande, ela se encontra com três importantes rodovias: a BR-104, que liga os estados do Rio Grande do Norte e Alagoas; a BR-408, que liga Campina Grande, na Paraíba, a Jaboatão dos Guararapes, em Pernambuco; e a BR-412, que conecta a Paraíba, Pernambuco e Bahia. No alto sertão, na cidade de Patos, a rodovia se interliga com a BR-110, que vai do Rio Grande do Norte à Bahia, e com a BR-361. Ainda no sertão, existem acessos em São Bentinho pela BR-426, em Pombal pela BR-427, e em Marizópolis pela BR-405, conforme pode ser observado na figura a seguir:

**Figura 4 - Mapa da localização das rodovias federais no estado da Paraíba**



Fonte: DNIT/PB, 2024.

Isso demonstra a importância da BR-230 para a integração nacional, ligando cidades, estados e regiões distantes e significativas, promovendo uma verdadeira integração de todo o território brasileiro. Essa rodovia é um marco importante para o crescimento econômico, social e urbano dessas áreas, trazendo tanto progressos quanto desafios.

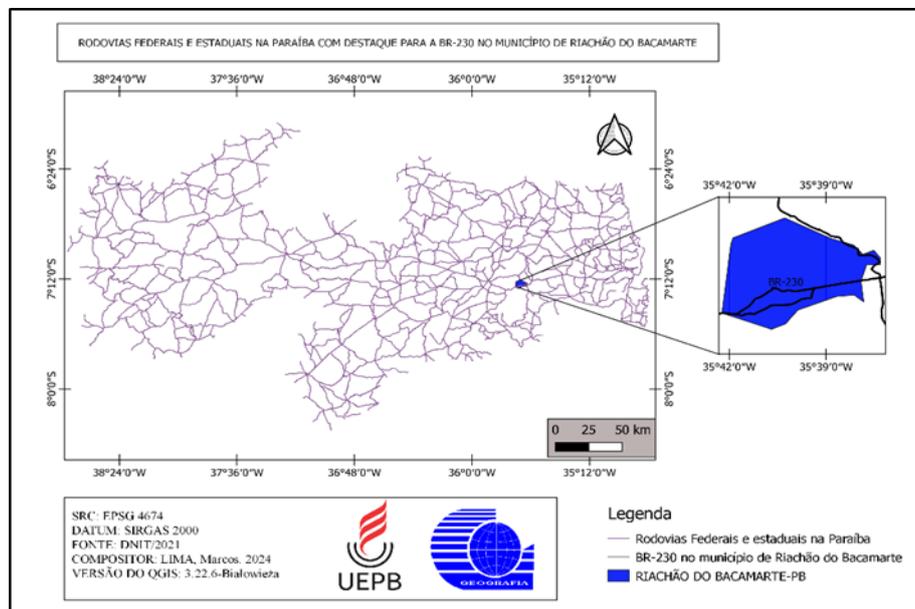
Sua importância nacional reside no papel de integração das regiões Norte e Nordeste do Brasil, permitindo a conexão com áreas de fronteira agrícola, como a Amazônia, e o transporte de mercadorias para grandes centros consumidores. Regionalmente, na Paraíba, a rodovia é vital para o fluxo entre as capitais e as cidades do interior, facilitando o acesso a João Pessoa e Campina Grande, os principais polos do estado, além de outras localidades de relevância econômica. A BR-230 também promove o turismo e o crescimento econômico dessas localidades.

### 3 ESPAÇO URBANO: A BR-230 E SUA IMPORTÂNCIA INTEGRACIONAL PARA O RIACHÃO DO BACAMARTE-PB

#### 3.1 Economia e expansão urbana

Esse trabalho, alicerçado nas mudanças espaciais e econômicas em Riachão do Bacamarte com a chegada e duplicação da BR-230, tem como objetivo discutir os impactos sentidos na esfera urbana pelos seus moradores, buscando analisar como tais transformações foram significantes na formação urbana e econômica da cidade. Na figura (5) a seguir, observa-se a localização da BR-230 no município de Riachão do Bacamarte:

Figura 5 - Malha rodoviária do estado da Paraíba com destaque para a BR-230 em Riachão do Bacamarte



Fonte: LIMA, M. 2024.

Almejamos nesse tópico, questionar como a chegada da Rodovia Transamazônica foi um marco nas transformações ao longo dos anos e como foi impactante nas distribuições espaciais da cidade, como a urbanização crescente e desordenada as margens da duplicação da rodovia, a necessidade de políticas públicas que visem a melhoria na infraestrutura para acompanhar tal crescimento e a necessidade de cada morador diante do cenário atual.

Como salienta Santos:

É por isso que a sociedade não se distribui uniformemente no espaço: essa distribuição não é obra do acaso. Ela é o resultado de uma seletividade histórica e geográfica, que é sinônimo de necessidade. Essa necessidade decorre de determinações sociais fruto das necessidades e das possibilidades da sociedade em um dado momento. (Santos, 2012, p. 61)

Santos (2012), destaca que a sociedade se organiza espacialmente de forma seletiva e não é convocada. Essa organização no espaço é determinada por fatores históricos e sociais que refletem as necessidades e as capacidades de uma sociedade em um momento específico. Ou seja, a ocupação e o desenvolvimento de um território não ocorreram de forma igualitária ou espontânea, mas resultaram de decisões, interesses econômicos, políticos e culturais que moldam a distribuição espacial da população, das infraestruturas e do modal urbano, modificados através de fatores externos, como é o caso das áreas periféricas às margens da rodovia, que reflete a falta de planejamento pós duplicação.

A partir da década de 1970, com o advento da Rodovia Transamazônica, houve o que podemos chamar de início de uma nova era. A era da expansão territorial, urbanística e econômica das várias regiões por onde esse gigantesco projeto iria passar, trazendo consigo diversas e significativas transformações na sociedade e na paisagem, sendo essas transformadas através de estruturas sociais provenientes da chegada da BR-230 e de sua duplicação. Como aponta Santos:

Digamos que a sociedade produz a paisagem, mas que isso jamais ocorre sem mediação. É por isso que, ao lado das formas geográficas e da estrutura social, devemos também considerar as funções e os processos que, por meio das funções, levam a energia social a transmutar-se em formas. (Santos, 2012. p. 61)

Para Santos (2012), a paisagem não é uma produção direta e mecânica da sociedade, mas sim o resultado de um processo mediado, onde interagem diversos elementos. Para ele, a paisagem é moldada por meio das funções e processos que orientam as atividades humanas. Esses processos não ocorrem no vácuo, pois estão sempre entrelaçados com a estrutura social e as formas geográficas, que também condicionam e influenciam a maneira como essas transformações se realizam.

A história da passagem da rodovia que deu origem à BR-230 (1970) pelo então distrito de Riachão remonta ao ano de 1946, ano de fundação do DER/PB (Departamento de Estradas de Rodagem do Estado da Paraíba). Juntamente com sua criação, foi instituído o primeiro Plano Estadual Rodoviário, que era constituído por longos 965 quilômetros de estradas tronco, ou seja, ferrovias ou estradas principais que servem como artérias para interligar localidades, e 385 quilômetros de estradas alimentadoras, um tipo de rodovia que interliga regiões de um estado. Um exemplo de estrada alimentadora é a Estrada Central da Paraíba, que liga Cabedelo a

Cajazeiras e é atualmente a rodovia BR-230, que passa pelo então distrito de Riachão do Bacamarte.

É relativamente fácil encontrar cidades com características semelhantes às de Riachão do Bacamarte por todo o estado da Paraíba; no entanto, ela tem um diferencial que a torna importante na integração estadual e nacional. Riachão do Bacamarte é a única cidade em que a BR-230, nos trechos que interligam as duas maiores e principais cidades do estado da Paraíba, isto é, João Pessoa e Campina Grande, passa pelo seu perímetro urbano. O distrito do Cajá também é outro perímetro urbano a ser cortado por esse trecho entre as duas principais cidades paraibanas; porém, é distrito de Caldas Brandão. Já em se tratando de Riachão do Bacamarte, a rodovia corta a sede do município.

A urbanização de Riachão do Bacamarte foi profundamente influenciada pela chegada da Rodovia BR-230. A nova infraestrutura rodoviária impulsionou o crescimento urbano, com a expansão do perímetro urbano e a ocupação de novas áreas. De acordo com Santos (1979), a cidade pequena é frequentemente chamada de cidade local, isto é, uma cidade de importância local, caracterizando-se pela sua influência restrita à esfera ao seu redor, diferentemente de cidades de médio porte, que possuem uma influência mais ampla.

Essa definição destaca a função vital que essas cidades pequenas desempenham em atender às necessidades da população local. E é exatamente nesse contexto que se encaixa a cidade de Riachão do Bacamarte, que se torna uma importante ligação entre Campina Grande e João Pessoa, e vice-versa, trazendo para sua população local uma influência significativa. Todos que trafegam pela BR-230 entre essas duas cidades veem em Riachão o ponto que marca a proximidade com Campina Grande e a saída em direção à capital. Isso mostra exatamente o que Santos (1979) expõe sobre a importância de Riachão do Bacamarte como uma cidade de influência e relevância estritamente local, o que a torna também um fator determinante para atender às necessidades econômicas e urbanísticas em virtude de sua localização privilegiada entre os dois polos urbanos do estado.

Ao integrar diferentes regiões, as rodovias também incentivam o setor turístico. Nesse aspecto, a atividade turística desempenha um papel primordial na dinamização das economias locais, principalmente em regiões que possuem eventos culturais de grande relevância, como é o caso de Campina Grande durante os festejos juninos. Esse fluxo de visitantes desencadeia uma série de atividades econômicas, que vão desde o aumento na ocupação hoteleira até o acréscimo nas vendas do comércio local.

Sendo assim, Riachão do Bacamarte, por sua proximidade com Campina Grande e por ser um acesso direto para a capital, se beneficia nesse período com todo o movimento de turistas com destino ao Parque do Povo e aos polos na terra do “Maior São João do Mundo”. Assim, a Transamazônica, que permitiu essa ligação, foi um agente importantíssimo no desenvolvimento econômico e urbanístico da cidade aqui investigada, sendo um elo de extrema relevância para sua situação atual, face à modernização e ao desenvolvimento acelerado dos setores econômicos.

Desse modo, a integração permite um crescimento econômico não apenas em Campina Grande durante esses dias, mas também nas cidades circunvizinhas, como é o caso da cidade em estudo. Durante os festejos juninos, a economia de Riachão do Bacamarte se aquece, uma vez que a BR-230 se torna ainda mais movimentada devido ao grande fluxo de turistas que trafegam com destino a Campina Grande, Galante e Patos, fazendo com que o setor econômico tenha uma grande expansão.

Seu crescimento urbano também é um fator importante. Com a duplicação da Transamazônica, iniciada em 1999 e finalizada/inaugurada em 2009, esses processos foram ainda mais intensificados. A obra, embora tenha melhorado a logística e a segurança na rodovia, também gerou impactos negativos na economia da rua central, além de um aumento na especulação imobiliária no centro e no surgimento de habitações nas periferias ao longo da duplicação da rodovia.

Esse fenômeno criou uma nova dinâmica econômica no município, com o surgimento de novos empreendimentos comerciais e residenciais. Por outro lado, aprofundou as desigualdades sociais, uma vez que nem toda a população teve acesso às políticas públicas de saneamento básico. Todavia, essa expansão ocorreu de forma desordenada. A falta de planejamento urbano adequado resultou na ocupação irregular de áreas periféricas em algumas ruas da cidade.

A rápida urbanização não foi acompanhada pela provisão de serviços públicos essenciais, como saneamento básico, gerando um cenário de desigualdade urbana, apesar dos esforços da atual gestão municipal para mudar essa situação. Há um contraste: enquanto as áreas próximas à BR-230, no sentido Campina Grande, receberam maior atenção, as áreas próximas ao sentido João Pessoa ficaram sem acesso adequado a serviços e infraestrutura, evidenciando as dificuldades e desafios provenientes das grandes obras, que ocorreram sem o devido acompanhamento de políticas públicas essenciais para evitar ou, ao menos, minimizar tais impactos negativos.

