

| 1087 | INTERFACES RODOVIÁRIO-URBANAS: ESTUDO DOS EFEITOS PRODUZIDOS PELA BR-230 NO *SPRAWL* DA CIDADE JOÃO PESSOA-PB

Isabela Kirschner de Siqueira Campos, Jussara Freire de Souza, José Augusto Ribeiro da Silveira, Alexandre Augusto Bezerra da Cunha Castro

Resumo

O presente artigo tem como objetivo analisar, de maneira qualitativa e quantitativa, a influência da implantação da rodovia BR-230 na estruturação e expansão da cidade de João Pessoa, na Paraíba, entre os anos de 1964 e 1990. Para tal, foram pesquisados dados históricos acerca da implantação da rodovia e da expansão urbana ocorrida no período delimitado, as políticas federais implantadas, na época, e é apresentada uma análise quantitativa dessa expansão, por intermédio de investigação cartográfica. Os resultados mostram que a rodovia impulsionou fortemente a expansão da cidade para o sul, produzindo excrescências, sendo este setor o que mais cresceu na época, identificando-se alterações no padrão de crescimento espacial e demográfico, além da padronização horizontal e fragmentada do uso e ocupação do solo das regiões lindeiras.

Palavras-chave: anel rodoviário, *sprawl* urbano, interfaces rodoviário-urbanas.

Introdução

Os transportes contribuíram na estruturação das cidades, por possibilitar trocas de informação, mercadorias e deslocamentos humanos. Em países industrializados, o transporte se estabeleceu enquanto indústria de grande porte, ligado diretamente com o bem estar das economias nacionais. Porém, ao fim do século XX, a crença do crescimento da mobilidade gerada pelos automóveis começou a ser revista, uma vez que o transporte automotivo individualizado gerou o declínio dos centros urbano, espraiamento, poluição e acidentes. As tendências de transporte empregadas até os dias atuais não são sustentáveis, e são necessárias mudanças fundamentais em termos de tecnologia, *design*, operação e financiamento do sistema de transportes (Green et al., 1997).

O processo de planejamento dos transportes tem sido desenvolvido para mitigar os problemas do sistema viário, e conseqüentemente tratar os espaços livres públicos, como estruturas fundamentais da cidade, englobando a acessibilidade, a mobilidade e a operacionalidade dos modos de transporte atuais. Os meios de transporte são elementos potenciais da estruturação da forma urbana, pois fluxos específicos de deslocamento geram diferentes tipos de uso do solo. Assim, torna-se imprescindível levar em consideração o

cenário urbano local para a tomada de decisões no planejamento de transportes (Bruton, 1979).

A rede de transportes implantada no Brasil na década de 1950 foi importante para a atração de investimentos, e favoreceu o desenvolvimento de cidades de porte intermediário que, através da centralidade regional influenciada pelas rodovias e investimentos, passaram a receber também importante incremento populacional, sendo dotadas de uma série de equipamentos de abrangência regional (Santos, 1996).

Nas cidades, o incentivo ao uso do transporte individual gerou a ampliação da produção e circulação de automóveis. Com o interesse de modernização do país, privilegiar a circulação de automóveis passou a ser o modelo para o planejamento urbano. As cidades começaram a ser construídas em função dos automóveis (Vasconcellos, 2000).

A BR 230, também chamada de Rodovia Transamazônica, foi projetada durante o governo Médici. Inaugurada em 30 de agosto de 1972, é considerada a terceira maior rodovia do Brasil, com 4.000 km de comprimento. A BR-230 corta os estados da Paraíba, Ceará, Piauí, Maranhão, Tocantins, Pará e Amazonas. Origina-se na cidade de Cabedelo-PB e segue até Lábrea-AM. É a maior via de circulação de pessoas e mercadorias entre os municípios da Paraíba, tendo como referencial o Porto de Cabedelo e as cidades de João Pessoa e Campina Grande. No estado, a rodovia tem 521 km de comprimento, servindo de ligação entre o leste e oeste do Estado, com ramificações e acessos a todas as regiões.

