



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE - UFCG
CENTRO DE FORMAÇÃO DE PROFESSORES - CFP
UNIDADE ACADÊMICA DE GEOGRAFIA - UNAGEO
CURSO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA**

GEDÁLIA DE SOUSA RAMOS

**OS EIXOS INTEGRADOS DE DESENVOLVIMENTO DA PARAÍBA NA
ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DA MICRORREGIÃO DE CAJAZEIRAS**

Cajazeiras-PB
2019

GEDÁLIA DE SOUSA RAMOS

**OS EIXOS INTEGRADOS DE DESENVOLVIMENTO DA PARAÍBA NA
ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DA MICRORREGIÃO DE CAJAZEIRAS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Licenciatura em Geografia do Centro de Formação de Professores (CFP) da Universidade Federal de Campina Grande (UFCG) como requisito parcial para a obtenção do título de graduação.

Orientador: Prof. Dr. Santiago Andrade Vasconcelos

**Cajazeiras-PB
2019**

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação - (CIP)
Josivan Coêlho dos Santos Vasconcelos - Bibliotecário CRB/15-764
Cajazeiras - Paraíba

R175e Ramos, Gedália de Sousa.

Os eixos integrados de desenvolvimento da Paraíba na organização espacial da microregião de Cajazeiras / Gedália de Sousa Ramos. - Cajazeiras, 2019.

80f.: il.

Bibliografia.

Orientador: Prof. Dr. Santiago Andrade Vasconcelos.

Monografia (Licenciatura em Geografia) UFCG/CFP, 2019.

1. Eixos de desenvolvimento. 2. Microrregião de Cajazeiras. 3. Organização espacial. 4. Desenvolvimento econômico - Paraíba. I. Vasconcelos, Santiago Andrade. II. Universidade Federal de Campina Grande. III. Centro de Formação de Professores. IV. Título.

GEDÁLIA DE SOUSA RAMOS


**OS EIXOS INTEGRADOS DE DESENVOLVIMENTO DA PARAÍBA NA
ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DA MICRORREGIÃO DE CAJAZEIRAS**

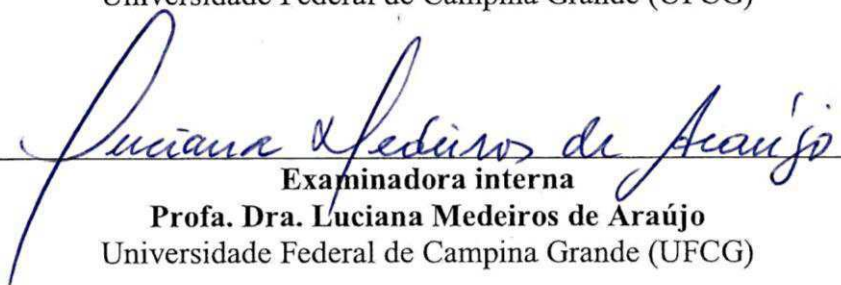
Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Licenciatura em Geografia do Centro de Formação de Professores (CFP) da Universidade Federal de Campina Grande (UFCG) como requisito parcial para a obtenção do título de graduação.

Aprovado em 05/12/2019

BANCA EXAMINADORA


Orientador
Prof. Dr. Santiago Andrade Vasconcelos
Universidade Federal de Campina Grande (UFCG)


Examinadora interna
Profa. Dra. Cícera Cecília Esmeraldo Alves
Universidade Federal de Campina Grande (UFCG)


Examinadora interna
Profa. Dra. Luciana Medeiros de Araújo
Universidade Federal de Campina Grande (UFCG)

À humanidade que sofre,
aos humilhados e esquecidos.

AGRADECIMENTOS

O sentido de todo e qualquer sucesso está na gratidão e é justamente com este sentimento que eu me rejubilo junto aos que, de alguma forma, contribuíram com a construção deste sonho. As incertezas e dificuldades vividas durante cinco anos de academia sempre foram diluídas no mar de carinho e amor que recebi de amigos e familiares, próximos ou do outro lado do mundo.

Cheguei ao término de uma fase formativa, mas não cheguei sozinha!

Aos tantos colegas de curso que encontrei durante estes anos, sobretudo aqueles que dividiram seus conhecimentos comigo.

Aos professores que marcaram minha vida e deixaram suas histórias entrelaçadas às minhas aspirações profissionais, de forma particular, a minha querida Rozilene Ramos, professora aguerrida, cuja força e determinação mudou a história da Educação do município de Carrapateira.

Aos professores do curso de Geografia do Centro de Formação de Professores, pelas contribuições de valor inestimável à minha formação como professora e como pessoa humana, pelas conversas e risadas além da sala de aula, de forma especial, aos queridos Rodrigo Pessoa e Marcos Assis.

Às professoras Cícera Cecília, Ivanalda Dantas e Claudiana, pelas orientações e compreensão durante a experiência no Programa de Residência Pedagógica, etapa fundamental para meu processo de formação docente.

Ao meu orientador, o professor Santiago Andrade, pela paciência e contribuições durante os meses que me acompanhou na construção deste trabalho.

Ao professor Josias de Castro Galvão, por toda a participação na elaboração de meu projeto de pesquisa, por sua generosidade e disponibilidade em me atender e ouvir, mesmo depois de sua partida do CFP, e, principalmente, pela luta em prol de um mundo mais justo e solidário através da ciência geográfica.

À turma 2015.1, o grupo mais comprometido e esforçado que conheci até hoje, colegas que carregarei no peito por toda a minha vida. “Uzcão”, para honrar a luta!

A Suzy Hélen, Luana e Rogério, por tudo o que foram e são para mim, amigos que a universidade me deu e que, apesar dos reveses da vida, sempre serão guardados na melhor parte de minha alma. Sem vocês eu jamais teria chegado até aqui!

A Isabelle Carolinne (Carol), por ser o mar inteiro de doçura que me abraça quando penso em desistir, por sua amizade e companheirismo, por tudo!

A minha família, paiinho (Francisco Antônio) e mainha (Zefinha), que sempre se esforçaram para me dar a melhor educação possível, pelas vezes que sacrificaram seus desejos pessoais para realizar os meus, pela dignidade e exemplo que plantaram em meu coração. Aos meus dois grãozinhos de ouro, meus irmãos Jeffeson e Aleff, vocês são a maior riqueza que tenho na vida.

A Comunidade Servos de Maria do Coração de Jesus, por tudo o que me ensinou e proporcionou durante minha experiência religiosa, por me mostrar que a grandeza da alma é exatamente constituída a partir do amor ao outro.

Ao meu mais infinito Amor, Aquele que jamais se aparta de mim, à Fonte de Sabedoria e todo bem, à Trindade, o Pai e o Filho e o Espírito Santo.

Meu sincero e terno agradecimento.