Com a intensificação do processo de urbanização, surgiram novos e complexos desafios. A valorização imobiliária às margens da rodovia no sentido da Capital para Campina Grande resultou na formação de novos bairros, muitos voltados para uma população de maior poder aquisitivo. Porém, como já mencionado, há um contraste entre as duas vias. Esse fenômeno contribuiu para a segregação espacial, com a formação de áreas residenciais de padrão mais elevado ao norte e bairros de menor renda na alça sul.

Essa segregação refletiu-se na distribuição desigual de serviços públicos, com áreas recebendo maior investimento em infraestrutura e serviços, enquanto regiões mais novas e periféricas permanecem pouco assistidas, apesar dos esforços da gestão municipal nos últimos anos para mudar esse quadro. Diante disso, podemos afirmar que nossa preocupação aqui se encaixa naquilo que Santos já destacava: “O problema que nos preocupa é válido tanto para as formas geográficas tomadas isoladamente, como para a organização do espaço total” (Santos, 2012, p. 83). Ou seja, há uma enorme diferença entre as duas áreas, fruto da segregação espacial gerada pela falta de projetos para a área duplicada, o que ocasionou o que hoje chamamos de pontos de divergência.

Além da questão da especulação imobiliária, outro fator a ser citado em relação à duplicação da rodovia é a pressão que as áreas rurais sofreram. Com a expansão urbana, muitas áreas, principalmente nos arredores da rua Sildolfo Nunes, da comunidade Cruz da Donzela, e do loteamento Bairro Novo, cujas casas já se aproximam das margens da rodovia, que antes eram dedicadas à agricultura, foram convertidas em terrenos para construção, reduzindo a área disponível para a produção agrícola, da qual muitas famílias dependiam. Esse processo teve implicações significativas para a economia local, uma vez que a agricultura ainda desempenha um papel importante na subsistência de muitas famílias da localidade.

Ao analisar como tudo funcionava antes da chegada da rodovia, percebe-se um local rural, com a presença de poucas casas, em sua maioria de famílias que trabalhavam para fazendeiros da região. Contudo, a construção da importante Transamazônica trouxe uma transformação repentina e impactante, principalmente pelo aumento do fluxo de pessoas e automóveis que transitavam diariamente entre a capital e Campina Grande.

Muitos viram nesse grande fluxo uma oportunidade de crescimento econômico, o que ocasionou o surgimento de diversos comércios às margens da BR-230. Como bem define Mongin (2009, p. 22): “entre a cidade de ontem e o urbano contemporâneo, o contraste é impressionante”. E é exatamente nesse contraste que se verifica a importância e o impacto das

transformações ocasionadas pela BR-230 em Riachão do Bacamarte, gerando aquilo que Mongin tão bem define, ou seja, um contraste notável.

Santos (1979, p. 74) também ressalta que essas zonas “permitem um consumo mais próximo daquele do resto da população, provocando, como feedback, a expansão da economia.” Desse modo, há um crescimento econômico no setor comerciário do centro da cidade; no entanto, há também um aumento da desigualdade, polarizando as periferias ao redor. Quer dizer, enquanto no sentido da BR-230 que liga João Pessoa a Campina Grande há um crescimento econômico, apesar da queda que ocorreu nos primeiros anos da duplicação, no outro lado, na via que faz a ligação entre Campina Grande e João Pessoa, há um crescimento da periferia e da desigualdade social, gerando a segregação espacial e a incompatibilidade entre as duas margens.

Segundo Santos:

as condições atuais do crescimento capitalista criaram uma forma particular de organização do espaço, indispensável à reprodução das relações econômicas, sociais e políticas. A forma como atualmente se distribui as infraestruturas, os instrumentos de produção, os homens – enfim, as forças produtivas – possui até certo ponto um caráter de permanência, isto é, de reprodução ampliada, isso amparado, exatamente, na longevidade de um grande número de investimentos fixos. (Santos, 2012. p. 73)

Santos (2012) aborda a maneira pela qual o espaço é moldado pelas necessidades do sistema capitalista. Ele indica que o crescimento capitalista impôs uma organização espacial que não é aleatória, mas sim cuidadosamente estruturada para sustentar e expandir as relações econômicas, sociais e políticas vigentes. Isso significa que a disposição das infraestruturas, como estradas, fábricas, áreas urbanas, e a própria distribuição das pessoas e dos recursos no território não ocorre por acaso. Essas estruturas são organizadas e mantidas de uma forma que favorece a continuidade e a ampliação do sistema capitalista.

Assim, Santos (2012) nos leva a refletir sobre como o espaço geográfico se torna uma peça-chave na manutenção do sistema capitalista, pois é organizado de forma a perpetuar as desigualdades e a promover a exploração contínua dos recursos e das pessoas.

É notável a diferença entre os dois lados da cidade, entre as duas margens da rodovia. Isso ocorre devido as transformações espaciais que acompanham a cidade desde quando era um distrito. A duplicação trouxe melhorias, mas também desafios e problemas. Se de um lado melhorou o deslocamento entre as cidades, por outro trouxe o desafio para as políticas públicas, pois a cada dia, a periferia cresce em sua direção, ocasionando problemas no saneamento básico e na infraestrutura e na segurança das pessoas nessas áreas.

### 3.2 Integração e dependência

A Rodovia Transamazônica desempenha um papel de extrema importância no desenvolvimento e na integração regional de cidades do interior paraibano, como Riachão do Bacamarte, principalmente pela sua localização privilegiada e estratégica entre Campina Grande e João Pessoa.

Vale ressaltar que a cidade em estudo está diretamente ligada a importantes centros urbanos, facilitando o acesso a serviços de saúde, educação e oportunidades de emprego, que, inclusive, são escassos na cidade, cuja renda provém principalmente da prefeitura, da agricultura de subsistência e do comércio da rua central. A proximidade com Campina Grande, a apenas 23 quilômetros de distância, que é um importante polo industrial, comercial, tecnológico e universitário, e com João Pessoa, a 96 quilômetros, proporciona a Riachão do Bacamarte uma integração econômica bastante significativa. Essa integração facilita o transporte de mercadorias entre as cidades e aquece o setor econômico às margens da rodovia, contribuindo para seu desenvolvimento. Pode-se afirmar que a BR-230 surge, então, como um “corredor” logístico essencial, permitindo o transporte rápido e eficiente de mercadorias e pessoas. Isso se torna indispensável para o comércio local e para os pequenos produtores que almejam expandir suas mercadorias para outras regiões.

Outro fator importante é o impacto social e urbano gerado pela chegada e duplicação da BR-230 em Riachão do Bacamarte. Devido ao fácil acesso a Campina Grande e João Pessoa, houve um incentivo à migração, levando a um crescimento populacional e, conseqüentemente, à expansão urbana. A facilitação da mobilidade diária dos moradores, que podem trabalhar na Rainha da Borborema e residir em Riachão do Bacamarte, também contribuiu para essa expansão.

A presença da BR-230 foi um fator determinante no modo acelerado em que foram realizados investimentos em infraestrutura local, como a pavimentação de ruas, a construção de escolas, postos de saúde, além da expansão das redes de saneamento básico e energia. Salienta-se que, com o crescimento urbano e o aumento do tráfego, surgiram desafios relacionados à sustentabilidade, à gestão do tráfego e à preservação do meio ambiente, assim como à implementação de políticas públicas que visem atender às demandas do crescimento demográfico acelerado e desordenado. Riachão do Bacamarte, enquanto elemento integrador, depende da Rodovia Transamazônica para sua economia e desenvolvimento urbano, o que torna importante considerar a diversificação econômica e a melhoria de outros setores, sem deixar de mencionar os problemas que surgiram após sua duplicação.

#### 4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A abordagem metodológica da presente pesquisa é qualitativa. Essa abordagem foi escolhida devido ao fato de se tratar de um método de investigação que busca compreensões a partir da análise de aspectos subjetivos e contextuais. Ao concentrar-se na exploração de percepções, experiências, práticas sociais, dinâmicas culturais e do significado atribuído por indivíduos e grupos ao espaço geográfico, direcionamos nosso estudo para alcançar os resultados desejados.

Denzin e Lincoln (2006) enfatizam que a pesquisa qualitativa é uma abordagem interpretativa do mundo, onde os pesquisadores estudam as coisas em seus cenários naturais. O estudo é descritivo, bibliográfico e exploratório, pois esses três tipos de pesquisa refletem o tipo de abordagem e os métodos utilizados. De acordo com Marconi e Lakatos (2007), o objetivo da pesquisa descritiva e de campo é descrever as características de uma população ou de uma organização. Isso nos direciona à investigação e à descrição da situação atual da BR-230 e da cidade em estudo, propondo um modelo metodológico para melhor compreender esses processos.

A revisão bibliográfica se baseia em temas como redes urbanas, morfologia urbana e formas urbanas, com obras de grandes autores como Milton Santos, Olivier Mongin, Roberto Lobato Corrêa, Panerai e Guerra. Essas referências proporcionam um aporte teórico indispensável para o desenvolvimento metodológico. O delineamento metodológico enfoca a Rodovia Federal Transamazônica (BR-230) e sua passagem pela cidade de Riachão do Bacamarte, assim como as transformações decorrentes dessa rodovia. Conforme afirma Rodrigues (2007), o desenvolvimento da civilização moderna está intrinsecamente ligado ao transporte, que é um agente direto de fomento ao desenvolvimento econômico de determinada região, possibilitando a circulação entre as regiões produtoras e as consumidoras.

A verificação dos dados será realizada por meio da análise de conteúdo, utilizando também os dados obtidos através dos questionários e de uma visita *in loco*. O estudo exploratório é frequentemente utilizado quando há poucas informações disponíveis sobre um tema específico. O objetivo é explorar novas ideias ou fenômenos, levantar hipóteses e orientar futuras pesquisas. A exploração pode incluir entrevistas, observações ou uma breve análise de fenômenos, visando mapear o que já se sabe e identificar lacunas no conhecimento.

A execução da fase de pesquisa, utilizando-se da pesquisa de campo e da aplicação de questionários (Apêndice A e Apêndice B), com quatro comerciantes da rua central e três moradores antigos, possibilita o alcance de informações e dados importantes para um cenário

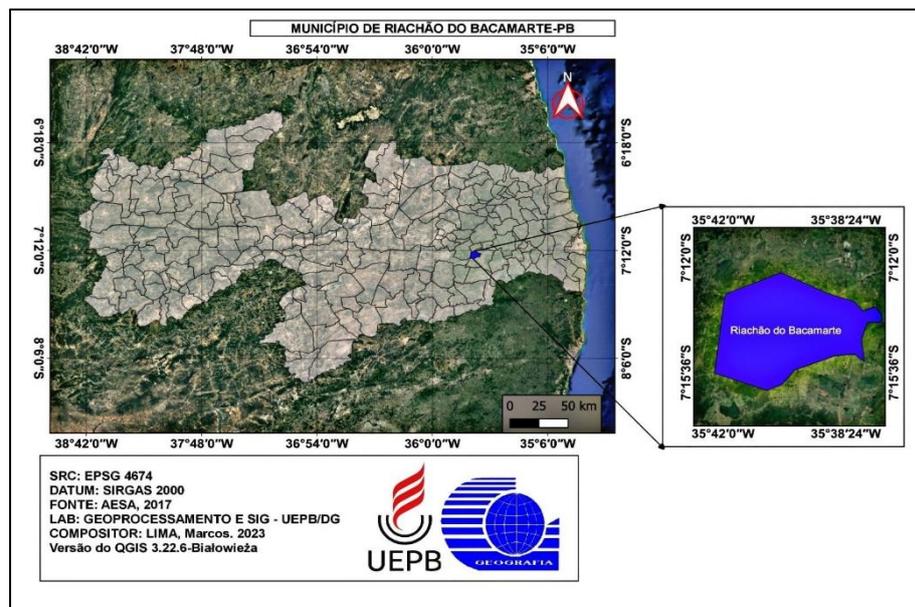
expressivo. Foram realizadas entrevistas pessoalmente, utilizando um questionário que inclui perguntas de múltipla escolha, a fim de captar melhor as respostas de cada ator envolvido na pesquisa.