Os estudos de impactos de rodovias em áreas urbanas, como explanado anteriormente, contemplam aspectos ligados à operacionalidade, condições de acessibilidade e mobilidade, e travessias urbanas, porém pouco analisam a relação das rodovias na estruturação e expansão do espaço intraurbano.

Interfaces Rodoviário Urbanas

As antigas estradas em leito natural, utilizadas para comércio, formaram a estrutura principal das rodovias atuais. A maioria delas foi absorvida pela malha urbana, exercendo funções intraurbanas. O possível potencial de concretizar acessibilidade e mobilidade induz ao crescimento urbano de sua região limdeira. Contudo, as rodovias surgem sob interesses nacionais e regionais, não levando em conta a sua relação com o espaço intraurbano (Villaça, 1998).

A implantação de rodovias em núcleos urbanos promove modificações no uso e ocupação do solo, decorrente do poder de atração exercido por ela. Tais modificações

promovem a perda de operacionalidade da rodovia pelo número de cruzamentos e travessias de pedestres, atingindo a própria comunidade, pois estas alterações desordenadas no uso do solo podem provocar a super valorização ou desvalorização dessas áreas com conseqüências, tais como migrações internas e favelização (DNIT,2005).

O crescimento populacional, juntamente à especulação imobiliária e a prováveis facilidades geradas pelos automóveis, induziram as cidades a incorporar áreas antes isoladas pelas barreiras representadas por cursos d'água, ferrovias e rodovias. Assim, a rodovia tornou-se um agente negativo aos fluxos intraurbanos. A população das cidades passou a conviver com interfaces entre cidade e rodovia, que fazem com que os habitantes das regiões lindeiras que realizam atividades em ambos os lados das rodovias tenham que cruzá-la para desempenhar suas funções cotidianas, correndo todos os riscos associados ao tráfego. As deficiências do planejamento territorial urbano dificultam o tratamento adequado dos problemas ligados à presença de rodovias em áreas urbanizadas (Silva Júnior et al., 2008).

A falta de planejamento estruturado na ocupação da faixa de domínio das rodovias estimula o impacto de segregação urbana, reduzindo a funcionalidade do segmento da rodovia. Nas travessias urbanas, duas situações podem se apresentar quanto à ocupação das faixas lindeiras: ocupação estável e tendência a modificações na ocupação e uso do solo. Outro impacto para a comunidade se caracteriza pela perda de acessibilidade, que também afeta também a via, pois tanto veículos como pedestres que se destinem à outra margem da via deverão cruzá-la, o que será feito no ponto de acesso mais curto ao seu destino, não sendo necessariamente o local mais seguro para a travessia (DNIT, 2005).

Antecedentes da BR-230 – a Jurisdição Estadual

A origem do trecho urbano de João Pessoa da BR-230 antecedeu à implantação da Rodovia Transamazônica. A ligação de Cabedelo com o interior do estado já constava em planos nacionais de ferrovias, como o Plano Queiroz (1874 e 1882), Plano Rebouças (1874) e Plano da Comissão (1890). Apenas no Plano Catramby (1926/1927) foi proposta uma estrada, superposta ao traçado ferroviário, cujo percurso se assemelha ao atual.

O Plano Geral Nacional de Viação de 1934, criado no Governo Getúlio Vargas (1930-1937), foi o primeiro projeto nacional para os transportes aprovado oficialmente. Era de natureza multimodal, mas a prioridade conferida pelo governo à modalidade rodoviária já começava, desde então, a se revelar. Designava troncos e ligações das redes ferroviária e rodoviária com um número de ordem obedecendo a critérios técnicos. Constavam não só os

troncos e ligações que deviam ser construídos, como também os já existentes, que fossem de interesse geral, de modo a ser parte integrante da rede federal de vias de comunicação.

De acordo com Maia (1978), durante este período, o Interventor Federal no Estado, Gratuliano da Costa Brito, relatou a importância, para o porto de Cabedelo, a melhoria da estrada que liga João Pessoa ao porto, pois esta caracterizava-se por ser apenas um caminho em leito natural. O relato marca os primeiros pensamentos para a criação da rodovia. A rodovia começou a ser construída em 1941. Os trabalhos de restauração da estrada foram iniciados em 1942 e concluídos em 1943.