*“Totus tuus ego sum,
et omnia mea tua sunt”*

RESUMO

O espaço geográfico é o resultado das lógicas mais complexas e dinâmicas construídas pela sociedade enquanto grupo que interage através das técnicas. O papel do Estado na organização espacial é extremamente influenciado pela demanda do capital, o que resulta em ações articuladas pelos dois agentes. Neste sentido, o presente trabalho visa compreender a dinâmica do espaço regional da Microrregião de Cajazeiras a partir das ações propostas pelo “Módulo Micrologística de Transporte de Carga”, dos “Eixos Integrados de Desenvolvimento da Paraíba” (EIDPs). Para tanto, discutimos o conceito de organização espacial numa perspectiva crítica, considerando o papel do Governo do Estado para estimular as dinâmicas regionais; analisamos os EIDPs com enfoque no “Módulo Micrologística de Transportes de Carga”; e buscamos identificar os municípios da Microrregião de Cajazeiras contemplados pelas ações previstas no módulo, avaliando as questões econômicas e os desdobramentos sociais contemplados pela integração regional da microrregião. Pela importância da obra realizada no município de Carrapateira, o último do estado a sair do isolamento asfáltico, buscamos refletir sobre a nova dinâmica instalada no município a partir da pavimentação da PB-384. A investigação foi construída com base em levantamento bibliográfico e documental, efetuado principalmente em plataformas digitais dos governos nacional e estadual, e visita *in loco*, para a aplicação de questionário no município de Carrapateira. O estudo evidencia a importância da ação do Estado para o desenvolvimento social e econômico do território, bem como sua subordinação aos interesses do grande capital. Desta forma, os projetos realizados na microrregião estudada são classificados dentro do microeixo integrador, cuja participação na economia estadual é ainda ineficiente, e, portanto, têm maior relevância na dimensão social. Tais percepções são testificadas na dinâmica gerada no município de Carrapateira após a pavimentação da mencionada rodovia.

Palavras-chave: Eixos de desenvolvimento. Organização espacial. Estado e capital. Microrregião de Cajazeiras.

RESUMEN

El espacio geográfico es el resultado de las lógicas más complejas y dinámicas construidas por la sociedad como un grupo que interactúa a través de técnicas. El papel del Estado en la organización espacial está extremadamente influenciado por la demanda de capital, lo que resulta en acciones articuladas por los dos agentes. En este sentido, el presente trabajo pretende eliminar la dinámica del espacio regional de la Microrregión de Cajazeiras a partir de las acciones propuestas por el “Módulo de Micrologística del Transporte de Carga”, de los “Ejes de Desarrollo Integrado de la Paraíba” (EDIPs). Con este fin, discutimos el concepto de organización espacial desde una perspectiva crítica, considerando el papel del Gobierno Estatal para estimular la dinámica regional; analizamos los EDIPs centrados en el “Módulo de Micrologística del Transporte de Carga”; y buscamos identificar los municipios de la Microrregión de Cajazeiras contemplados por las acciones previstas en el módulo antes mencionado, evaluando las cuestiones económicas y de desarrollo social contempladas por la integración regional de la microrregión. Debido a la importancia del trabajo realizado en el municipio de Carrapateira, el último del estado en salir del aislamiento asfáltico, buscamos reflexionar sobre la nueva dinámica instalada en el municipio desde la pavimentación de PB-384. La investigación se basó en encuestas bibliográficas y documentales, realizadas principalmente en plataformas digitales de los gobiernos nacional y estatal, y visita *in loco*, para la aplicación de un cuestionario en el municipio de Carrapateira. El estudio destaca la importancia de la acción Estatal para el desarrollo social y económico del territorio, así como su subordinación a los intereses del gran capital. Así, los proyectos llevados a cabo en la microrregión estudiada se clasifican dentro del micro-eje integradora, cuya participación en la economía estatal sigue siendo ineficiente y, por lo tanto, tienen mayor relevancia en la dimensión social. Dichas percepciones se ponen a prueba en la dinámica generada en el municipio de Carrapateira tras la pavimentación de la mencionada carretera.

Palabras clave: Ejes de desarrollo. Organización espacial. Estado y capital. Microrregión de Cajazeiras.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Eixos no PPA 1996/1999	33
Figura 2 – Seleção de produtos analisados pelos EIDPs	42
Figura 3 – Metodologia utilizada na seleção dos produtos estratégicos a serem estudados	43
Figura 4 – Mapa do trecho da PB-384 pavimentado pelo PCP	58

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Microrregiões da Paraíba	39
Mapa 2 – Microrregião de Cajazeiras	49

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1 – Obra de pavimentação de Bernardino Batista	53
Imagem 2 – Obra de pavimentação de Bernardino Batista	53
Imagem 3 – Pavimentação concluída em Bernardino Batista	54
Imagem 4 – Obra de pavimentação da PB-384: Carrapateira – São José de Piranhas	54
Imagem 5 – Obra de pavimentação da PB-384: Carrapateira – São José de Piranhas	55
Imagem 6 – Pavimentação da PB-384 concluída	55
Imagem 7 – Restauração da PB-391	56
Imagem 8 – Restauração da PB-391.....	56

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Organização espacial capitalista: Um quadro conceitual	27
Quadro 2 – Classificação dos eixos	51
Quadro 3 – Descrição dos projetos rodoviários da Microrregião de Cajazeiras	52

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Maiores valores do PIB dos municípios paraibanos (2014)	40
Tabela 2 – Malha Rodoviária da Paraíba	46
Tabela 3 – Execução das obras pelo calendário do PCP	52

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Produtos de destaque da Microrregião de Cajazeiras	50
Gráfico 2 – Local em que residem os sujeitos da pesquisa	59
Gráfico 3 – Sexo dos entrevistados	59
Gráfico 4 – Faixa Etária dos participantes	59
Gráfico 5 – Grau de escolaridade	60
Gráfico 6 – Percentual por profissão/ocupação	60
Gráfico 7 – Renda mensal dos participantes	61
Gráfico 8 – Conhecimento sobre os EIDPs	62
Gráfico 9 – Conhecimento sobre o Programa Caminhos da Paraíba	62
Gráfico 10 – Satisfação em relação à pavimentação da PB-384	62
Gráfico 11 – Desenvolvimento socioeconômico local após a pavimentação	63
Gráfico 12 – Melhorias nos serviços/comércio após a obra	63
Gráfico 13 – Desenvolvimento socioeconômico regional após obra da rodovia	64
Gráfico 14 – Nível de satisfação sobre o acesso ao município depois da obra	64
Gráfico 15 – Aumento de deslocamentos para os municípios vizinhos (serviços/produtos/trabalho)	65
Gráfico 16 – Frequência de viagens	65
Gráfico 17 – Tipo de transporte mais utilizado	65
Gráfico 18 – Valor das passagens	66
Gráfico 19 – Qualidade dos transportes	66
Gráfico 20 – Aumento no fluxo de pessoas, mercadorias e informações	66
Gráfico 21 – Aumento da qualidade de vida após a pavimentação	67
Gráfico 22 – Setores mais beneficiados pela pavimentação da PB-384	68

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

APLs: Arranjos Produtivos Locais

BNB: Banco do Nordeste do Brasil

CONVIVER: Programa de Desenvolvimento Integrado e Sustentável do Semiárido

EIDPs: Eixos Integrados de Desenvolvimento da Paraíba

ENIDs: Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento

IDH: Índice de desenvolvimento humano

PCP: Programa Caminhos da Paraíba

PNDR: Política de Desenvolvimento Regional

PPA: Plano Plurianual

PROINVESTE: Programa de Apoio ao Investimento dos Estados e Distrito Federal

PROMESO: Programa de Promoção da Sustentabilidade de Espaços Sub-Regionais

RIDE: Região Integrada de Desenvolvimento

SUDENE: Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	18
2	ORGANIZAÇÃO ESPACIAL, ESTADO E DESENVOLVIMENTO	22
2.1	Da organização espacial à totalidade	22
2.2	Estado e Capital: agentes da organização espacial	25
2.3	Políticas de integração e desenvolvimento regional no Brasil	29
3	EIXOS INTEGRADOS DE DESENVOLVIMENTO DA PARAÍBA: DA ESTRATÉGIA À AÇÃO	38
3.1	A Paraíba no contexto econômico nacional	38
3.2	Potencialidades como base para o desenvolvimento	41
3.3	Micrologística de transporte de carga no plano estratégico: reflexões da Geografia dos transportes, logística e circulação	44
4	A MICRORREGIÃO DE CAJAZEIRAS NOS EIDPs	48
4.1	Perfil de potencialidades produtivas do polo regional de Cajazeiras	48
4.2	Priorização de projetos: Microeixos Integradores	50
4.3	Do isolamento à integração regional: o caso do município de Carrapateira	57
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	69
	REFERÊNCIAS	72
	APÊNDICE A	76
	APÊNDICE B	78