Baseando-se na revisão bibliográfica, foi desenvolvida uma orientação metodológica para averiguar os impactos socioeconômicos e urbanísticos decorrentes da chegada e da duplicação da BR-230 na cidade de Riachão do Bacamarte - PB.

#### 4.1 Caracterização da área de estudo

O município de Riachão do Bacamarte (figura 6), localizado no agreste paraibano, que tem na ladeira de São Sebastião o início da subida do Planalto da Borborema (figura 7), está distante aproximadamente 96 quilômetros da capital João Pessoa e 23 quilômetros de Campina Grande. Apesar de sua emancipação política ter ocorrida em 1994, muito antes disso Riachão já era um povoado consideravelmente grande em se tratando de uma zona rural, pertencente ao município de Ingá. Com uma população estimada em 4.690 habitantes, segundo o censo do IBGE, de 2022, com uma densidade demográfica de 116,43 habitantes por km<sup>2</sup>, e o IDH de 0,553 e PIB per capita de 10.365,43 reais.

Figura 6 - localização do município de Riachão do Bacamarte



Fonte: LIMA, M. 2023.

**Figura 7 - Subida da ladeira da torre (ladeira São Sebastião), início do planalto da Borborema**

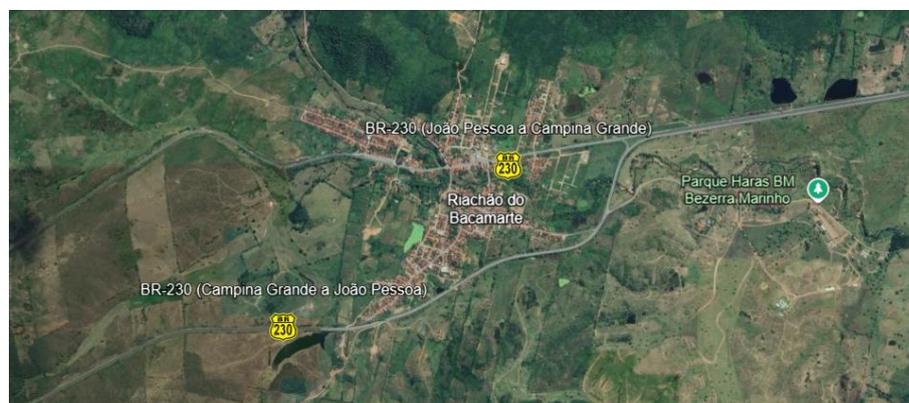


**Fonte:** @geografiadaparaiba. 2024.

Segundo dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), Riachão do Bacamarte está incluído na área geográfica de abrangência do semiárido brasileiro, definida pelo Ministério da Integração Nacional em 2005. Faz limites com Serra Redonda, Campina Grande, Ingá e Massaranduba. Em relação ao clima, é classificado como tropical semiárido, com precipitações no verão. O período de chuvas compreende-se de janeiro a julho/agosto.

O local escolhido para a realização da pesquisa foi a BR-230 em toda sua extensão que perpassa pela zona urbana de Riachão do Bacamarte (figura 8).

**Figura 8 – A BR-230 cortando a cidade de Riachão do Bacamarte-PB**



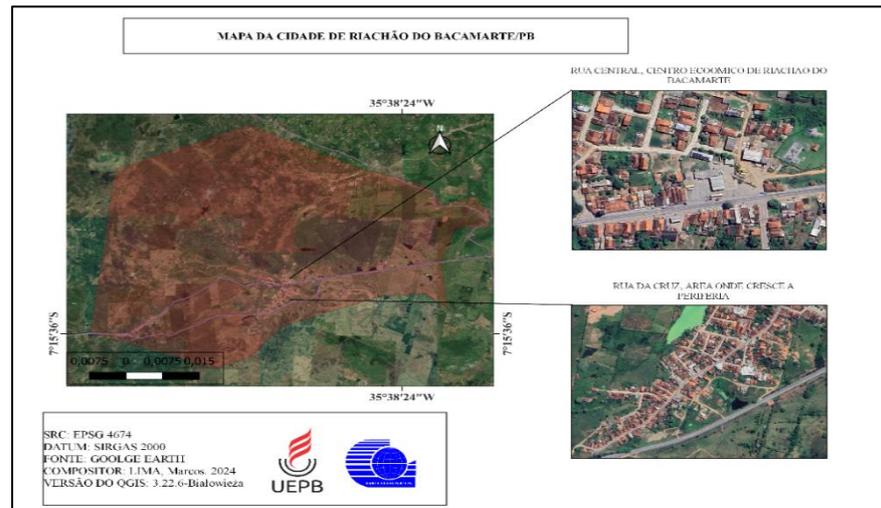
**Fonte:** Google Earth (Adaptado pelo autor, 2024).

A rodovia em questão é uma das mais importantes rodovias federais do Brasil, pois conecta as regiões Norte e Nordeste, integrando áreas distantes ao restante do país. Dessa forma, é um elemento de grande relevância para a cidade, facilitando a integração com importantes centros urbanos da Paraíba e do Brasil.

No contexto da área de estudo, a chegada e a duplicação da BR-230 não apenas melhoraram a mobilidade urbana e o acesso a mercados maiores, mas também promoveram transformações significativas na infraestrutura local, impactando tanto o cenário econômico quanto o social da região. A extensão da rodovia escolhida para a pesquisa abrange as duas vias que passam pela zona urbana de Riachão do Bacamarte-PB, onde foram observadas transformações significativas nos âmbitos econômico e urbano da cidade, intensificadas após a duplicação entre 1999 e 2009. O trecho que se estende até Campina Grande tem um impacto direto na economia local, com potencial para impulsionar o desenvolvimento econômico e a urbanização ao longo da rodovia. A presença da BR-230 nesse ponto é particularmente relevante, pois traz melhorias na infraestrutura de transporte, facilita o deslocamento de produtos e da produção agrícola e comercial, além do fato da duplicação aumentar a conectividade entre os municípios vizinhos.

A pesquisa sobre o impacto da BR-230 em Riachão do Bacamarte está, portanto, centrada na análise das dinâmicas econômicas locais, das transformações urbanas decorrentes da melhora no transporte e do modo como a rodovia se entrelaça com os fluxos regionais de desenvolvimento. Além disso, questões como a especulação imobiliária, a modernização do setor de serviços, as mudanças no cotidiano da população local e o crescimento desordenado nas áreas periféricas são temas relevantes a serem investigados nesse contexto.

**Figura 9 - Mapa da localização das áreas estudadas**



**Fonte:** LIMA, Marcos. 2024.

Na figura 9 temos as duas áreas de estudos evidenciando suas diferenças socioespaciais, ocasionadas tanto pela construção da rodovia (sentido Campina Grande) e sua transformação econômica e espacial e sua duplicação, evidenciando as transformações na configuração urbana da área com o surgimento de áreas periféricas e menos favorecidas economicamente.

## 5 RESULTADOS E DISCUSSÕES

### 5.1 Análise dos desdobramentos socioeconômicos e urbanísticos

As malhas ferroviárias desempenhavam um papel de extrema importância em todo o Brasil, interligando grandes mercados e fazendo com que o setor econômico se movimentasse. Apesar de Campina Grande, a maior cidade do interior paraibano, ter recebido o ramal ferroviário em meados de 1907, a linha férrea que passava pelo Ingá ficou distante das primeiras habitações onde hoje se encontra a sede da cidade de Riachão do Bacamarte, como já mencionado anteriormente, o que atrasou seu progresso e desenvolvimento.

Com o surgimento do projeto Integrar, que visava interligar o litoral ao sertão paraibano, a estrada tronco que posteriormente se tornaria a BR-230 passou pelo distrito de Riachão, cortando suas terras e dando origem à Rua Central, marco inicial das transformações socioeconômicas e urbanísticas da localidade, que viria a se tornar a sede do município estudado. Vale ressaltar que, nas discussões em nível mundial, o transporte ferroviário era visto como símbolo de progresso, enquanto o rodoviário não recebia a mesma atenção.

Segundo um estudo realizado pela CNT (Confederação Nacional do Transporte), o modal rodoviário é o principal meio de transporte no Brasil, concentrando em torno de 65% das movimentações de mercadorias e 95% da movimentação de passageiros, conforme dados da Confederação Nacional do Transporte de Rodovias (CNT/2023). Nesse contexto de grande contingente, várias cidades sofreram processos de moldação ao longo dos anos devido à interferência direta da passagem de rodovias pelos seus centros urbanos.

Ao analisar os desdobramentos socioeconômicos e urbanísticos ocorridos na área de estudo a partir da chegada e duplicação da BR-230, constatou-se que essa infraestrutura viária gerou uma série de transformações significativas na cidade. Primeiramente, o impacto econômico positivo é evidente no crescimento do comércio local e no surgimento de novas oportunidades de emprego, especialmente nas áreas de logística, serviços e comércio especializado para atender aos fluxos de transporte, além do setor de restaurantes e lanchonetes. No entanto, tais benefícios não se distribuem de forma igualitária, sendo observadas disparidades econômicas entre as duas margens da rodovia.

Do ponto de vista urbanístico, a cidade passou por um intenso processo de expansão e reconfiguração espacial. A construção de novos bairros, o aumento da especulação imobiliária e a alteração da dinâmica do espaço central são alguns dos desdobramentos que mudaram o traçado urbano da localidade. Além disso, a melhoria da conectividade regional proporcionada

pela rodovia impulsionou a mobilidade, permitindo maior interação entre Riachão do Bacamarte e cidades vizinhas, dinamizando, assim, o mercado local.

Contudo, ao mesmo tempo em que promove o desenvolvimento, a duplicação da BR-230 trouxe desafios, como o aumento do tráfego de veículos pesados, o que implicou problemas ambientais e de segurança, além da queda do setor econômico no centro devido à alteração do fluxo de veículos e pessoas. A crescente demanda por infraestrutura e serviços públicos, como saneamento básico e transporte, também pressionou a administração municipal, que vem lutando para mitigar esses efeitos. Em síntese, os impactos da BR-230 em Riachão do Bacamarte são complexos e envolvem tanto oportunidades de desenvolvimento quanto desafios socioeconômicos e urbanísticos que exigem reflexão e estudos para apaziguar as disparidades e contribuir para um desenvolvimento justo.

Dessa forma, a abordagem da pesquisa se justifica pela construção da rodovia, considerando que sua chegada em Riachão do Bacamarte foi um fator determinante para as mudanças radicais nos âmbitos urbano e econômico. Questionamos as transformações ocorridas e seus efeitos sobre a população e a rede urbana, apresentando relatos de moradores antigos e comerciantes cuja colaboração nos ajudou a compreender o passado urbanístico e econômico da cidade.

## **5.2 Resultados a partir dos relatos dos comerciantes**

A construção da BR-230 trouxe significativas transformações no espaço geográfico das regiões que compõem sua trajetória. Um dos municípios que experimentou essa transformação e um impacto de grande relevância devido à presença da rodovia foi Riachão do Bacamarte. Diversas modificações no espaço urbano e econômico foram provocadas pela passagem da BR-230 e, posteriormente, pela sua duplicação, entre 1999 e 2006. A Transamazônica trouxe para a localidade uma série de mudanças que alteraram a dinâmica local de várias maneiras.

Considerando a importância de ampliar os relatos que nos alertem sobre as necessidades subjacentes das regiões estudadas, além de investigar as práticas que elucidem as consequências da temática e seu impacto na vida econômica, social e urbana da população, foi aplicado um questionário de forma presencial a alguns comerciantes da rua central, especialmente os mais antigos, que vivenciaram a chegada da rodovia e sua duplicação, bem como a moradores da localidade, durante o período de 5 a 15 de agosto de 2024.