Em 20 de março de 1944, o Presidente da República Getúlio Vargas adotou o Plano Rodoviário Nacional, que categorizou as rodovias nacionais em três tipos: longitudinais, transversais e de ligação. Entre estas, figurava a Rodovia Transversal da Paraíba, que ligaria as cidades de Cabedelo, João Pessoa, Campina Grande, Patos e Pombal (Op. Cit).

Dois anos depois, surge o Departamento de Estradas e Rodagem da Paraíba (DER-PB), criado por meio do decreto-lei nº 832, de 26 de junho de 1946, com as atribuições de executar e fiscalizar os serviços compreendidos no Plano Rodoviário Estadual. Com a criação do Fundo Rodoviário Nacional (FRN), haveria recursos necessários para que o então DNER desenvolvesse rodovias de penetração, que alongavam-se pelo interior brasileiro. Os recursos aplicados no plano permitiriam a criação de 1.354 km de rodovias, que incluía a Rodovia João Pessoa - Cabedelo, com 18 km de comprimento. Esta rodovia tornou-se a base da malha rodoviária da capital paraibana. Posteriormente, o trecho foi pavimentado em solo cimento (Paraíba, 1946). Ainda sob jurisdição estadual, recebeu obras de reparo nos anos seguintes, até 1961.

Implantação da BR-230 em João Pessoa - a Jurisdição Federal

Planejada com o intuito de integrar a Região Norte com o resto do país, a BR-230 foi projetada para ser uma rodovia pavimentada com 8 mil quilômetros de comprimento, que conectaria as regiões Norte e Nordeste do Brasil com o Peru e o Equador. O projeto foi modificado para 4.977 km até Benjamin Constant-AM, porém a construção foi interrompida em Lábrea, totalizando 4.223 km de rodovia implantada.

Através da Lei 4.592/1964, foi aprovado o Plano Nacional de Viação, em substituição ao Plano Geral de Viação de 1934. Dentre as diretrizes gerais do plano, constava a continuidade da vitalização dos troncos longitudinais rodoviários.

A rodovia João Pessoa - Cabedelo, de jurisdição estadual, permaneceu inalterada entre as décadas de 1940 e 1960, até ser incorporada ao PNV por meio da criação da BR-230, alterando a jurisdição para a esfera federal. No plano de 1964, já constavam as diretrizes da rodovia por um percurso de 1.605 km, que se estendia entre Cabedelo-PB e Carolina-MA. O plano, portanto, tinha como pretensão federalizar a Rodovia João Pessoa - Cabedelo e incorpora-la à BR-230.

O anel rodoviário parte do ponto de encontro da BR-230 com a BR-101, na entrada da cidade, seguindo a leste até a Mata do Buraquinho e prossegue na direção norte até o terminal portuário no município de Cabedelo (figura 01).

Figura 01: Mapa de João Pessoa, com a BR-230 em vermelho



O projeto da rodovia é datado de 1969. Nele, eram contemplados os 18 km da antiga Rodovia João Pessoa - Cabedelo. A sua implantação pode ser dividida em 4 fases:

- 1ª fase: construção do trecho compartilhado com a BR-101, entre o trevo de Várzea Nova (km 35,6) e o Trevo do Oitizeiro (km 28,1), em 1968;
- 2ª fase: as obras tiveram começo em 1970, entre os km 28,1 (entrada do trecho compartilhado com a BR-101)

- 3ª fase: ocorreu em 1971 foi construída uma passagem de nível para a rodovia, que cortara os corredores das Avenidas Eptácio Pessoa e José Américo de Almeida, sem que houvesse uma interseção física entre a malha urbana e a malha rodoviária (Coutinho, 2004);

- 4ª fase: em 1972, por meio do Programa Especial de Vias Expressas, elaboradas pelo Governo Federal, o município de João Pessoa recebeu um projeto de extensão da BR-230, que seria interligada à BR-101, na entrada da cidade, completando assim o anel rodoviário que circunda a cidade e que consolidou os acessos à capital paraibana (Oliveira, 2006). Esse subtrecho da rodovia é chamado oficialmente de “Contorno de João Pessoa”, tendo um total de 13 km de comprimento.