1 INTRODUÇÃO

O espaço geográfico é o resultado das lógicas mais complexas e dinâmicas construídas pela sociedade enquanto grupo que interage através das técnicas. Sua transformação atende a padrões estruturantes que correspondem às necessidades produzidas pela sociedade, pela política e pela economia. De tal forma, o espaço é organizado para o estabelecimento de relações sociais. Neste contexto, propomos uma análise sobre as transformações espaciais advindas de um plano de governo cuja ação prevê a integração regional da Paraíba através de eixos de desenvolvimento.

A pesquisa nasceu de inquietações acerca do desenvolvimento regional refletidas durante a disciplina de Geografia Regional, bem como de um estudo de campo em que pudemos conhecer a organização da Região Integrada de Desenvolvimento – RIDE, Petrolina-Juazeiro. O tema é fortalecido a partir da constatação das evidentes transformações do espaço geográfico resultantes das ações desenvolvimentistas e da adaptação dos setores de iniciativa pública e privada, dos movimentos sociais e a própria sociedade civil como um todo.

Os eixos são parte de um Plano Estratégico da ação de Governo para o estabelecimento de medidas que visam o desenvolvimento social e econômico do estado apresentadas no documento *Eixos Integrados de Desenvolvimento da Paraíba: uma visão estratégica para o estado* (NOGUEIRA et al., 2014), constituído por cinco módulos: Micrologística de transporte de carga; Desenvolvimento Industrial; Energia; Telecomunicação e tecnologia de informação; e Desenvolvimento do Capital Humano.

A pesquisa tem por objetivo compreender a dinâmica do espaço regional a partir das ações propostas pelo *Módulo Micrologística de Transporte de Carga*, dos *Eixos Integrados de Desenvolvimento da Paraíba* (EIDPs), numa abordagem dialética de sua organização espacial, e tem como recorte espacial a Microrregião de Cajazeiras. Atualmente, a nova regionalização propõe a divisão do Brasil em Regiões Geográficas Intermediárias e Imediatas, no entanto, para melhor aproveitamento da pesquisa, utilizaremos o conceito de Microrregião, segundo o IBGE (1990), para procedermos o estudo regional de Cajazeiras conforme apresentado no documento de apresentação dos eixos de desenvolvimento.

Para tanto, discutimos o conceito de organização espacial numa perspectiva crítica, considerando o papel do Governo do Estado enquanto estimulador das dinâmicas regionais, analisando os EIDPs com enfoque no *Módulo Micrologística de Transportes de Carga* para identificar os municípios da Microrregião de Cajazeiras contemplados pelas ações previstas

e avaliar as questões econômicas e os desdobramentos sociais apreciados pela execução das obras. Além disto, atentamos ao fenômeno resultante da pavimentação da PB-384 no município de Carrapateira, exemplo que figura a importância da ação do Estado para a organização espacial e as consequências sociais provenientes do pleito.

O debate sobre Região e Regionalização pode levar o geógrafo ao esquecimento ou negação da problemática geográfica quando este enxerga somente os objetos próprios da economia e da política no discurso. No entanto, ao propormos uma investigação sobre um certo recorte regional, arrefecida pelas nuances da atuação do Governo, temos consciência de que o que nos move é exatamente o propósito de entender e explicar, geograficamente, as transformações sociais que se dão no espaço.

Inicialmente, trabalhamos com a hipótese de que as ações políticas alinhadas a um grupo específico, em geral, condicionam a defesa do Governo pelos interesses econômicos deste mesmo grupo na organização espacial. Os EIDPs são o produto consolidado da ação do Governo da Paraíba “[...] apontando estratégias orientadas à expansão e ao fortalecimento da infraestrutura econômica e social [...]” do Estado. (NOGUEIRA et al., 2014, v. 1, p. 2). Em outras palavras, os eixos de desenvolvimento servem como instrumentos de organização espacial para o Governo.

Entendemos a importância de olhar para o interior das ações governamentais que se materializam no espaço regional e, conseqüentemente, erguem castelos que podem empobrecer ou fazer ascender os grupos sociais dentro de um determinado território. Dessa forma, ao buscar compreender a organização espacial a partir de uma visão social, concebemos a organização da infraestrutura e os equipamentos dispostos sobre o espaço e, principalmente, nos empenhamos em fazer uma leitura que vislumbra a percepção dos impactos sociais adjacentes aos investimentos e obras do plano estratégico de integração regional referentes ao módulo em uso.

Para alcançar tal entendimento optamos por recorte espacial a Microrregião de Cajazeiras, no intuito de verificar os impactos gerados a partir da realização das obras previstas. As constatações nos levaram ao município de Carrapateira, o último do estado a sair do isolamento asfáltico, e para o qual dedicamos maior atenção, uma vez que a ação estava prevista nos projetos direcionados à microrregião estudada.

Além da pesquisa documental, efetuada sobretudo em plataformas digitais de informação de diversos departamentos dos Governos Federal e Estadual, foi realizada uma

atenta pesquisa bibliográfica sobre os autores que discutem o tema e, também, visita *in loco* ao município de Carrapateira para aplicação de questionários¹ com os moradores locais.

O questionário, dividido em duas partes básicas, buscou traçar o perfil socioeconômico do voluntário e, em seguida, pormenorizar pontos importantes acerca da pavimentação da rodovia estadual e a percepção dos sujeitos diante da dinâmica econômica fomentada pela obra. Ao todo, foram aplicados trinta questionários, divididos entre a zona rural e urbana. Definimos como critério para responder ao questionário que os voluntários tivessem a partir de dezoito anos de idade e que morassem no município, no mínimo, há dez anos. Os dados provenientes das etapas de investigação estão organizados em forma de gráficos, tabelas, mapas e imagens que corroboram com o tema de nosso estudo.

O conceito de organização espacial está fundamentado com base no estudo do livro *Região e Organização Espacial*, de Roberto Lobato Corrêa (2003), trazendo também para o diálogo as conceituações de autores como Milton Santos (2008), Sônia Barrios (1986), Henri Lefebvre (1974) e José Luiz Corragio (1979).

É interessante mencionar a dificuldade encontrada para o levantamento de alguns dados e informações, tanto no quesito nacional como em relação ao próprio estado da Paraíba que, antes disponíveis, agora, não constam mais em determinados endereços eletrônicos. Como consequência, em alguns momentos não pudemos fazer as comparações temporais de aspectos econômicos importantes para o estudo.

O trabalho está dividido em cinco partes, a contar da introdução até as considerações finais. O segundo capítulo, intitulado “Organização Espacial, Estado e Desenvolvimento”, aborda o conceito de organização espacial considerando a proposta de uma visão crítica, que sustenta a possibilidade de análise além do pragmatismo do termo, em seguida, é enfatizada a relação Estado e Capital enquanto agentes que articulam a organização do espaço. Por fim, é feito um levantamento das principais iniciativas nacionais para a integração e desenvolvimento regional.