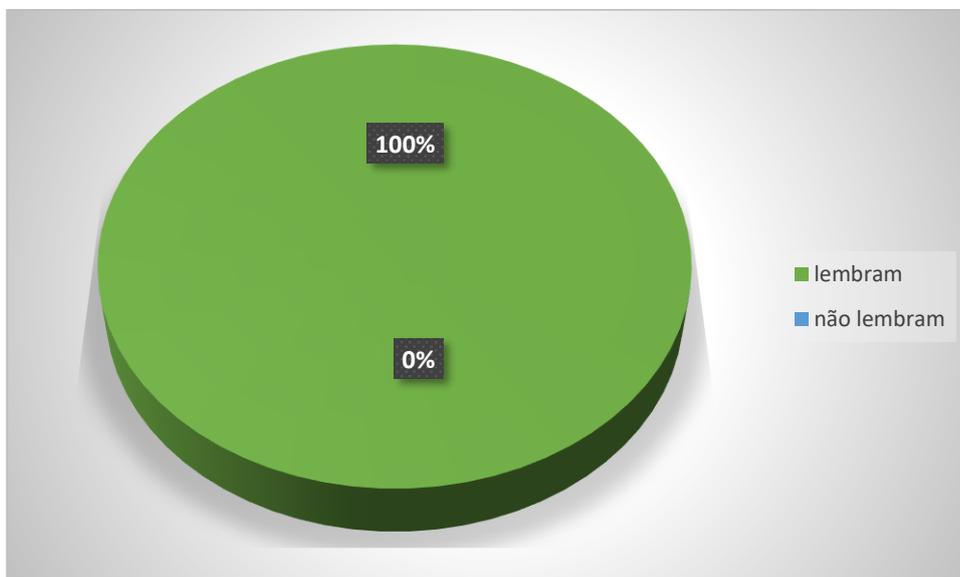
Para compreender melhor as transformações e os impactos ocasionados pela passagem da Transamazônica em Riachão do Bacamarte, é fundamental ouvir relatos orais de pessoas que

testemunharam esse processo. Desse modo, as histórias de acontecimentos específicos ajudam a compreender melhor os aspectos que direcionaram nosso estudo. É necessário escutar aqueles que viram e vivenciaram as modificações a partir da construção da rodovia, pois suas memórias possibilitam alcançar um conhecimento holístico sobre a temática aqui abordada.

Neste tópico, apresentamos a análise expositiva dos dados obtidos por meio dos questionários, os quais são frutos da pesquisa de campo. Inicialmente, destacamos as informações sobre como era o comércio da rua central antes da duplicação da rodovia e como a duplicação foi responsável pelo crescimento demográfico nas áreas ao seu entorno, de forma rápida e desordenada.

Baseando-se nesse questionário, podemos obter informações relevantes para uma melhor compreensão da temática. As respostas aqui apresentadas referem-se ao questionário aplicado aos comerciantes mais antigos da rua central e aos moradores da cidade. Assim, as respostas obtidas nos orientam para uma melhor compreensão da importância do tema no estudo das consequências geradas pela duplicação da BR-230, conforme ilustra o gráfico a seguir:

**Gráfico 1: Memória do comércio na rua central anterior a duplicação da Rodovia**



Fonte: LIMA, M. 2024.

Os dados obtidos a partir do gráfico 1, revela que 100% dos comerciantes afirmam positivamente quando perguntados sobre as memórias de como era a economia da rua central anterior a duplicação da rodovia transamazônica. Esse resultado infere de que os comerciantes mais antigos da área estudada lembram como era as vendas e o fluxo de clientes antes da duplicação, o que será pertinente para o seguimento das objeções posteriores.

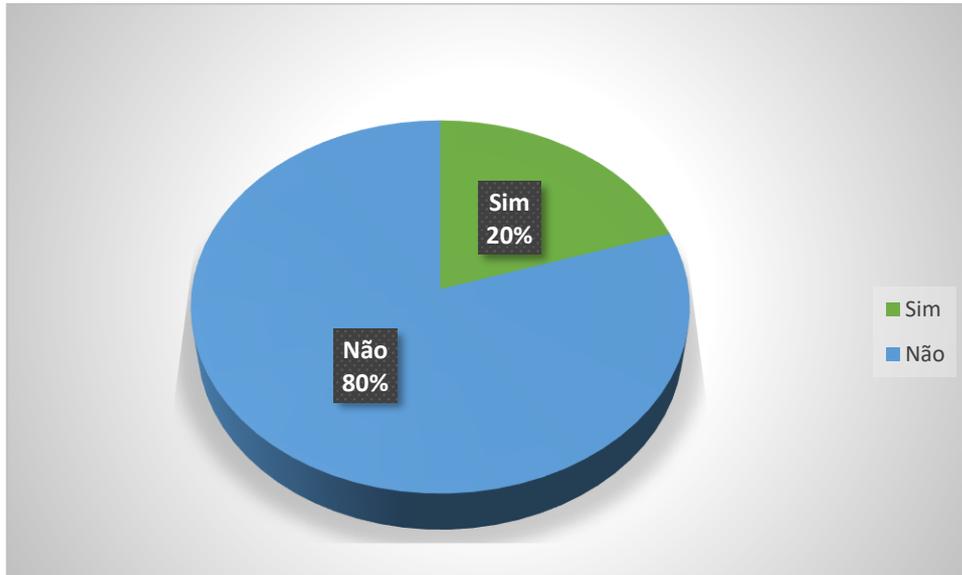
Partindo para a entrevistas, segundo nos relata um dos entrevistados, após a duplicação o cenário mudou, e trouxe problemas na economia, conforme nos explica ele:

*A duplicação trouxe a “morte” do comércio aqui na rua central. Principalmente do lado direito onde hoje resta poucas vendas. Antes aqui tinha três grandes restaurantes, que era o restaurante Hotel Cruzeiro, o restaurante central, e o restaurante de seu Nilson Bastos. E o comércio não era bom só aqui não, até na rua Senador Cabral era bom! Tinha mais de 8 vendas. Mai também a gente deve falar que muitos fecharam depois que os donos morrerem, né?! Mai mermo assim, a duplicação deu uma queda boa nas vendas, viu?! (Entrevistado II)*

No entanto, nem todos tem a mesma opinião em face da duplicação da transamazônica, pois segundo os relatos de outra entrevistada, que tem um restaurante do lado direito da rodovia, um dos que sobreviveram aos problemas decorrentes da obra de duplicação, as coisas melhoraram bastante após a duplicação. Disse ela:

*Depois da duplicação as minhas vendas melhoraram e muito! Teve um tempo ruim quando ela (a rodovia) foi fechada para as obras, mas quando reabriram foi uma maravilha. Antes eu tinha somente dois funcionários, hoje conto com sete. E minhas coisinhas eu vendo tudo. Tudo que eu trago de Campina consigo vender “rapidim”. (Entrevistada I)*

Conforme nos revelam as entrevistas, são um tanto quanto controversos os relatos sobre as consequências na economia oriundas da duplicação da rodovia. Desse modo, podemos observar o quanto fora sistematicamente controversa a obra de duplicação da transamazônica, ocasionando colapso para uns e melhorias para outros. No entanto, é necessário levar em consideração todas as vertentes expostas para que possamos prosseguir na compreensão dos resultados. Assim temos:

**Gráfico 2: Mudanças negativas no setor econômico após a duplicação da rodovia**

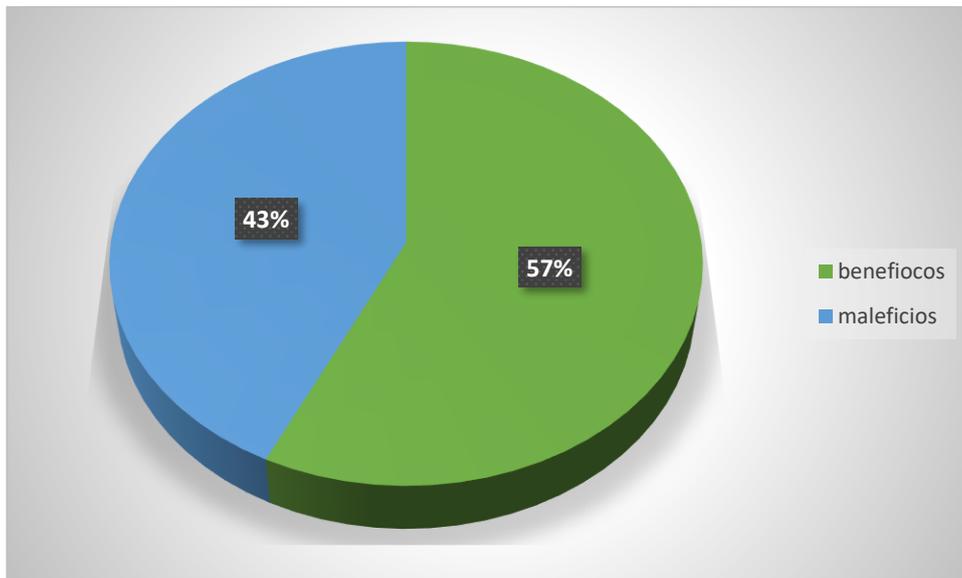
Fonte: LIMA, M. 2024.

Ao analisar a amostra de dados partindo do gráfico 2, observamos que 80% dos comerciantes entrevistados acham que não, a duplicação não trouxe problemas no setor econômico da rua central, ao passo que para 20% desses comerciantes a duplicação trouxe consequências negativas para as vendas nos comércios e seu entorno.

Esse resultado manifesta uma magnitude de como são observadas de formas diferentes a duplicação da referida rodovia e como ela ocasionou impactos negativos para uns e positivos para outros. Tal divergência entre os relatos dos entrevistados sugere que há uma lacuna no processo do giro de capital em ambas as partes da rodovia, gerando instabilidade para uns, mas não para outros. No entanto, também deve-se levar em consideração os serviços ofertados tal como a modernização dos mesmos, haja vista que muitos comerciários pararam no tempo.

Partindo do quinto questionário, mostrado no gráfico 3, quando perguntados sobre as consequências da construção e posterior duplicação da rodovia e os benefícios e malefícios, temos o seguinte:

**Gráfico 3: Benefícios e malefícios após a duplicação da rodovia**



Fonte: LIMA, M. 2024.

De acordo com as amostras de dados, observamos que 57% dos entrevistados concordam que a duplicação da rodovia Transamazônica trouxe diversos benefícios para o setor econômico e para o crescimento urbano da cidade, enquanto 43% acreditam que, na verdade, houve malefícios, tanto no âmbito econômico quanto no que se refere ao crescimento desordenado observado após a obra de duplicação.