- 5ª fase: consiste na conclusão das obras de pavimentação de todo o subtrecho “contorno de João Pessoa” da BR-230;

- 6ª fase: São realizadas obras na interseção da BR-230 com a Av. Flávio Ribeiro Coutinho, em 1983.

Síntese da Evolução Urbana de João Pessoa (1964 a 1990)

Por meio da Lei nº 4.380, de 21 de agosto de 1964, foi criado o sistema financeiro para aquisição da casa própria e o Banco Nacional da Habitação (BNH). A ação objetivava articular a política nacional de habitação e de planejamento territorial, para coordenar e orientar a ação dos órgãos públicos e a iniciativa privada, no sentido de estimular a construção de habitações de interesse social e o financiamento da aquisição da casa própria. O principal público alvo eram as classes da população de menor renda.

Após as mudanças estruturais em João Pessoa na década de 60, aliado a construção de conjuntos habitacionais na periferia houve transformações significativas na cidade definindo suas atuais características. Três grandes obras públicas expressam essas mudanças no local: a implantação do anel rodoviário, com os eixos rodoviários da BR-101, em direção a Recife, BR-230, em direção a Cabedelo; a Implantação do Campus Universitário da UFPB, representando o início do planejamento desta área da cidade; e a implantação do Distrito Industrial ao longo do eixo rodoviário, fazendo parte da política de industrialização da SUDENE (Cavalcanti, 1999)

De acordo com o autor, o início da ocupação do setor sudeste de João Pessoa é marcada pela construção do conjunto Castelo Branco, em 1969. Este era o maior conjunto

construído na cidade na época, com 630 unidades, além de ser o primeiro empreendimento a localizar-se após os limites do anel rodoviário da BR-230.

Esses processos ordenaram a população dentro da cidade, criando uma relação mais evidente de estratificação social e uma rápida valorização do solo urbano, surgindo uma maior necessidade de distribuição de infraestrutura básica. O conjunto Habitacional Costa e Silva, criado em 1971, representou um processo significativo de ocupação da área periférica da cidade, sendo 87% das habitações construídas no período. Localizado na porção Leste da BR-101, observa-se uma ocupação que segue um dos acessos à zona urbana.

A partir de 1975 os financiamentos isolados do SBPE começam a declinar diante da crise econômica nacional com o fim do chamado “milagre econômico brasileiro”. O BNH volta então a reativar o mercado popular de habitação substituindo os financiamentos individuais para construção de médio e alto padrão por construções de conjuntos habitacionais se caracterizando como uma tendência nacional também verificada em João Pessoa. Nesse período o processo de periferização acentuou-se, pois foi onde confinou-se essas camadas populares.

Entre 1975-1979 conjuntos habitacionais próximos foram entregues com financiamento pela CEHAP, são eles: Ernani Satiro, Ernesto Geisel, e José Américo. Situados na periferia e entregues a população com baixo nível de infraestrutura como falta de pavimentação e saneamento básico e precário transportes urbanos coletivos e abastecimento de água, acabaram por aumentar a insatisfação da população com a política habitacional do BNH e suas agências locais.

Aliado a isso, ainda na década de 70, acelerou-se o processo de favelização da cidade, possuindo 16 neste período, aumentando gradativamente ao longo dos anos. Parte desta população favelada era de inadimplentes dos conjuntos BNH, retornando as áreas de favelas. Diante da crise econômica, da eclosão de conflitos sociais, inclusive com reivindicações por moradias, o BNH passa por um processo de readequação de sua política habitacional em relação às camadas populares.