No terceiro capítulo, “Eixos Integrados de Desenvolvimento da Paraíba: da estratégia à ação”, introduzimos a Paraíba no contexto econômico nacional, logo, é apresentada a ideia dos eixos que atribuem às potencialidades de produção e consumo o meio para o desenvolvimento econômico do estado, enfatizando a seleção dos principais

¹ A pesquisa foi submetida ao Comitê de Ética e Pesquisa (CEP) do Centro de Formação de Professores (CFP) da Universidade Federal de Campina Grande (UFCG). No entanto, o parecer do CEP não foi votado em tempo hábil para a apresentação do trabalho no período 2019.2. Como garantia do não ferimento das questões éticas, já que a presente pesquisa envolve seres humanos, temos o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) assinado pelos participantes da pesquisa (Apêndice A).

produtos e cadeias produtivas da Paraíba. A última parte do capítulo tece reflexões sobre o *Módulo de Micrologística de Transporte de Carga* com base na Geografia dos transportes, logística e circulação.

O quarto capítulo, “A Microrregião de Cajazeiras nos EIDPs”, está dedicado a uma análise mais específica sobre o papel da microrregião dentro da dinâmica econômica estadual, em que salientamos as características produtivas e suas potencialidades próprias. Posteriormente, demonstramos como é feita a priorização dos projetos por eixo, chegando aos micro eixos integradores, de onde resultam os investimentos destinados aos municípios da microrregião em análise. Prontamente, chega-se ao projeto de pavimentação da PB-384 que retira do isolamento o município de Carrapateira, objeto para o qual se voltam os resultados e análises dos questionários aplicados.

Nas considerações finais apresentamos as constatações decorrentes de todas as etapas da pesquisa a fim de compreender a nossa problemática de estudo. As reflexões deste segmento nos permitem testificar a importância do Estado para a organização espacial e os desdobramentos que impactam socialmente o território.

A presente pesquisa tem como propósito responder a inquietações acerca do objeto estudado bem como a intenção de servir como escopo inicial para um exame mais aprofundado sobre as questões inerentes à execução do plano de integração estadual da Paraíba através dos eixos de desenvolvimento, que pretendemos desenvolver futuramente na pós-graduação. Direcionamos nosso trabalho, portanto, ao público acadêmico, enquanto classe interessada na problemática científica, assim como, à sociedade em geral e às próprias entidades e grupos inseridos dentro da pesquisa, pois sabemos da validade do estudo para a compreensão das espacialidades de cada coletividade regional.

2 ORGANIZAÇÃO ESPACIAL, ESTADO E DESENVOLVIMENTO

A intervenção do Estado através de políticas que visam o desenvolvimento, seja ele nacional, regional ou mesmo local, embora seja um ofício próprio dos agentes políticos, é extremamente condicionado a agentes outros que se unem às ações de desenvolvimento como articuladores e beneficiários diretos da infraestrutura implantada no espaço. Não obstante, como efeito inerente ao neoliberalismo, toda ação realizada parte do entrelaçamento dos organismos públicos com a iniciativa privada ou, de forma simples, com o Capital, assumindo, assim, o caráter fragmentador do desenvolvimento.

No entanto, novas perspectivas de progresso surgem em meio a um discurso de integração regional, unindo economias de baixo nível à uma dinâmica maior, respeitando as escalas hierárquicas da federação. Abotoado a esse processo, e sendo o foco principal deste estudo, entendemos que as práticas políticas em prol de integração e desenvolvimento desembocam na criação de equipamentos e infraestruturas que produzem e reproduzem a organização espacial.

Neste sentido, dedicamos este capítulo ao estudo dos conceitos acerca da organização espacial a fim de refletir seu uso a partir de uma abordagem crítica para compreensão das relações sociais que se dão no espaço organizado. Em seguida, tecemos reflexões para apontar o papel do Estado juntamente ao Capital enquanto agentes da organização espacial e, por fim, tratamos das políticas de integração e desenvolvimento regional de maior repercussão no Brasil, pontuando os principais acontecimentos dentro desta história política.

2.1 Da organização espacial à totalidade

São muitos os embates que constituem a história da Geografia no que se refere ao seu objeto de estudo, o espaço. Apesar disso, a Geografia não se confina às críticas sobre sua epistemologia amontoadas durante anos após sua sistematização como ciência. Nesse sentido, somos conscientes da variedade de discussões que poderíamos traçar sobre seu objeto, no entanto, para início de nossa reflexão teórica partimos do conceito elaborado por Santos (2008, p. 62), para o qual o espaço “[...] é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá.”

Para Corrêa (2003), apesar de importantes para a Geografia, os conceitos de paisagem, região e espaço, seu objeto é a sociedade. Embora divergindo em sua formação, tanto Santos (2008) quanto Corrêa (2003) preocupam-se com o fator que dá vida e movimento à materialidade, a sociedade. Sem essa, não existe espaço, apenas uma materialidade estática e entregue às intempéries do tempo. Espaço e sociedade são elementos de estudo de muitas ciências, no entanto, cabe enfatizar que a abordagem utilizada para este estudo é vinculada à geografia.

Por esse motivo, é útil à ciência geográfica compreender os processos de organização e reorganização das sociedades ao longo do tempo que, de forma intrínseca, se dão no espaço, originando, assim, a transformação da natureza primeira em uma nova natureza. Posta a discussão sobre organização espacial, nos propomos a evidenciar a sociedade como agente-fenômeno que produz a organização e é por ela reproduzida através dos laços imanentes aos processos de produção, globalização e do capital.

De acordo com Corrêa (2003, p. 52-53), as sociedades:

Organizadas espacialmente, constituem o espaço do homem, a organização espacial da sociedade, ou simplesmente, o espaço geográfico. A objetivação do estudo da sociedade pela geografia faz-se através de sua organização espacial, enquanto as outras ciências sociais concretas estudam-na através de outras objetivações. Resumindo, o objeto da geografia é, portanto, a sociedade, e a geografia viabiliza o seu estudo pela sua organização espacial.

A sociedade, enquanto agente-fenômeno, pode ser entendida no processo de organização e reorganização espacial. Isto porque, ao passo em que uma sociedade prepara (agente) um espaço, seja ele dotado de uma intensa natureza ou mesmo tendo passado por um processo de transformação cujo mecanismo antrópico foi atuante, essa própria sociedade tornar-se-á um produto (fenômeno) resultante do espaço produzido por ela mesma. Com base nesta percepção entendemos a importância de utilizar o conceito de organização espacial como alicerce para compreensão do fenômeno social.

Evidentemente, ao espacializar-se, o homem marca, de forma padronizada, o espaço e o tempo através dos equipamentos e técnicas neles inseridos. Este montante é o que dá ao espaço uma configuração complexa, cuja interpretação prescinde um olhar atentamente geográfico e totalizante: funcionamentos específicos, especializações, relações, arranjo particular sempre em movimento.

A organização espacial é também um objeto, uma materialidade social:

Como materialidade, a organização espacial é uma dimensão da totalidade social construída pelo homem ao fazer sua própria história. Ela é, no processo de transformação da sociedade, modificada ou congelada e, por sua vez, também modifica e congela. A organização espacial é a própria sociedade especializada. (CORRÊA, 2003, p. 53).

A conceituação é defendida pelo autor para a compreensão da dinâmica social sobre o espaço, ainda que, para muitos geógrafos, seja uma abordagem que somente sirva aos estudos da Geografia Teórica. É, também, por este motivo, que a bibliografia que trata do conceito de organização espacial em uma perspectiva crítica seja tão pequena, o que resulta em um campo curto de referências.