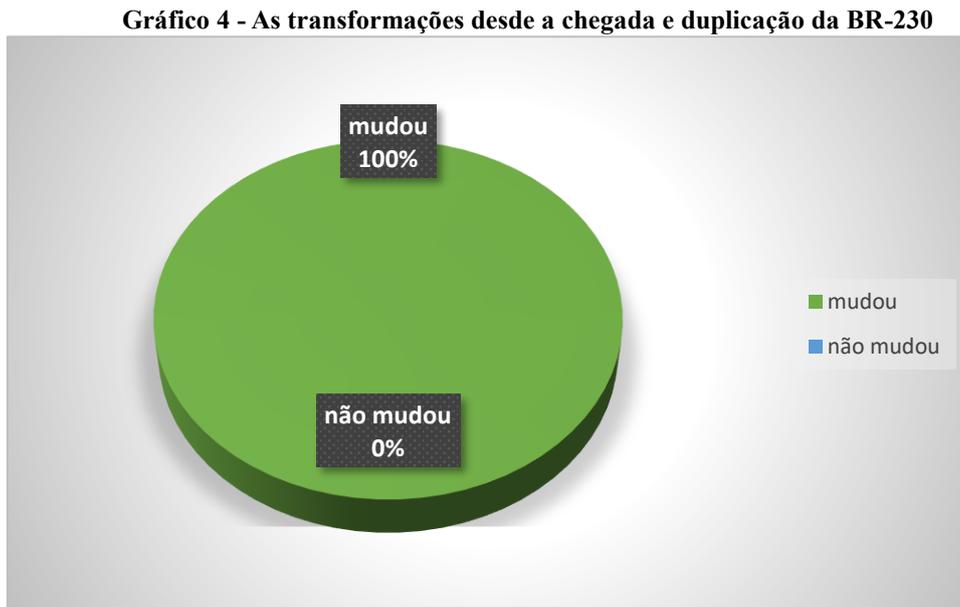
Os relatos demonstram um misto de entusiasmo e apreensão por parte dos moradores em relação à chegada da rodovia, além de pontos de discordância sobre os impactos da duplicação. Segundo um dos entrevistados, o único ponto positivo da duplicação foi a diminuição nos casos de acidentes, já que, antes, na ladeira da Torre (ladeira de São Sebastião), ocorriam em média seis acidentes graves por mês na curva. O entrevistado ressalta o quanto a obra da BR-230 foi importante para a formação urbana de Riachão e para o setor econômico, gerando empregos para os moradores da região. Ele destaca:

*A chegada da rodovia foi uma benção pra gente! Assim que começaram a construir as lanchonetes, restaurantes e postos de combustíveis, as famílias daqui foram tudo arrumando emprego por aqui mesmo. “Num” precisava “mai” o povo ir pro Rio e São Paulo, passando semanas num pau de arara. Essa pista passar por aqui foi uma benção. (Entrevistado III)*

A mudança que a rodovia traria interferiu diretamente no cotidiano dos habitantes da pacata e sossegada comunidade, haja vista que agora seus hábitos e vivências passariam dali em diante por uma transformação em uma experiência daquilo que as cidades grandes ofertam,

isto é, deixaria de lado a tranquilidade das pequenas comunidades, longe dos agitos, e passaria a ter os agitos e problemas que toda cidade enfrenta.

Partindo para o nosso quinto questionamento, mostrado no gráfico 4, quando perguntados sobre as modificações sentidas desde a chegada e duplicação da rodovia transamazônica, temos:

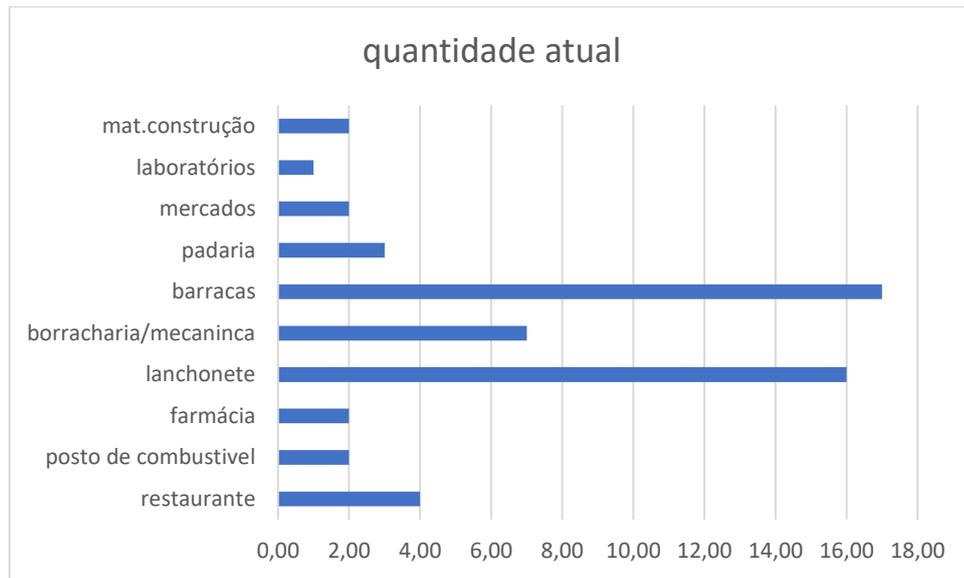


Fonte: LIMA, M. 2024.

Ao analisarmos os dados aqui expostos, observamos que para todos os entrevistados, isto é, 100% deles, houve sim uma mudança na cidade, tanto no âmbito econômico quanto urbanístico, sejam eles positivos ou negativos.

Ao verificar o relato de um entrevistado, o qual revela com ares de saudades de quando era criança e viu a construção da imponente rodovia, temos uma noção do quanto a BR-230 foi um agente totalmente determinante na urbanização da cidade. Segue ele:

*Quando eu era criança lembro disso aqui tudo. Era uma estrada de terra, que levava pra Campina. Era uma poeira danada. Eu me lembro de quando começaram as obras da pista. A gente ficou tudo animado porque ia passar uma pista mermo na porta de casa. Uma pista importante, né! Eu lembro de quando os carros começaram passar. Era uma diversão contar os carros que passava. A gente brincava que o carro de uma cor era meu, e de outra cor do meu irmão. Riachão cresceu “lingero” de mais com a construção dessa pista. (Entrevistado IV)*

**Gráfico 5: Número de comércios atualmente às margens da Rodovia**

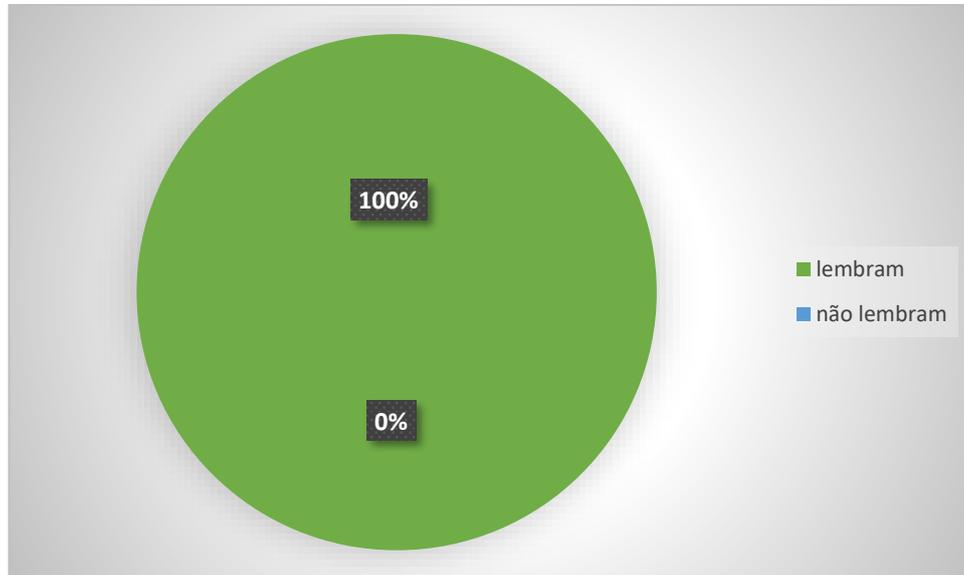
**Fonte:** Lima, M. 2024.

De acordo com o que ilustra o gráfico 5, esta é a quantidade de comércios ativos às margens da Rodovia BR-230 no sentido João Pessoa a Campina Grande. Para chegar ao quantitativo fora feito um estudo de campo contabilizando os comércios que ainda funcionam e os que estão fechados. Nota-se que mesmo com a queda nas vendas, os comércios que estão fechados foram em virtude da morte de seus antigos proprietários, tendo seus familiares descartado continuar com o negócio.

### 5.3 Resultados mediante a pesquisa de campo e relato de moradores

Em seguida, com base nos questionários direcionados aos moradores mais antigos da cidade, foi possível coletar informações importantes sobre as mudanças ocorridas na comunidade, que era predominantemente rural, mas que viu na chegada da rodovia e, posteriormente, da rodovia Transamazônica um elemento de transformação rápida que mudou os rumos da pacata localidade.

Assim, conseguimos obter uma visão holística e detalhada sobre as consequências desse gigantesco projeto, que visava integrar regiões distantes. A comunidade, como parte dessa rota, sofreu os impactos da sua implementação, conforme ilustra o gráfico abaixo:

**Gráfico 6: Memórias da comunidade antes da construção da BR-230**

Fonte: LIMA, M. 2024.

Conforme se observa nos dados obtidos nas entrevistas, o resultado reflete as boas memórias que os antigos moradores da área de estudo têm sobre como a comunidade era antes e como está após a chegada e duplicação da Transamazônica. Os relatos evidenciam uma discrepância crescente entre as duas margens, à medida que a localidade passava por transformações espaciais.

De um lado da cidade, a economia oscilava e havia uma melhora na urbanização, com essa área sendo mais contemplada com obras de saneamento básico e boa infraestrutura. Isso resultou em uma crescente procura por terrenos e casas nas proximidades, o que aumentou consideravelmente o setor imobiliário e seu capital. Por outro lado, na alça sul, apenas cresciam os problemas. Na BR-230, que faz o trajeto entre Campina Grande e João Pessoa, não há comércio nas margens da rodovia; o único que se aventurou a ficar aberto, inicialmente como uma lanchonete e, depois, como uma borracharia, não teve sucesso e deixou apenas a estrutura abandonada.

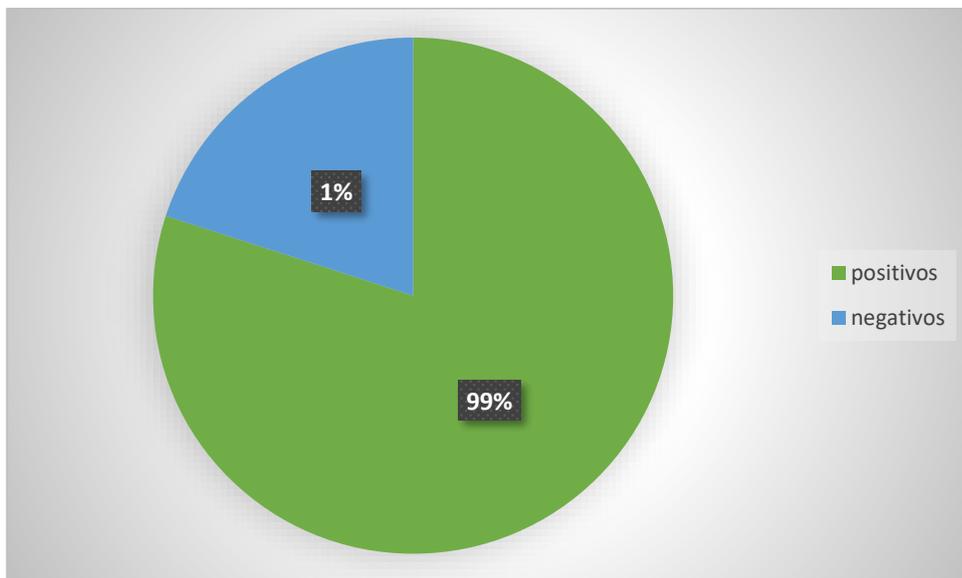
Nesse lado, há apenas habitações, ruas sem infraestrutura adequada, lixo acumulado às margens da rodovia e problemas sociais. Enquanto de um lado se observam notavelmente casas de padrão de classe média, com construções de custos elevados e boa infraestrutura, do outro lado há um crescimento desordenado e desenfreado da área periférica, envolvendo também sérios problemas socioeconômicos e espaciais. Com isso, verificam-se modificações em todas

as escalas, desde a paisagem até a alteração do solo. Como atesta Guerra (2011, p. 57): “quando a ocupação é desordenada, a degradação dos solos é maior”.

A degradação do solo decorre do fato de que as ocupações ocorreram sem um estudo prévio da área, buscando conhecer inclusive qual o tipo de solo predominante e se ele comporta obras de grande escala, o que não aconteceu e ocasionou sérios problemas aos órgãos públicos para mitigar os efeitos negativos de tais construções em locais de risco.