O BNH cria em 1979 o Programa de Erradicação de Sub-Habitação (PROMORAR), onde a nível nacional, mudava sua atuação, cujo objetivo era urbanizar favelas e promover a construção de novas habitações através do sistema de autoconstrução. Porém percebe-se que havia mudado apenas em seu discurso, pois continuava com a prática dos conjuntos habitacionais em áreas periféricas cada vez mais distantes com o objetivo de erradicar favelas surge neste contexto o Conjunto dos Grotões, o Conjunto Valentina Figueiredo e Funcionários II e Mangabeira I e II. Acentuando a periferização da cidade e

sendo entregues à população em condições muito precárias de infraestrutura urbana, gerando ainda mais insatisfações e conflitos sociais.

Em relação às principais vias de circulação da borda Sul de João Pessoa em 1985, essas vias se interligavam diretamente as vias de grande fluxo apresentadas acima como a BR-230, BR-101 e a Avenida Hilton Souto Maior; observa-se que apenas o conjunto Valentina de Figueiredo se liga ao restante da cidade através das vias principais do Conjunto Mangabeira.

Sendo um dos princípios de evolução urbana a transposição de aspectos geográficos, observa-se que em 1985, a evolução urbana na borda Sul da cidade teve que transpor o vale do rio Cuiá, que fica entre os Conjuntos Valentina de Figueiredo e o Conjunto Mangabeira. Outro ponto importante são os pontos de cristalização da malha em crescimento, neste ano observa-se que os pontos de cristalização se apresentam as margens das vias expressas e estradas e no entorno das massas de água que são o rio Cuiá e o Rio Laranjeiras.

A tabela 01 mostra a quantidade de conjuntos e unidades habitacionais construídos entre 1968 e 1983. Nota-se que, a partir de 1977, a construção de conjuntos tornou-se maior. Em 1983, especialmente devido à construção de Mangabeira, foram construídos mais de 3.700 unidades habitacionais.

Já em 1990, observamos o crescimento e adensamento do bairro do Valentina de Figueiredo, Conjunto Paratibe em fase de crescimento, junto com o Muçumagro (Monsenhor Magno) e a parte da Costa do Sol, com uma área consideravelmente habitada. Ainda nesse mesmo contexto e na parte sudoeste da cidade, encontramos alguns loteamentos que se estruturam próximo ao Distrito Industrial, e ao sul da cidade encontramos o adensamento do Conjunto Valentina de Figueiredo e alguns loteamentos que se encontram em expansão e que se originaram desse mesmo bairro (Souza, 2011).

Tabela 01: Conjuntos e unidades habitacionais construídos em João Pessoa, entre 1968 e 1983

Ano	Nº de conjuntos	Nº de unidades
1968	05	1.703
1969	01	630
1970	01	561

1971	01	812
1972	-	-
1973	-	-
1974	02	893
1975	02	52
1976	-	-
1977	04	1.192
1978	04	3.334
1979	01	296
1980	06	3.368
1981	02	498
1982	01	910
1983	03	3.716
Total	33	17.965

Fonte: Lavieri et al. (1992)

Interfaces entre BR-230 e Sprawl Urbano de João Pessoa

A figura 02 mostra, espacialmente, como ocorreu a expansão urban de João Pessoa entre as década de 1950 e 1990. Nota-se que, durante o período, a morfologia da cidade mudou. A inserção de uma estrutura viária anelar, em contraponto à morfologia radial da malha urbana de João Pessoa, exerceu poder de atração de infraestruturas, deslocamentos e assentamentos. A construção de conjuntos habitacionais e os assentamentos espontâneos decorrentes criou excrescências na malha urbana, em direção ao sul.

A partir da BR-230 definiu-se os novos limites da franja urbana de João Pessoa na década de 1970. Sua configuração e localização tornaram-se atrativas para a implantação de conjuntos habitacionais e equipamentos de grande porte, a exemplo de centros universitários e complexos esportivos.

A área construída pela construção civil teve um impulso a partir de 1972, após a implantação da rodovia e dos primeiros conjuntos habitacionais, passando a ter médias anuais de 130 mil metros quadrados. Os anos com maior área construída na cidade, entre 1968 e 1984, são os primeiros da década de 1980, influenciado principalmente pela construção de grandes conjuntos habitacionais , a exemplo de Mangabeira (tabela 02).