Em contrapartida, muitas pesquisas se desdobram através do conceito de produção do espaço, o que para nós não seria tão interessante, pois pretendemos construir uma reflexão teórica que explique, a partir da organização do espaço, o que podemos conferir como sendo uma visão verticalizada, ou seja, que é erigida com base no conjunto de objetos criados pelo homem sobre a Terra, enquanto meio e condição de vida, no presente e no futuro. (CORRÊA, 2003, p. 55).

A importância de uma reflexão social a partir do espaço é ratificada por Barrios (1986, p. 3), ao dizer que “[...] não existe teoria do espaço que não seja parte integrante de uma teoria social geral”. A reflexão social a partir da espacialização do trabalho humano, organizado de forma coletiva e respeitando condicionantes inerentes ao espaço implicam na compreensão da divisão do trabalho e consequente produção. Consubstancialmente surgem as relações sociais “[...] que têm sua essência na produção.” (CORRÊA, 2003, p. 54).

De acordo com Lefebvre a organização espacial remonta como resultado do trabalho e da divisão do trabalho.

La cuestión central en este propósito consiste en dialectizar (más bien, trialectizar) el espacio: no se puede concebir como estático, pasivo o vacío, como si fuera sólo un objeto intercambiable o consumido (por mucho que lo sea en la economía capitalista). En calidad de producto, el espacio forma parte de la producción, y es productor y soporte de las relaciones económicas y sociales, de las fuerzas productivas, de la división del trabajo (planteamiento que deja atrás la interpretación marxista tradicional del espacio social como superestructura). Desde la perspectiva de la dialéctica espacio-sociedad, desde la consideración de la producción (y de los modos de producción), es posible reconstruir la historia del espacio. (LEFEBVRE, 1974, p. 47-48).

Embora Lefebvre faça uma abordagem voltada para o conceito de arranjos espaciais, a noção de produção do espaço (organização espacial) é a mesma que adotamos em nossa pesquisa, uma vez que todas as relações que se dão no espaço geográfico são,

sobremaneira, influenciadas pela produção e o próprio espaço é parte integrante das forças produtivas.

A maneira como os equipamentos estão organizados sobre o espaço respondem a uma determinada lógica e apontam para o tipo de sociedade que deles se utilizam. Nesta direção ressaltamos a necessidade de planejamento para a produção do espaço com vistas ao grupo social e suas exigências, uma vez que o processo de produção é, ao mesmo tempo, de reprodução.

Ressaltamos com Barrios (1986) que:

O espaço socialmente construído compreende o conjunto de elementos materiais transformados pelas práticas econômicas, apropriados pelas práticas políticas e constituídos em significações pelas práticas cultural-ideológicas. (BARRIOS, 1986, p. 19).

As reflexões caminham para o entendimento da organização espacial, não somente como um reflexo da sociedade, mas também como uma condição para o seu futuro, isto é, a reprodução social. Acerca disso, Santos *apud* Corrêa (2003, p. 75), reforça que para compreender a organização espacial e sua evolução, faz-se imperativa a interpretação da relação dialética entre estrutura, processo, função e forma. Somente desta maneira, de acordo com Santos *apud* Corrêa (Ibid., p. 75) teremos a compreensão da totalidade social em sua espacialização, “[...] como os homens organizam sua sociedade no espaço, e como a concepção e o uso que o homem faz do espaço sofrem mudanças”.

Neste certame, é indispensável apontar para os agentes que trabalham em resposta às demandas econômicas e sociais, planejando e executando ações que tomam corpo a partir de uma lógica organizacional do espaço. Em vista disso, na próxima seção elucidaremos o papel do Estado e do Capital enquanto agentes da organização espacial.

2.2 Estado e Capital: agentes da organização espacial

As tensões sobre a organização espacial encaminham o pesquisador a um esquadramento da atividade dos agentes que a manipulam frente o processo de globalização que, apesar de não alcançar todos os territórios de forma homogênea, é capaz de condicionar a tomada de decisão daqueles que estabelecem as leis e executam obras em todas as escalas, até mesmo nos lugares menos atraentes ao capitalismo. Dessa forma, consideramos insubstituível o debate sobre o Estado e o Capital enquanto agentes da organização espacial.

Prosseguimos o estudo com base em Corrêa (2003, p. 62) ao afirmar que, “O grande capital, o Estado e o pequeno capital, cada um destes agentes da organização espacial possui uma estratégia de ação que lhe é aparentemente específica, e que inclui uma dimensão espacial”.

O autor nos chama a atenção com o uso do termo “aparentemente específica”, sugerindo que além da estrutura visível, existe uma dimensão cujos poderes se entrecruzam em favor de algo, ou de alguém. Não é necessário um grande esforço para entender que se trata dos favores que o Estado presta ao Capital no território, porquanto a dinâmica social é diretamente dirigida através de uma estrutura política.

De acordo com Barrios

Numa sociedade estratificada em classes, a forma pela qual se efetua a transformação do meio físico – e seu resultado concreto; o espaço modificado – só pode ser compreendida mediante exame dos interesses dos grupos sociais que dirigem a produção. (BARRIOS, 1986, p. 4).

Pela ordem estabelecida tende-se a modificar o espaço de acordo com os objetos que se apresentam e o Estado, embora atendendo aos interesses contraditórios das classes sociais, deve assistir aos indivíduos em suas demandas, não podendo agir de forma isolada na organização do espaço. Essa organização, por conseguinte, tende a retratar as características do grupo que a criou (CORRÊA, 2003, p. 55). Por este viés analisamos a organização espacial e fazemos uma leitura crítica destacando as ações do governo na implementação de infraestrutura, bem como, as consequências destas na sociedade.

Coraggio apud Corrêa (Ibid., p. 56), aponta para reflexões acerca da organização espacial no capitalismo, avultando “padrões locacionais relativos às operações econômicas e ao sistema de controle e decisão”. Essa perspectiva desemboca em conjuntos de cristalizações, às quais a sociedade deve sua “existência”. O quadro a seguir, retirado de Corrêa (Ibid., p. 58), trata de forma sistematizada as variadas relações que resultam na organização espacial capitalista, dimensionando a organização espacial global como resultado da superposição de organizações espaciais específicas.

Quadro 1 – Organização espacial capitalista: Um quadro conceitual

Objetivo	Atividade	Elemento Material	Cristalização	Organização Espacial Específica
Acumulação de Capital	Produção	Fábrica.....	Ponto	Indústrias Dispersas ou Concentradas
		Mina	Área	Áreas Rurais Especializadas
	Circulação	Terminal	Ponto	Centros de Comunicações
		Depósitos	Linha	Sistema Viário
Controle e Decisão	Canal	Ponto.....		
	Dutos			
	Rodovias			
Reprodução Social	Consumo	etc.	Área	Localidades Centrais
		Banco		
		Escritório		
		Escola		
		Templo		
Quartel				
		Loja		
		Hospital		
		Cinema		
		Habitação		Áreas Sociais

Fonte: Corrêa, 2003, p. 58. Adaptado pela autora, 2019.

Verifica-se que, para a existência de uma globalidade da organização espacial é necessário que haja certa complementaridade dos agentes em prol do modelo de organização espacial requerida. Mais uma vez, apontamos para a responsabilidade do Estado que

[...] através da ação coordenadora e repressora [...] via planejamento territorial, quer através da aliança de interesses das grandes corporações capitalistas, que são capazes de organizar o espaço, ao menos parcialmente, segundo seus interesses. (CORRÊA, 2003, p. 60).