Seguindo para o questionamento feito aos moradores e exemplificado no Gráfico 7, quando indagados sobre os acontecimentos positivos e negativos com a chegada da rodovia Transamazônica na localidade, temos:

**Gráfico 7: Consequências positivas ou negativas após a construção da rodovia**

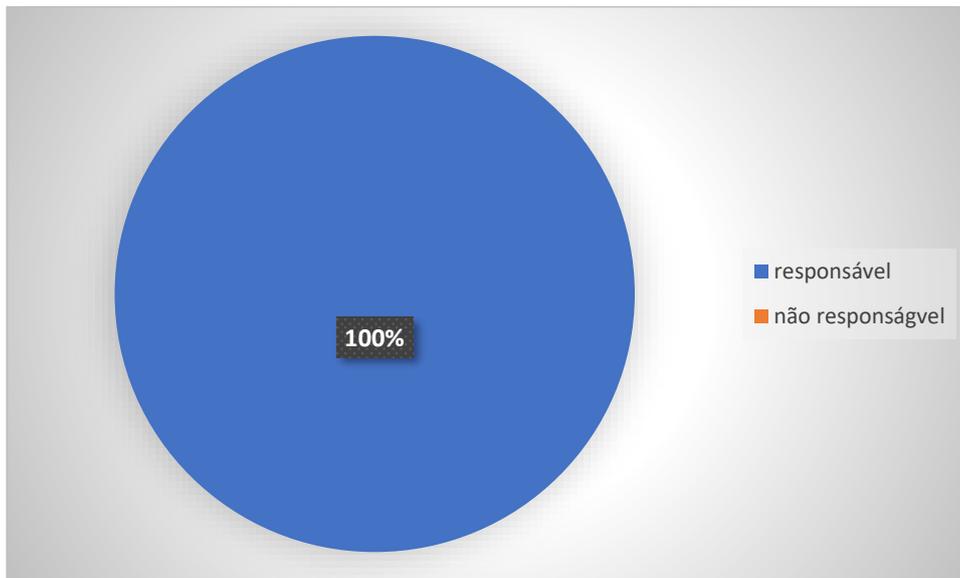


Fonte: LIMA, M. 2024.

De acordo com os dados obtidos através desse questionário, se observa que para a maioria os acontecimentos após a chegada e duplicação da rodovia foram positivos, como geração de empregos, melhora no trânsito e maior segurança nas viagens intermunicipais, enquanto que para a minoria os acontecimentos foram negativos, pois ocasionou um crescimento desordenado e a queda nas vendas do setor comercial no sentido da via que faz a ligação João Pessoa a Campina Grande.

Ao partirmos para o terceiro questionário onde fora indagado a questão sobre se a rodovia foi responsável pela modificação no âmbito urbano, segue exemplificado no gráfico 8:

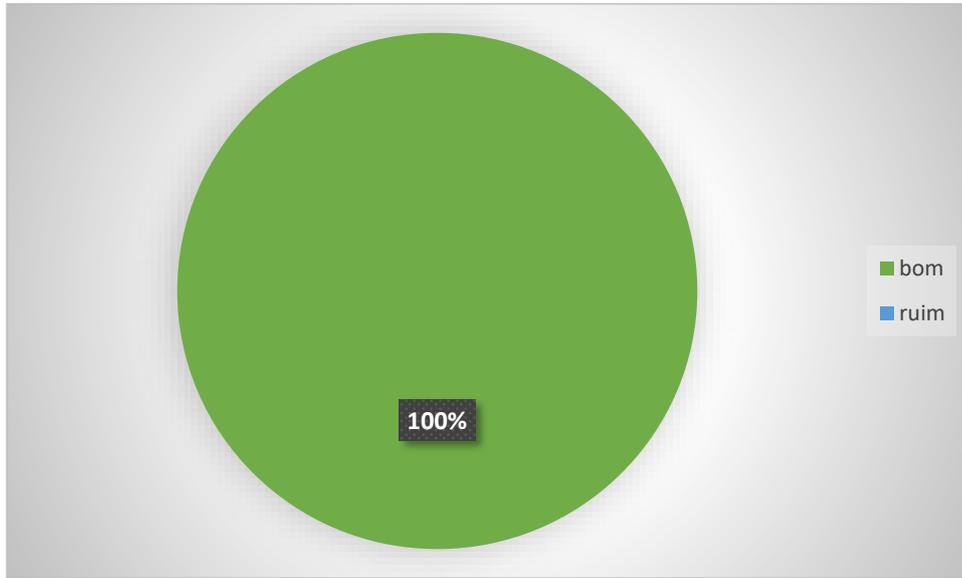
**Gráfico 8: Crescimento urbano de Riachão do Bacamarte após a BR 230**



**Fonte:** LIMA, M. 2024.

Conforme observamos no gráfico 8, há uma unanimidade quando se trata do questionamento de como a BR-230 foi moduladora na paisagem urbana, isto é, responsável pelo crescimento urbano. Todos os entrevistados relataram que sim, a rodovia foi a responsável pela transformação urbana emergente ao qual fora submetida a comunidade ao longo dos anos.

Mais adiante, no quinto questionamento, quando perguntados se na opinião deles, a chegada e duplicação da referida rodovia foi um marco bom ou ruim, trouxe benefícios ou maléficos para a cidade e seus habitantes, segue:

**Gráfico 9: Os impactos da duplicação da rodovia Transamazônica**

**Fonte:** LIMA, M. 2024.

Os dados nos fornecem a informação de que para todos os entrevistados a chegada e posterior duplicação da rodovia transamazônica fora um marco positivo e bom para a cidade e a população, mesmo que para alguns a mesma também trouxe desafios complexos, o qual é um fato inegável, isso não exclui o fato de que a construção da mesma fora um marco importante para o desenvolvimento econômico e urbano da localidade.

Tal unanimidade exprimem a noção do quanto para eles a BR-230 foi importante para a formação do que hoje é a cidade de Riachão do Bacamarte, e que contínua como agente indispensável para o desenvolvimento da região, claro que se deve valer de instrumentos que visem diminuir as diferenças econômicas e urbanas de ambas as partes da rodovia em pauta, para que haja um crescimento de forma justa e ordenada, conforme nos relatam os entrevistados.

**Figura 10 - Vista aérea destacando a BR-230 nos dois sentidos (ao fundo, o início da zona urbana de Riachão do Bacamarte)**



**Fonte:** @geografiadaparaiba, 2024.

Ao ouvir os relatos de nossos entrevistados, observamos, mesmo diante de memórias orais, a extensão das transformações ocorridas na cidade ao longo dos anos. De acordo com nossa quinta entrevistada, uma dona de casa que nasceu em Riachão do Bacamarte, a localidade era um pequeno distrito de Ingá, sem perspectivas de crescimento, sem vida e totalmente dependente da sede de Ingá. Ela se referia a Riachão como uma “cidade morta”, onde não havia a presença nem da ferrovia nem da rodovia, com poucas casas e quase nenhum comércio.

Segundo ela, que acompanhou a chegada da BR-230 na localidade, tudo se transformou a partir desse ponto. Novos comércios surgiram tanto às margens da rodovia quanto na principal rua do distrito, a Rua Senador Cabral. A comunidade logo ganhou vida, e comerciantes começaram a construir seus estabelecimentos e suas casas ao longo da rodovia. Assim, o lugarejo foi crescendo até adquirir características de cidade, culminando em sua emancipação em 1994. No entanto, como toda transformação, essa também trouxe impactos positivos e negativos. Não foi diferente com a reconfiguração urbana de Riachão do Bacamarte, que enfrenta diversos desafios na busca por uma melhor qualidade de vida, devido às dificuldades da urbanização acelerada e desordenada.

Antes da chegada da rodovia Transamazônica, Riachão do Bacamarte era um simples distrito, predominantemente rural, com poucas habitações, conforme relatam alguns

entrevistados. A economia era centrada na agricultura e na pequena produção local. Com a chegada da rodovia, ocorreu um impulso significativo no desenvolvimento econômico e urbano da região. A primeira entrevistada, ao ser questionada sobre como era a economia na rua central, respondeu: “Antes não tinha nada! Eram apenas algumas casas onde hoje é a Rua da Cruz (casa do senhor Sindolfo Nunes) e na Rua Senador Cabral.”

Alisson e Tomas (1993) enfatizam que as sensibilidades são percebidas em cada localidade quando sofrem modificações operadas pelas ações do homem. Em cada relato dos entrevistados, é possível notar as sensibilidades sentidas em suas memórias.

Relata nossa entrevistada:

*Antigamente Riachão era apenas uma casa ali e outra mais “aculá” longe. Era difícil o acesso a Campina Grande e Ingá. Lembro que meu pai, que era dono de “bodega”, quando ia comprar as coisas da sua bodega em Campina, demorava muito a chegar em casa por conta do difícil caminho até Campina. Ele ia juntamente com outros comerciantes de Riachão em carroças puxadas por cavalo e até no burro que ele tinha, ou em pau de arara, como a rodagem ainda não era asfaltada, isso fazia com que as coisas demorassem muito por aqui. O comércio também era fraco. Só vendia umas coisinhas aos moradores daqui mesmo. (Entrevistada I)*

As dificuldades de locomoção e financeiras fizeram que houvessem atrasos no desenvolvimento da região, ficando estática até a década de 1970. Sem fluxo e com os problemas de transportes de mercadorias, a comunidade vivia apenas da agricultura familiar e de pequenos comércios, que não conseguiam crescer economicamente devido essa limitação ocasionada pelo isolamento devido à falta de acessos aos principais centros urbanos do estado e a cidades vizinhas. Nossa entrevistada continua: “quando começou a construção da pista, a gente tudo ficou animado, porque agora ia ter a chance de ir a Campina Grande comprar as coisinhas da bodega, as coisinhas de casa, né?! (risos)”.

Nota-se que com a chegada da Transamazônica na comunidade, houve o entusiasmo de todos pelas novas perspectivas que a rodovia traria para o desenvolvimento. Como relata nossa terceira colaboradora, as coisas se tornariam mais fáceis com o acesso a Campina Grande. E tão grande foram as transformações ocorridas a partir daí, que não demorou muito para Riachão do Bacamarte atingir o status de distrito e posteriormente de cidade.

As modificações no espaço e na paisagem são sentidas por todos que de alguma forma conhecem a história de Riachão do Bacamarte, como relata a primeira colaboradora, de que “houve uma grande mudança em Riachão! O que antes não tinha vida, hoje se transformou. É um lugar de crescimento”.

Nosso quarto entrevistado, que cresceu em Riachão e inclusive trabalhou na obra de duplicação, lembra como era antes da chegada da rodovia e como tudo foi transformado ao longo dos anos. Relata ele:

*Quando cheguei aqui, era somente mato! Casa era difícil de ter uma perto da outra. Mamãe e papai foram dos primeiros a vir morar aqui. Quando a rodagem passou por aqui, num instante mudou. Rapidinho começaram a aparecer casas e mais casas, e as vendinhas foram começando aparecer, o povo ia construindo suas barraquinhas as margens da pista. Logo logo Riachão mudou. (Entrevistado IV)*

Nosso entrevistado, comerciante e morador antigo da região das margens da BR-230, nos fez a seguinte afirmação: “*aqui era tudo muito difícil, viu! Até para ir na feira do Ingá “nói” tinha que ir muitas vezes de pé. Pra Campina, quem podia pegava uma caminhonete, quem não, ficava dependendo dos outros. Era difícil de mais (risos)*”. Ainda segundo nosso entrevistado, com a chegada da rodovia houve um misto de esperança e medo:

*Nói” ficou tudo animado quando soube que por aqui ia passar uma rodagem. Ia trazer pras bandas de cá a oportunidade de ter uma viagem mais tranquila e confortável até Campina, e a chance de ver nossas vendinhas crescer. Mas também tinha aquele medo de ver passar na nossa porta uma estrada com tantos carros. Era uma novidade, né?! Fazia medo (risos).(Entrevistado V)*

Ao ser questionada sobre como foi a chegada e a duplicação da BR-230 em Riachão do Bacamarte, nossa entrevistada nos afirma:

*Olhe meu filho, rapidinho o comércio cresceu. Foi eu e mais um “bucado” que abrimos as barracas e lanchonete. As margens da pista foi ficando cheia de casas e comércio. Os carros paravam pra almoçar, lancha e abastecer. Era bonito. Rapidinho cresceu. Começaram a fazer casas e barracas na beira da pista e assim Riachão foi crescendo. Hoje “ta” mudado de mais! (Entrevistada I)*

Segundo nossa entrevistada, a chegada da BR-230 trouxe um rápido desenvolvimento na região, seguido de um crescimento notável na comunidade e na sua economia. No entanto, após a duplicação o cenário mudou, e trouxe problemas na economia, conforme nos relata o segundo entrevistado e comerciante da área de que a duplicação fora responsável direto pela queda nas vendas e posterior fechamento de alguns comércios da rua central.