Figura 02: mapa de evolução urbana de João Pessoa, baseado em Coutinho

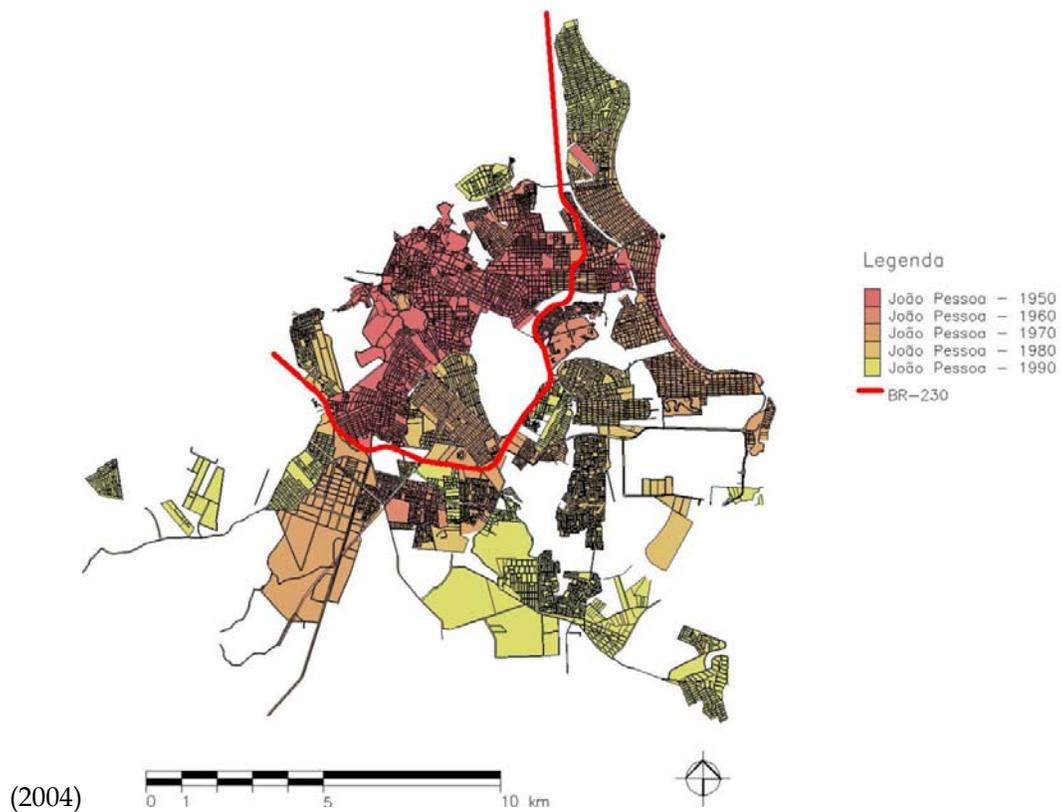


Tabela 02: Área construída em João Pessoa entre 1968 e 1984

Ano	Área Construída (m ²)
1968	153.823
1969	105.396
1970	130.728
1971	86.887
1972	66.500
1973	133.773
1974	184.075
1975	225.959
1976	255.440
1977	285.135
1978	384.432
1979	404.526
1980	487.849
1981	380.867
1982	850.074
1983	483.319
1984	328.679

Fonte: João Pessoa, 1985

Em 40 anos (1950 a 1990), a área urbana de João Pessoa cresceu 379,86%. Em 1950, a cidade tinha 21 milhões de metros quadrados de área urbana, passando para mais de 102 milhões em 1990. O crescimento foi maior entre 1970 e 1990, décadas com maior aumento bruto, superior a 17 milhões de metros quadrados.