É de suma relevância atentar-se para a contribuição do Estado enquanto agente da organização espacial, do mesmo modo, de sua ação em subordinação às grandes corporações que também criam e alteram a organização espacial, como agentes desta. Ao Capital não parece muito lucrativo investir diretamente no aparelhamento do território, por tal motivo, o Estado é induzido a investir nos setores que lhe são menos rentáveis, mas necessários para o barateamento da produção e melhoramento da mão de obra. No tocante ao modelo capitalista que configura o território, Corrêa destaca:

O Estado capitalista tem progressivamente investido mais e mais, contribuindo para a organização do espaço. Este crescente papel do Estado na organização espacial está ligado às necessidades de socialização dos custos necessários à acumulação do grande capital. (Ibid., p. 61-62).

As formas espaciais são uma fonte de uso para o beneficiamento de todas as estruturas sociais, muito embora seja possível destacar a existência de desníveis em relação ao que, nesse momento, denominamos de lucro objetivo. O Estado acompanha os interesses do Capital e reproduz no território os critérios por ele estabelecidos para o seu funcionamento. Por tal característica, existe, reforçamos, a tendência de fragmentação do território condicionada pela necessidade do mercado e a derivada marginalização de áreas menos atraentes. Com os mecanismos relacionados, o Estado cria o “espaço do capital”.

Diante de um processo tão complexo, não podemos deixar de pensar sobre o poder dos equipamentos públicos enquanto instância de governamento. A tarefa não é simplesmente criar um espaço de “próteses artificiais” que sirvam à acumulação capitalista. A lógica é ainda mais profunda em relação ao controle que o Estado exerce sobre os grupos sociais. Ora, se o Estado torna-se empresário do Capital, ele terá que manobrar as massas populacionais de acordo com os ideais capitalistas e, “a par dessa performance, o Estado possui uma organização espacial de seus aparelhos repressivo e ideológico [...]” (Ibid., p. 66).

Além de coexistir como reflexo social, a organização espacial é também uma condição para o futuro da sociedade. Seria mais fácil analisar uma área bem desenvolvida, cujas rugosidades pudessem ser mais bem compreendidas no decorrer de sua constituição histórica. Contudo, nosso estudo se debruça sobre um recorte espacial sofrido por natureza e abandonado por negligência, dispondo de uma infraestrutura precária e, portanto, pouco atraente.

Pensemos então, em um típico município do sertão paraibano, com menos de cinco mil habitantes, cujo maior valor adicionado ao PIB é proveniente dos recursos municipais de Administração, Educação, Saúde e Segurança. Embora não queiramos reforçar estereótipos, é impossível não associar a realidade descrita a um espaço de subdesenvolvimento e baixa estimativa de progresso. Qual será a quantidade de equipamentos públicos disponíveis à sociedade local? Qual o coeficiente de qualidade da infraestrutura subsidiada pelo Estado nesses espaços esquecidos pela globalização²?

² Ao tratarmos de espaços esquecidos pela globalização fazemos referência ao conceito de territórios opacos definido por Santos (1999), para o qual, as porções do espaço cuja presença de informações e técnicas são

Pensando não de forma negativa, mas realista, se a estrutura organizada é hoje precária, a projeção de desenvolvimento a curto prazo é nula. No entanto, a possibilidade de integração e desenvolvimento, ainda que lenta, é um direito da sociedade e um dever do Estado. Para isso, entende-se que não importa a escala, não importa o valor da área ao capital, a ação efetiva do Estado organizador é necessária para que os grupos sociais continuem existindo, produzindo e reproduzindo o espaço.

A seguir, buscamos incorporar as principais iniciativas do Estado brasileiro diante da problemática de integração e desenvolvimento regional.

2.3 Políticas de integração e desenvolvimento regional no Brasil

Após dezenas de anos em busca de uma metodologia que revigore equitativamente o território, em quesito de desenvolvimento socioeconômico e da tão sonhada integração nacional, com vistas à dispersão dos baixos índices econômicos e sociais nas regiões Norte e Nordeste do Brasil, ainda nos encontramos sobrepujados pela realidade resultante de um processo desigual e, ao que continua a ser reforçado nos dias atuais, presente na totalidade territorial de nosso país.

É interessante, do ponto de vista histórico, compreender a trajetória das políticas públicas que nortearam, estrategicamente, as ações de desenvolvimento no Brasil no intuito de verificar o formato dado ao gargalo regional pelo Estado brasileiro em cada composição do grupo político vigente. Embora nosso objetivo não nos permita adentrar de forma detalhada nesse tema, é de grande relevância tecer considerações acerca das políticas regionais que se efetivaram no decorrer dos anos. Consideramos a expressividade do tema no período entre as décadas de 1950 e 1970 no centro da agenda governamental, início do declínio em 1980 e o silenciamento total ao cabo de 1990, bem como de seu ressurgimento e institucionalização no ano de 2007. (ALVES; ROCHA NETO, 2014).

O período que lança o debate na agenda do Estado é caracterizado pelo projeto de industrialização do território brasileiro. Não obstante, o modelo desenvolvimentista adotado estava relacionado às políticas que visavam o crescimento econômico através da indústria, compreendendo da década de 1920 até a metade dos anos de 1970. (UDERMAN, 2015). A esta altura, abrasados pelo modelo desenvolvimentista, já hegemônico em 1950, instituições e departamentos do governo serviam de escopo inicial na construção de uma

baixas ou nulas e não têm o poder de competir economicamente, muito menos de atrair capital, tecnologia e outras peças da globalização.

política de desenvolvimento baseada na acumulação de capital industrial, validando os planos de desenvolvimento compostos. (LESSA, 1964 *apud* UDERMAN, *Ibid.*, p. 106).

Uderman afirma que o modelo permitia a efetivação de uma série de medidas transcritas através do Estado:

Seja através da formulação de políticas econômicas, da concessão de crédito de longo prazo, de investimentos em infra-estrutura (sic) ou no próprio sistema produtivo, a intervenção do Estado apresentava-se decisiva, estimulando o aporte de capital estrangeiro e de capital privado nacional e viabilizando uma aglutinação de recursos indispensável para a constituição de um parque produtivo de relevo. (*Ibid.*, p. 106).

O sucesso da política de desenvolvimento tal como estava posta, acrescia a economia das regiões Centro-Sul do país em comparação as demais, enfatizando a necessidade de trazer a temática regional para a discussão política do governo. Vale mencionar que o Nordeste foi indiretamente beneficiado com a integração rodoviária e que “[...] a expansão do setor de petróleo e os gastos efetuados na Bahia geravam efeitos multiplicadores que dinamizavam a economia do estado e da região” (UDERMAN, 2015, p. 107).

A tentativa de inserir as regiões periféricas na corrida de integração nacional encontrava o principal entrave na carência de estruturas de planejamento capazes de definir os rumos corretos a serem tomados. No ano de 1959, através da Lei nº 3.692, de 15 de dezembro, é criada a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste - SUDENE, passo importante na consolidação do modelo de intervenção voltado ao desenvolvimento regional. A SUDENE coordenava todos os programas e projetos circunscritos à região Nordeste, buscando atrair investimentos por meio de incentivos fiscais, planejava e executava as intervenções e tinha como principal agente o Banco do Nordeste do Brasil – BNB (UDERMAN, *Ibid.*).