Vale lembrar que muitos desses comércios fecharam em decorrência do falecimento de seus proprietários, porém outros antes do falecimento de seus donos, as vendas já haviam caído drasticamente, ocasionando o fechamento dos estabelecimentos.

Mas, nem todos tem a mesma opinião em face da duplicação da transamazônica, pois segundo os relatos da nossa entrevistada, que tem um restaurante do lado direito da rodovia,

um dos que sobreviveram aos problemas decorrentes da obra, as coisas melhoraram bastante após a duplicação. Disse ela:

*Alguns colegas dizem que as vendas caíram, e que a outra pista matou as vendas da gente desse lado. Eu não acho! Acho até que melhorou! Minha venda cresceu. O que antes era só uma lanchonete hoje eu tenho um restaurante/lanchonete. Vendo minhas coisas direitinho e tenho mais funcionários. Pra mim melhorou (Entrevistada II).*

Os relatos demonstram um misto de entusiasmo e apreensão por parte dos moradores em relação à chegada da rodovia, além de pontos de discordância sobre os impactos da duplicação. Segundo um dos entrevistados, o único ponto positivo da duplicação foi a diminuição nos casos de acidentes, já que, antes, na ladeira da Torre (ladeira de São Sebastião), ocorriam em média seis acidentes graves por mês na curva. O entrevistado ressalta o quanto a obra da BR-230 foi importante para a formação urbana de Riachão e para o setor econômico, gerando empregos para os moradores da região. Ele destaca:

*Eu lembro da festa que a gente fez quando começaram a construir a pista. A gente vinha tudim pra beira da pista ver as máquinas trabalhar. Tudo animado. A chegada da rodovia trouxe uma mistura de alegria e medo na gente. A gente ficou animado porque agora ia ser mais fácil ir a Campina e João Pessoa e até viajar pro Rio. Mas também deu medo porque todo dia ia passar um mói de carro com gente estranha que a gente nunca viu. (Entrevistado VI)*

A mudança que a rodovia traria interferiu diretamente no cotidiano dos habitantes da pacata e sossegada comunidade, haja vista que agora seus hábitos e vivências seriam dali em diante uma transformação em uma experiência daquilo que as cidades ofertam, isto é, deixaria de lado a tranquilidade das pequenas comunidades, longe dos agitos, e passaria a ter o agito e precariedades que toda cidade enfrenta, seja ela de grande, médio ou pequeno porte.

Outro entrevistado, relata com ares de saudades de quando era criança e viu a construção da imponente rodovia. Lembra ele:

*Quando eu era criança lembro disso aqui tudo. Era uma estrada de terra, que levava pra Campina. Era uma poeira danada. Eu me lembro de quando começaram as obras da pista. A gente ficou tudo animado porque ia passar uma pista mermo na porta de casa. Uma pista importante, né! Eu lembro de quando os carros começaram passar. Era uma diversão contar os carros que passava. A gente brincava que o carro de uma cor era meu, e de outra cor do meu irmão. Riachão cresceu “lingero” de mais com a construção dessa pista. (Entrevistado VII)*

Enquanto que de um lado da cidade as coisas oscilavam na economia e tinha uma melhora na urbanização, sendo aquela área mais contemplada com obras de saneamento básico e de boa infraestrutura, com uma crescente procura por terrenos e casas em seu entorno, o que

aumentou consideravelmente o setor imobiliário e seu capital, do outro lado, na alça sul, cresciam apenas os problemas.

#### **5.4-A outra margem da BR 230: mudanças e impactos no espaço urbano e social.**

Enquanto de um lado se observa notavelmente casas de padrão de classe média, construções de custo elevado e boa infraestrutura, no sentido contrário há um crescimento desordenado e desenfreado da área periférica, acompanhado de problemas socioeconômicos e espaciais. A outra margem da rodovia não foi tão contemplada com obras e desenvolvimentos comerciais. Não há a presença de nenhum setor comercial, existindo apenas um bar distante da margem e uma lanchonete/borracharia que, não aguentando as dificuldades econômicas de uma área pouco assistida, acabou fechando as portas.

A outra margem lembra muito as margens de rodovias em grandes centros urbanos, apresentando uma verdadeira poluição visual para aqueles que passam por ali ou vivem nas proximidades. Há lixo à beira da pista (veja figura 11), residências construídas próximas à via e até mesmo um local de descarte de restos de animais a céu aberto. É recorrente encontrar restos de animais jogados às margens da rodovia, o que torna a área ainda mais discrepante em relação ao seu lado oposto, ou seja, a rua central.

**Figura 11 - Lixo a céu aberto nas proximidades das habitações (Rua Santa cruz)**



**Fonte:** LIMA, Marcos. 2024.

Uma das modificações notadas na paisagem não se restringe apenas ao urbano, mas também na natureza. Por exemplo, o emblemático rio Ingá, que fora um dos responsáveis pelas primeiras habitações de criação de gado como também local de rota dos bandeirantes na colonização do estado, também sofreu modificações no seu curso natural, inclusive sendo essas mudanças causas de problemas graves como desabamentos ocorridos no ano de 2011, durante a grande e última cheia na cidade. Conforme Guerra:

As modificações executadas na paisagem para a implantação de cidades afetam diretamente a dinâmica, alterando os caminhos onde a água circula. A retirada de cobertura vegetal produz alterações drásticas no ciclo hidrológico, capaz de provocar grandes danos nas áreas urbanas (Guerra, 2011, p. 57).

Para Guerra, ao conceber cidades, as grandes mudanças na configuração natural alteram de forma significativa aspectos importantes na paisagem natural, como é o caso do sistema hídrico, os quais são diretamente afetados mudando sua dinâmica. Ao modificar o terreno para as construções urbanas, os caminhos naturais por onde a água circulam são redirecionados, ou se constroem muito próximo as margens do rio.

A retirada da cobertura vegetal reduz a infiltração de água no solo, aumentando o escoamento superficial, sem contar os focos de poluição e verdadeiros lixões as margens do rio, que contribuem ainda mais para situações de cheias quando em tempos chuvosos. Isso é ocasionado muitas vezes pela falta de um planejamento urbano adequado, causando danos ambientais e riscos a população.

A chegada e duplicação da malha rodoviária em Riachão do Bacamarte foi responsável pelos impactos profundamente sentidos em diversos aspectos, como no econômico e urbano. Como observa Santos (1993): “O espaço urbano revela-se, assim, um objeto econômico, onde a acumulação capitalista se reflete em múltiplas formas de desigualdade. A cidade moderna é o local privilegiado de produção e de reprodução das relações capitalistas de produção.

É nesse aspecto tão discrepante que é baseado nossos estudos, nessa mudança urbanística e socioeconômica tão evidente e visível para todos que trafegam pela rodovia, ao passo que a mesma cidade, pequena cidade, tem dois lados opostos (figuras 14 e 15), não apenas da BR-230, mas das perspectivas urbanísticas e sociais.

Essas desigualdades que ecoam as margens da rodovia, que de um lado contempla uma parcela da população com comércio e infraestrutura, e do outro contempla uma falha na sua estrutura urbana e econômica, sobrando as áreas de periferia. Deve-se aqui deixar registrado que nos últimos quatro anos há uma busca por parte dos gestores públicos para que se resolvam

os problemas de infraestrutura nessas áreas mais vulneráveis, todavia, não tem sido um trabalho fácil, encontrando diversos obstáculos devido as dificuldades observadas nas áreas.

**Figura 12 - Área de estudo no ano de 2012**



Fonte: Google Earth, 2012.

**Figura 13 - Área estudada (2023) evidenciando sua transformação**



Fonte: Google Earth, 2023.

A análise de imagens de satélite que compreende entre os anos de 2012 e 2023 nos fornecem informações valiosas sobre o impacto da BR-230 no crescimento demográfico e na

urbanização de Riachão do Bacamarte. Com base em dados de crescimento populacional e o avanço da infraestrutura rodoviária, podemos destacar algumas diferenças observadas nas imagens como expansão da área urbana.

As imagens de 2012 mostram uma cidade menor, com áreas urbanizadas mais concentradas no centro, as margens da rodovia que faz o trajeto João Pessoa a Campina Grande. Já em 2023, observa-se um aumento na mancha urbana principalmente na periferia as margens da rodovia que faz o trajeto Campina Grande a João Pessoa, refletindo o crescimento desordenado e a expansão de áreas residenciais e comerciais. Esse fenômeno é comum em cidades que passam a ser mais acessíveis por rodovias importantes como é o caso da rodovia transamazônica.

**Figura 14 - Vista parcial da rua central de Riachão do Bacamarte as margens da BR-230**



**Fonte:** LIMA, Marcos, 2024.

**Figura 15 - Área periférica as margens da BR-230 (sentido Campina Grande a João Pessoa)**



**Fonte:** LIMA, Marcos. 2024.

As diferenças entre as duas margens deixam evidente que houve pouco ou nenhum planejamento para a área da duplicação, resultando uma enorme diferença econômica, sendo uma margem beneficiada pela circulação de capital, e a outra margem nada beneficiada. Vários são os geógrafos que em suas obras observaram as diferenças emergentes que o capitalismo ocasiona nos centros urbanos, e aqui fica claro que não se trata apenas dos grandes centros, mas também os de médio e pequeno porte, que também experimentam essas diferenças. Nessa perspectiva, as cidades, sendo elas centro de concentração de capital, torna-se um espaço de tensão e conflitos, onde o processo de acumulação de riquezas gera disparidades econômicas e sociais, configurando o espaço urbano de maneira desigual e injusta.

Esse resultado é tão eminente que não é necessário viver em grandes centros urbanos para perceber os contrastes econômico e social, e a área urbana de Riachão do Bacamarte é prova disso. Milton Santos (1996) também assinala esses contrastes ao afirmar que "a urbanização é uma forma de inserção territorial que segue o ritmo das mudanças econômicas globais, promovendo tanto o desenvolvimento quanto a exclusão social em diferentes espaços."

A chegada e posteriormente a duplicação da Rodovia Federal Transamazônica serviu como uma ferramenta que contribuiu tanto para a rápida urbanização de Riachão do Bacamarte quanto no seu crescimento econômico, isto é, na geração e circulação de capital em seu entorno, contribuindo para diferenças sociais e urbanística no seu centro e periferia.

Afirma Mongin:

[...] a cidade deve se “apresentar” como uma forma onde se mover. O quadro espacial não é arbitrário, ele oscila entre o centro e a periferia, favorecendo assim um movimento permanente entre dois limites, um ir e vir incessante entre uma aspiração centrífuga por fora e uma sedução centrípeta por dentro. (Mongin, 2005. p. 48-49).

Mongin (2005) externaliza que essa dinâmica espacial se caracteriza na relação entre o centro e a periferia no contexto urbano ou territorial. Ou seja, o espaço não é estático ou neutro, mas sim marcado por uma tensão contínua entre dois polos: o centro, que exerce uma função centrípeta, isto é, atrai, concentra, agrega, ao passo que a periferia, que representa uma figura centrífuga, que tende a dispensar, expandir, afastar. Isso mostra o quanto o espaço urbano está em constante transformação, resultante dessas forças conflitantes, e complementares.

Em termos práticos, trata-se de às dinâmicas de urbanização, onde o centro (áreas centrais das cidades) atrai atividades econômicas, populacionais e culturais, a exemplo da rua central de Riachão do Bacamarte, BR-230 sentido Campina Grande, onde abriga a maior concentração de capital, enquanto a periferia (áreas mais afastadas, como as aglomerações em torno da rua da cruz) tende a ser associada à expansão e deslocamento de populações ou atividades. Porém, há uma inter-relação entre ambos: o centro não existe sem a periferia e vice-versa, e o movimento entre esses dois polos gera fluxos e tensões que moldam o espaço, que moldam a configuração urbana e econômica de Riachão do Bacamarte. Observa-se, portanto, em ruas da referida cidade, problemas no que tange à a outra margem, que se tornou um marco negativo no processo de urbanização da cidade. Negativo porque, ao contrário de sua outra margem, essa trouxe consigo a proliferação da periferia e da segregação espacial.