Tabela 03: Área urbana de João Pessoa em 1950 e 1990

Ano	Área urbana	Área expandida	% de crescimento
1950	21.451.126 m ²	-	-
1990	102.936.409 m ²	81.485.283 m ²	379,86%

A taxa de crescimento da cidade tornou-se maior após a implantação da rodovia. Entre as décadas de 1950 e 1960, a taxa de crescimento bruto da malha urbana era inferior a 8 milhões de metros quadrados, ao passo que entre 1970 e 1990 a taxa foi superior a 17 milhões de quilômetros quadrados por ano. Entre as décadas de 1960 e 1970, e 1980 e 1990, a taxa foi superior a 27 milhões de quilômetros quadrados, representando a maior expansão em termos de área bruta já registrada na cidade.

Tabela 04: Expansão urbana de João Pessoa entre 1950 e 1990

Ano	Área urbana	Área expandida	% de crescimento
1950	21.451.126 m ²	-	-
1960	29.633.946 m ²	8.182.817 m ²	38,03%
1970	57.308.218 m ²	27.674.272 m ²	93,38%
1980	75.080.625 m ²	17.772.407 m ²	31,01%
1990	102.936.409 m ²	27.855.784 m ²	37,10%

Analisando a expansão urbana ocorrida entre as décadas de 1960 e 1990, observa-se a apropriação de regiões lindeiras à rodovia, concretizando o surgimento do setor sudeste da cidade. Este setor é constituído majoritariamente por conjuntos habitacionais. Além disso, o setor sul foi o que mais contribuiu na taxa de crescimento da cidade, correspondendo a mais de 60% do crescimento total da cidade após a década de 1970.

A estruturação e expansão do setor sul da cidade (incluindo a região lindeira da BR-230) teve papel fundamental no crescimento de João Pessoa. Desde os anos 1960, o setor é o que mais cresceu na cidade, sendo responsável por mais da metade da área expandida por década em João Pessoa. Entre 1970 e 1980, o crescimento do setor sul correspondeu a mais de 91% do crescimento total da cidade. Este intervalo temporal é marcado pelo maior número de conjuntos construídos até então, fato impulsionado pela proximidade e oferta de terreno às margens do anel rodoviário (tabela 05).

Tabela 05: Participação da expansão urbana do setor sul em João Pessoa

Ano	João Pessoa	Setor Sudeste	%
1960	8.182.817 m ²	3.743.774 m ²	45,75 %
1970	27.674.272 m ²	17.506.658 m ²	63,25 %
1980	17.772.407 m ²	16.242.522 m ²	91,39 %
1990	27.855.784 m ²	22.463.943 m ²	80,64 %

O crescimento demográfico de João Pessoa segue o mesmo padrão do crescimento espacial, tendo as maiores médias de crescimento por década após 1970. Entre 1940 e 1970, a taxa média de crescimento era entre 26% e 29%, reflexo do lento processo de crescimento da cidade. Nas décadas de 1970 e 1990, período marcado pela dinamização da expansão urbana, a taxa de crescimento foi superior a 45% (tabela 06).

Tabela 06: População residente em João Pessoa entre 1940 e 2010

Ano	População	Incremento	% de incremento
1940	94.333	-	-
1950	119 326	24.993	26,29%
1960	155 117	35.791	29,99%
1970	228 418	73.301	47,25%
1980	338 629	110.211	48,24%
1990	497 306	158.677	46,85%
2000	595 429	98.123	19,73%
2010	723 515	128.086	21,51%

Fonte: IBGE

Além disso, houve uma mudança no panorama da população urbana e rural, com uma redução da população rural superior a 8% no final da década de 1980. As áreas de cultivo e práticas agropecuárias, localizadas ao sul da cidade, deram lugar aos conjuntos habitacionais, integrando as zonas rurais à malha urbana da cidade (tabela 07).

Tabela 07: Taxa de Crescimento anual da população de João pessoa, por situação de domicílio (1960-1980)

Ano	População Urbana	População rural
1960/1970	4,10%	1,17%
1970/1980	4,34%	- 8,28%

Com o crescimento populacional e a implantação de equipamentos urbanos proporcionados pelas grandes empresas em parceria com o Poder Público resultou na periferização urbana, acentuando cada vez mais os problemas sociais e ambientais. Como exemplo disso, tem-se a poluição dos rios e praias, causando degradação ambiental e, conseqüentemente piorando a qualidade de vida. Sendo assim, vê-se a importância dos

problemas sociais e ambientais dispostos nesta faixa da cidade a partir da ocupação e do processo acelerado de expansão urbana ocorridos nos últimos 50 anos.