De acordo com Uderman (*Ibid.*, p. 108), “o empobrecimento progressivo de áreas como o Nordeste poderia impedir o florescimento de um grande mercado”, o que suscitava ações urgentes para transformar a dinâmica de consumo regional e ampliar a lucratividade. A ideia de combate às disparidades consistia em sair de uma política de assistencialismo, como propunha o documento “Uma Política de Desenvolvimento para o Nordeste” formulado pelo Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste – GTDN, liderado por Celso Furtado, base da qual se armava a estratégia da SUDENE.

Partindo de um diagnóstico da economia regional, o documento recomendava uma ampla reforma na base de produção rural – incluindo a

reformulação da política de aproveitamento de solos e águas nas áreas afetadas pelas secas, uma reorganização da economia da região semiárida que contemplasse a abertura de frentes de colonização e a ampliação da oferta regional de alimentos –, além da intensificação dos investimentos industriais e do enfrentamento de problemas relacionados à oferta de energia elétrica e ao melhor aproveitamento das tecnologias disponíveis. Do ponto de vista industrial, propunha-se o fortalecimento da matriz produtiva regional através de incentivos tributários, com vistas a reorganizar as indústrias tradicionais e modificar a estrutura da economia da região através da instalação de indústrias de base. (GTDN, 1959 *apud* UDERMAN, *Ibid.*, p. 108).

Apesar de sua criação vir como resposta à desigualdade entre as regiões, agravada, acentuadamente, pelo processo de industrialização do Brasil, a SUDENE não consegue desconstruir o sistema de concentração das atividades econômicas em torno da região polarizada. Essa constatação é corroborada por Cano (1985 *apud* Uderman. *Ibid.* p. 109), para a qual “[...] as políticas de industrialização regional apoiaram a implantação da moderna indústria comandada pelo capital externo à região, que pouca vinculação estabelece com a massa populacional de baixa renda predominante no Nordeste.”

Embora a rentabilidade da indústria no Nordeste ganhasse contornos favoráveis, o reinvestimento dos lucros era de tal forma inferior que a economia intra-regional permanecia estagnada e a modernização da indústria, requerida pelas novas demandas da tecnologia, não podia efetivar-se. Contudo, a dinâmica da indústria nordestina girava em torno das ordens e do capital externo à região, contradizendo o objetivo inicial proposto pela SUDENE de internalizar a renda e aumentar os postos de emprego, motivo pelo qual as diferenças no território nordestino foram ainda mais reforçadas.

Diante da exposta lesão – desigualdade - do Nordeste brasileiro, o governo federal parecia não ter mecanismos que pudessem atuar sem torná-la ainda mais grave. Estamos ainda tratando do momento vivido nos anos de 1970, mas não parece atual tal realidade? Os Planos Nacionais de Desenvolvimento (PNDs) I, II –, ao que mostra a história, também se tornara um fracasso frente à distribuição de renda intra-regional, forjando um espaço de capital ainda mais concentrado. Apesar disto, Portugal (2018, p. 11) afirma que o “[...] Brasil experimentou entre 1969 e 1974 um período de grande crescimento, conhecido como “milagre econômico”, o que intensificou o processo de substituição de importações e a integração econômica das regiões”.

Com a chegada da crise mundial no final dos anos 1970³ o governo adota medidas restritivas e fecha as portas aos programas voltados ao desenvolvimento e fortalece a base que cuida dos interesses nacionais (UDERMAN, *Ibid.*). A década de 1980 é marcada pelo processo de esfriamento das necessidades regionais, assim sendo, o planejamento regional foi se fragmentando e perdendo visibilidade enquanto prioridade na agenda da política nacional.

A onda neoliberal e a nova ideia de modernização da economia renovam a pauta de interesses do Estado dando-lhe uma nova missão, a missão de se distanciar da ação para o território e regular de acordo com as demandas do capital. O novo modelo de ação se baseava num sistema competitivo, de reestruturação produtiva e regulação econômica. Nos primeiros anos de 1990, os projetos de desenvolvimento se encontravam engavetados. No entanto, é importante mencionar que neste período, a economia nacional alcançou ajustes positivos a partir do aumento substancial de investimentos no país.

Na metade de 1990, o Plano Plurianual (PPA) 1996-1999, cria uma nova modalidade de desenvolvimento e integração para o país, com a novidade das parcerias com a iniciativa privada, respondendo aos critérios de uma economia em tons de globalização. Os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento – ENIDs, em suas duas versões (a segunda versão nasce com o PPA 2000-2003), a grosso modo, objetivavam equilibrar o desenvolvimento nacional e promover a distribuição de renda, além de integrar as regiões com vistas à incorporação no mercado internacional (TAVARES, 2016).

Tavares afirma:

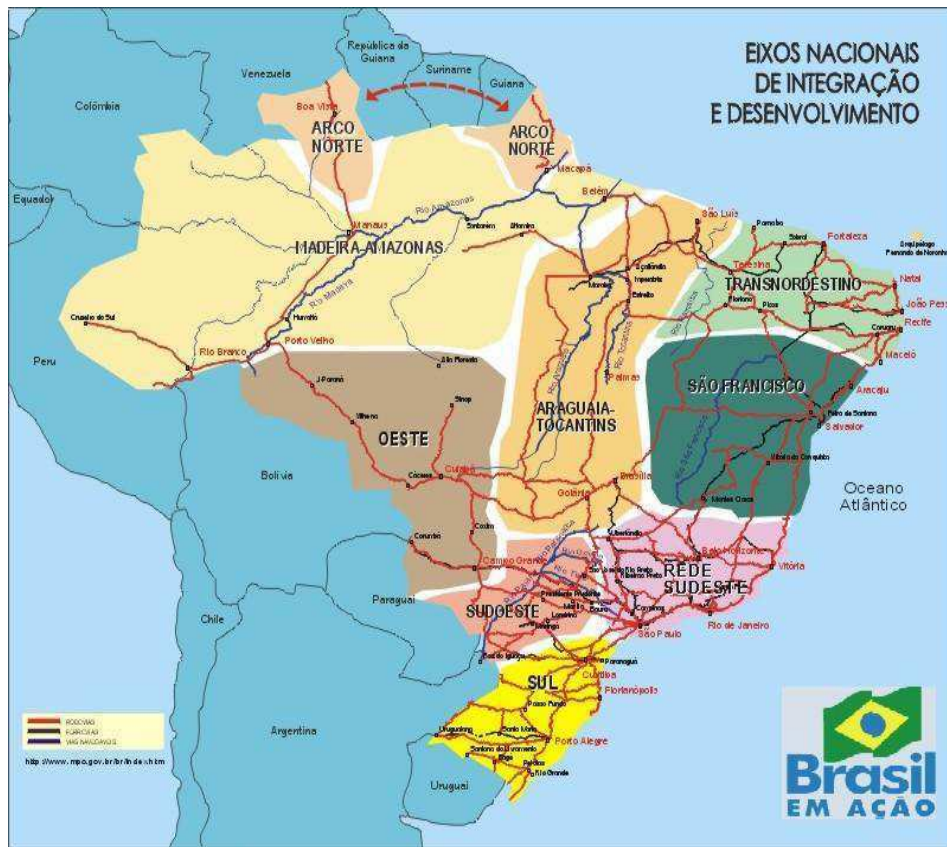
Ao longo desse processo (em cerca de 8 anos) os eixos foram considerados o principal instrumento de dinamização territorial e abordaram as infraestruturas econômicas, de informação e conhecimento, de desenvolvimento social e de meio ambiente. E, como estratégia de atração de investimentos, tornaram-se uma ação pública a partir da provisão de recursos públicos e privados para irradiar o desenvolvimento [...] (*Ibid.*, p. 673).