**Figura 16 - Rua na travessa Sildofo Nunes, nas proximidades da Rodovia transamazônica (sentido João Pessoa) com problemas de saneamento básico e infraestrutura**



**Fonte:** LIMA, Marcos. 2024.

De um lado, a rua central e sua fileira de lanchonetes, restaurantes, farmácias, postos de combustíveis, etc. do outro lado, na rua da cruz, periferia, nenhuma presença de setor comercial, infraestrutura escassa, e problemas urbanos e econômicos. Duas realidades, uma só cidade. Duas margens e duas realidades, uma só BR-230.

As transformações ocorridas e que ainda ocorrem em Riachão do Bacamarte em virtude da rodovia Transamazônica mostra o quanto o capital é totalmente influente na formação e desenvolvimento dos centros urbanos. Lefebvre (1991) enfatiza que as cidades são resultantes da produção do espaço, e que o capital tem papel importantíssimo nessas transformações, que não são apenas físicas, mas também econômicas e sociais.

Desse modo, destaca Mongin:

a cidade contemporânea não pode ser pensada unicamente como um espaço delimitado; ela é, antes, o reflexo de uma multiplicidade de fluxos, redes e mobilidades que a atravessam, tanto em termos de circulação de pessoas quanto de informações e bens. (2009).

Mongin (2009) destaca um aspecto central da geografia urbana contemporânea: a cidade não pode ser compreendida apenas como um espaço físico delimitado por fronteiras visíveis, como seus limites administrativos ou geográficos. Ao contrário, ele sugere que a cidade atual deve ser vista como um espaço dinâmico, atravessado por fluxos contínuos de pessoas, bens e informações. Além dos desafios urbanísticos, Riachão do Bacamarte também experimentou as

mudanças sociais significativas, como o aumento do custo de vida, a gentrificação e a modificação da dinâmica social, que foram efeitos observados ao longo dos anos e que segue em curso ao passo que a cidade vai cada dia mais crescendo, cresce também os desafios de uma nova urbanização.

Em suma, podemos afirmar que a duplicação da BR-230 em Riachão do Bacamarte impactou profundamente o espaço urbano e social, gerando uma dicotomia nas duas margens da rodovia. De um lado, houve um desenvolvimento econômico mais evidente, especialmente em áreas com infraestrutura urbana mais robusta, como a Rua Central. Nessa região, estabelecimentos como lanchonetes, restaurantes e postos de combustível surgiram e se mantiveram ao longo dos anos, contribuindo para o crescimento econômico local. Além disso, esse lado da BR-230, que leva a Campina Grande, viu o aumento de imóveis de médio e alto padrão, caracterizando uma classe média em ascensão e uma maior valorização imobiliária.

Por outro lado, as margens da rodovia, no sentido contrário, predominam o crescimento desordenado e problemas de infraestrutura. Essa margem da BR-230, menos favorecida por políticas de planejamento urbano, experimentou um rápido crescimento populacional, sem o devido suporte em serviços básicos. A situação reflete uma segregação espacial, onde as áreas periféricas são formadas com pouca atenção ao planejamento e à sustentabilidade, tornando-se vulneráveis a problemas sociais e ambientais, como descarte inadequado de resíduos e manipulação do solo.

A expansão não foi planejada em efeitos negativos para a paisagem e na estrutura social do Riachão do Bacamarte, criando dois polos urbanos distintos: um, de desenvolvimento econômico centralizado e com melhores condições de infraestrutura; o outro, uma área periférica carente, que se mantém isolada do fluxo econômico que movimentava a área central da cidade.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base no estudo dos impactos da BR-230 em Riachão do Bacamarte, podemos compreender que as profundas transformações socioeconômicas e urbanísticas observadas desde a construção e duplicação da rodovia são elementos que culminaram em uma dinâmica totalmente diversificada na área de estudo. Ao observar imagens de satélite, é notável a transformação ocorrida no intervalo de 11 anos. Lamentamos a falta de imagens de meados de 1999, ano de início da duplicação, que tornariam mais evidentes as mudanças ocorridas na esfera urbana às margens da rodovia.

Embora este trabalho não esteja isento de erros e o tema possa parecer encerrado, ele confirma o papel essencial da BR-230 na dinamização econômica da região central e periférica da cidade em estudo, evidenciado pela diversificação das atividades econômicas e pelo aumento da renda e do emprego na rua central. No entanto, junto com a duplicação, surgiram desafios, como o crescimento urbano desordenado e a pressão sobre a infraestrutura, que revelaram lacunas não apenas no planejamento urbano, mas também na falta de estratégias do estado para mitigar os possíveis e futuros efeitos adversos que a duplicação, ao passar fora do centro da cidade, poderia causar. Isso ocasionou impactos ambientais significativos, além de diversos desafios socioeconômicos e urbanísticos.

Observamos também que, enquanto alguns comerciantes, especialmente os localizados no lado da rodovia que vai para Campina Grande (lado esquerdo), se beneficiam da proximidade com a rodovia, outros, no lado direito, enfrentam declínios em suas atividades devido à redistribuição do fluxo de clientes para as áreas reformadas. A desigualdade no impacto econômico reflete a complexa interação entre a rodovia e a urbanização local, além de reforçar a necessidade de políticas públicas que mitiguem os efeitos desiguais e promovam uma urbanização mais equitativa, algo que até meados de 2020 era considerado impensável pelos gestores, que nada faziam para apaziguar a situação emergente.

Além disso, as mudanças urbanas trazidas pela rodovia acentuaram questões de especulação imobiliária e segregação espacial, como o surgimento de áreas de alta e baixa renda em margens opostas da BR-230, o que sublinha o impacto da infraestrutura rodoviária na reorganização do espaço urbano. Essa segregação evidencia os desafios de manter a coesão social em cidades que passam por crescimento rápido e desigual, demonstrando que essa dificuldade não é enfrentada apenas em grandes centros urbanos; pequenas cidades também sofrem com a segregação espacial.

Por fim, os resultados obtidos através deste estudo reafirmam a importância da BR-230 como vetor de transformação, tanto econômica quanto urbana, e sugerem que futuros trabalhos investiguem mais profundamente os impactos das dinâmicas sociais e urbanas decorrentes de grandes obras, como a BR-230, a longo prazo. Ao abordar a complexidade dessas transformações, nosso trabalho busca contribuir para o entendimento do papel das grandes infraestruturas no desenvolvimento regional, evidenciando, nas linhas deste estudo, as transformações às quais a cidade de Riachão do Bacamarte foi exposta ao se tornar um ponto de passagem da grande rodovia, sendo totalmente transformada por meio dela.

## REFERÊNCIAS

- ALISSON, R.J; THOMAS, D.S.G. (1993). **The sensitivity of Landscapes**. In: Landscape Sensitivity (orgs.): D.S.G. Thomas e R.J. Alisson, Editora John Wiley, West Sussex, Inglaterra, 1-5.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 3ª ed. São Paulo: Ática, 2000.
- DENZIN, N. K; LINCOLN, I. **O planejamento da pesquisa qualitativa: teorias e abordagens**. Porto Alegre: Artmed, 2006.
- Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pb/riachao-do-bacamarte.html>. Acesso em 05 set. 2024.
- Disponível em: <https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/pesquisa-cnt-de-rodovias-2023-refora-a-importancia-de-maior-investimento-na-malha-rodoviria>. Acesso em: 08 set. 2024.
- Disponível em: <https://der.pb.gov.br/>. Acesso em: 06 set. 2024.
- Disponível em: <https://www.oingaense.com.br/>. Acesso em: 06 set. 2024.
- Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br>. Acesso em: 05 set. 2024.
- Disponível em: <https://kartado.com.br/br-230/>. Acesso em: 05 set. 2024.
- GALVÃO, Maria do Carmo Corrêa. **Percursos geográficos**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009.
- GUERRA, A.J.T (org). **Geomorfologia urbana**. Rio de Janeiro. Bertand Brasil, 2011.
- LEFEBVRE, H. **The Production of Space**. Oxford: Blackwell, [1974] 1991.
- LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2001. p. 137-141.
- MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos da metodologia científica**. 6ª edição. São Paulo: ATLAS, 2007.
- MONGIN, Oliver. **A condição urbana: a cidade na era da globalização**. Paris: Seiul, 2005. Editora Estação Liberdade, 2009, para esta tradução.
- PAIXÃO, Alfredo Aguirre da. **Sistemas Rodoviários da microrregião geográfica de Aquidauana – MS**. 2017.
- PANERAI, P.; CASTEX, J.; DEPAULE, J. C. **Formas urbanas –a dissolução da quadra**. SÃO PAULO: BOOKMAN, 2013.
- RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. 4. ed rev. eampl. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

ROSENDAHL, Zeny. **Espaço e religião: uma abordagem geográfica.** Rio de Janeiro: UERJ, NEPEC, 1996.

SANTOS, M. **Pensando o espaço do homem.** São Paulo, SP: EdUSP; Hucitec, 1997.

SANTOS, Milton. **Espaço e Sociedade.** Rio de Janeiro: Vozes, 1979.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos.** Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979.

SANTOS, Milton. **Pensando o Espaço do Homem.** – 5. ed., 3. reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

SANTOS, Milton. **Urbanização brasileira.** São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** Rio de Janeiro: Record, 2001.

SINGER, Paul. **Economia Política da Urbanização.** 2ª ed.- São Paulo: Contexto, 2002.

**APENDICE A – QUESTIONÁRIO AOS COMERCIANTES****UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA – UEPB  
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM GEOGRAFIA  
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – TCC****TEMA: CHEGADA E DUPLICAÇÃO DA BR-230 EM RIACHÃO DO BACAMARTE:  
UMA ANÁLISE DOS DESDOBRAMENTOS SOCIOECONÔMICOS E  
URBANÍSTICOS****QUESTIONÁRIO****DADOS PESSOAIS:****1- Idade**

- Menos de 25 anos
- 25 a 34 anos
- 34 a 44 anos
- 45 a 54 anos
- 55 anos ou mais

**2- Gênero**

- Masculino
- Feminino

- 1 O (A) senhor (a) lembra como era o comércio da rua central antes da duplicação da BR-230?
- 2 O que aconteceu após a duplicação dessa rodovia por aqui?
- 3 O (A) senhor (a) acha que houve muitas mudanças no setor econômico desde que duplicaram a BR-230?
- 4 Na sua opinião, a duplicação trouxe benefícios ou malefícios para a economia da cidade?
- 5 A cidade mudou muito desde a duplicação da Rodovia?

**APENDICE B – QUESTIONÁRIO AOS MORADORES****UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA – UEPB  
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM GEOGRAFIA  
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – TCC****TEMA: CHEGADA E DUPLICAÇÃO DA BR-230 EM RIACHÃO DO BACAMARTE:  
UMA ANÁLISE DOS DESDOBRAMENTOS SOCIOECONÔMICOS E  
URBANÍSTICOS****QUESTIONÁRIO****DADOS PESSOAIS:****3- Idade**

- Menos de 25 anos
- 25 a 34 anos
- 34 a 44 anos
- 45 a 54 anos
- 55 anos ou mais

**4- Gênero**

- Masculino
- Feminino

- 6 O (A) senhor (a) lembra como era o a comunidade antes da construção da BR-230 passar por aqui?
- 7 O que aconteceu após a construção da mesma? Esses acontecimentos são positivos ou negativos?
- 8 O (A) senhor (a) acha que houve que a rodovia foi responsável pelo crescimento urbano da comunidade ou existiam outros fatores?
- 9 Na sua opinião, a chegada e duplicação da BR-230 foi bom ou ruim para a cidade?