Conclusão

Associada a políticas federais implantadas na época, ficou evidente a influência da BR-230 no crescimento urbano de João Pessoa. A partir do final da década de 1960, oanel viário da rodovia serviu de alicerce para a estruturação e consolidação do setor sul, tendo a suas regiões lindeiras ocupadas. Face à localização e configuração física, estabeleceu-se um padrão de ocupação social, sendo predominante a presença das classes populares. Esses padrões são bastante distintos entre os períodos antes e pós construção da rodovia.

A partir da implantação do anel rodoviário, a expansão urbana da cidade tornou-se mais horizontalizada e fragmentada, bem como alterando os padrões morfológicos da cidade, expressados no crescimento desordenado e direcionado ao sul da cidade.

Com características intraurbanas, a BR-230 serviu de vetor para o crescimento da cidade a partir dos anos 1970. Os impactos na acessibilidade, mobilidade e na produção do espaço urbano, a rodovia favoreceu a conurbação de João Pessoa com as cidades vizinhas (Bayeux, Santa Rita e Cabedelo).

Os padrões de crescimento populacional também foram alterados. A partir dos anos 1970, após a inauguração da BR-230, houve um aumento na criação de conjuntos habitacionais, que se localizaram principalmente às margens da rodovia. A população começou a crescer a taxa duas vezes maior à implantação da rodovia.

As fontes bibliográficas pesquisadas não estabelecem explicitamente uma ligação entre as políticas habitacionais e de infraestrutura. Porém, a área de atuação dessas políticas evidencia o potencial que as bordas do setor sul, existentes em 1960, tinham para dinamizar o crescimento da cidade.

Referências

- Bruton, M. J. 1979. *Introdução ao Planejamento dos Transportes*, São Paulo, Edusp
- Coutinho, M.A.F. 2004. *Evolução urbana e qualidade de vida: o caso da Avenida Epitácio Pessoa – João Pessoa – PB*, João Pessoa, M.Coutinho
- DNIT. 2005. *Manual para ordenamento do uso do solo nas faixas de domínio e lindeiras das rodovias federais*, Rio de Janeiro, IPR

Green, D.L., Wegener, M. 1997. Sustainable Transport. *Journal of Transport Geography*, 5, 177-190

João Pessoa, P. 1985 *Perfil Municipal*, João Pessoa, P. João Pessoa

Lavieri, J.R., Lavieri, M.B. 1992. *Evolução da Estrutura Urbana de João Pessoa (1960 – 1986)*, João Pessoa, Textos UFPB

Maia, S. 1978. *Caminhos da Paraíba 1500-1978: História do DER-PB*, João Pessoa, A União

Oliveira, J.L.A. 2006. *Uma Contribuição aos Estudos Sobre a Relação Transporte e Crescimento Urbano: O Caso de João Pessoa*, João Pessoa, J. Agra

Santos, M. 1996. *A Urbanização Brasileira*, São Paulo, Editora Hucitec

Silva Júnior, S.B., Ferreira, M.A.G. 2008. *Rodovias em Áreas Urbanizadas e Seus Impactos na Percepção dos Pedestres* [Em linha]. Sociedade & Natureza. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1982-45132008000100015

[Acessado em: 18 de novembro de 2012]

Souza, J.F. 2011. *A Evolução Urbana de João Pessoa e O Processo de Urbanização dos Bairros de Água Fria e José Américo*, João Pessoa, J. Souza

Vasconcellos, E.A. 2000. *Transporte Urbano nos Países em Desenvolvimento: Reflexões e Propostas*, São Paulo, Annablume

Villaça, F. 1998. *O Espaço Intra-Urbano no Brasil*, São Paulo, Studio Nobel