A projeção das ações nos ENIDs propunha-se a corrigir as disparidades espaciais e sociais, através da construção de infraestrutura nas regiões, aproximando-se do conceito de região de planejamento. Foram definidos nove eixos: Sul; Sudoeste; Rede Sudeste; São Francisco; Araguaia-Tocantins; Oeste; Transnordestino; Madeira - Amazonas; e Arco

³ A crise mundial que iniciara em 1970 foi “[...] desencadeada pelo segundo choque do petróleo e pela grande instabilidade do sistema monetário internacional [...]”, resultando na drástica transformação do planejamento político para o desenvolvimento regional, focando em questões de prioridade nacional (UDERMAN, 2015, p. 112).

Norte. Dentro dessas regiões foram diagnosticadas potencialidades e demandas que reiteravam a necessidade de investimentos em transportes, energia e telecomunicações. Em seguida, foram reorganizadas em quatro regiões definitivas: Rede Sudeste, Eixos Sudoeste e Eixo Sul; Eixo Oeste e Eixo Araguaia-Tocantins; Eixo São Francisco e Eixo Transnordestino; e Eixo Madeira-Amazonas e Arco Norte (Figura 1).

Figura 1 – Eixos no PPA 1996/1999



Fonte: Estudo dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento, 2002.

Cada uma das regiões apresentava uma “função” específica dentro de uma totalidade econômica, expressivamente marcada pelas características provenientes de um processo diferenciado de desenvolvimento socioeconômico, o que apontava para uma consequente falha em relação aos espaços mais carentes que pouca atração suscitavam para os projetos privados.

A cultura da globalização, em questões como esta, difundiam a necessidade de fragmentação do território e da sociedade, assim como nos aponta Santos (2017):

Ao menos em um primeiro momento e sob o impulso da competitividade globalizadora, produzem-se egoísmos locais ou regionais exacerbados, justificados pela necessidade de defesa das condições de sobrevivência regional, mesmo que isso tenha de se dar à custa da ideia de integridade

nacional. Esse caldo de cultura pode levar à quebra de solidariedade nacional e conduzir a uma fragmentação do território e da sociedade. (p. 94).

A proposta dos eixos resultou em uma nova regionalização e justificava-se na premissa de desconcentração de projetos e investimentos, mas no quesito social, mais uma vez, tivemos um déficit que conjura à marginalização do povo nordestino (TAVARES, 2016). Em decorrência às mudanças na estrutura política, mais tarde, os eixos foram excluídos dos planos de gestão nacional.

Os acontecimentos que até aqui moveram a política de desenvolvimento consistiam em uma concepção fortemente vinculada à noção de desenvolvimento industrial. No entanto, esse paradigma é transformado com a apropriação do conceito de capital social. Apesar de não ser um conceito novo, o capital social é incorporado na avaliação de projetos de desenvolvimento pelo Banco Mundial que distinguia quatro tipos de capital, dentre eles o social. De acordo com D'Araújo (2003), o termo trata da capacidade da sociedade em estabelecer relações interpessoais de cooperação com o intuito da produção de bens coletivos. Os investimentos coordenados em capital físico e humano reorganizam a ideia de desenvolvimento.

O papel do Estado na formação do capital social encontra apoiadores e opositores, sua ação na criação de políticas públicas é defendida como sendo um fértil campo para a livre organização dos agentes e instituições. Dessa forma, o Estado passa a exercer o ofício de mobilizador de capital social.

O reconhecimento da relevância da ação intervencionista do Estado não representaria, nesse contexto, um acirramento das contradições entre as práticas desenvolvimentistas e neoliberais, mas um claro arrefecimento dos conflitos, à medida que as novas estratégias tornariam mais difusas as ações públicas, afastando-as do foco produtivo direto. O Estado assume, então, um papel indireto na promoção do desenvolvimento, cuidando da organização das bases de apoio ao fortalecimento produtivo. (UDERMAN, 2015, p. 118).

Com a consciência da importância da participação popular e eleição de um presidente do Partido dos Trabalhadores (PT), o sr. Luiz Inácio Lula da Silva, empossado no ano de 2003, temos uma ressignificação das diretrizes que moviam as políticas de desenvolvimento regional que, então, se deslocam aos novos espaços sub-regionais descritos pelo Programa Brasil de Todos. Se intensifica o apoio à criação de núcleos produtivos “como uma oportunidade singular para a desconcentração espacial da produção

e a valorização dos recursos potenciais dispersos no território nacional.” (BRASIL, MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, 2003, p. 101).

A Política de Desenvolvimento Regional (PNDR), instituída em 2003, apresentava-se como uma nova fase para o desenvolvimento, agora entendido por uma visão multifacetada e englobando várias dimensões, sociais, econômicas e ambientais.

Para tanto, em 2004 foi criado o Grupo de Trabalho Permanente para Arranjos Produtivos Locais, com a incumbência de gerir as ações coordenadas do governo no apoio a Arranjos Produtivos Locais (APLs). O PPA 2004-2007 (BRASIL, MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO..., 2003, p. 17) traz um viés jamais visto na política de desenvolvimento brasileira, estando no centro das discussões, a classe trabalhadora é entendida como potencial de consumo em massa e, a partir disto, torna-se o horizonte para o qual se desdobram os investimentos do Governo Federal no intuito de distribuir as riquezas favorecendo a ampliação da base de consumo de massa. É claro que este é apenas um dos pontos fundamentais descritos como objetivos da política social estabelecida.

A nova política sugeria que o desenvolvimento devia ser construído em âmbito local, considerando as potencialidades desses espaços numa perspectiva a longo prazo. Neste enfoque, o governo deixa passar um fato importante sobre o território, sua heterogeneidade. Na tentativa de reaplicar metodologias de sucesso em outros locais, negligenciava-se a estrutura presente e a falta de condicionantes para que o mesmo sucesso pudesse vir a ser galgado em todas os espaços submetidos ao modelo. Tal falha foi admitida posteriormente, afirmando que “o município é uma instância adequada de controle, mas nem sempre de Planejamento” (BRASIL. MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO..., 2003, *apud* UDERMAN, 2015, p. 123), o que não promovia a inserção das regiões dentro do processo de desenvolvimento nacional.

Abrimos um parêntese para admitir que as políticas públicas que redefiniram o lugar do trabalhador no Brasil são, até hoje, o maior triunfo e mecanismo de inclusão social da democracia brasileira, assim como prevista no PPA 2004-2007 (BRASIL, MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO..., 2003, p. 5), “a essência deste Plano Plurianual é fazer da justiça social a nova alavanca do desenvolvimento.”

Os principais programas direcionados à política de desenvolvimento regional pelo dito governo foram o Programa de Promoção da Sustentabilidade de Espaços Sub-Regionais (PROMESO), destinado ao desenvolvimento sustentável de 12 Mesorregiões, Programa de Desenvolvimento Integrado e Sustentável do Semiárido (CONVIVER), o

Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira, e o programa que estabelecia as Regiões Integradas de Desenvolvimento (RIDEs) (VIANNA et al., 2006).

Em 22 de fevereiro de 2007, através do Decreto nº 6.047, foi normatizada a Política de Desenvolvimento Regional (PNDR):

Em suma, trata-se de um novo horizonte para as políticas de desenvolvimento, em que o objetivo de crescimento econômico necessariamente se associa à mobilização cívica, à cooperação, à valorização das identidades locais e regionais e à inclusão participativa de amplos setores da sociedade. (BRASIL, Ministério da Integração Nacional, 2007, p. 9).

Ainda em 2007, foram recriadas as superintendências extintas em 2001, entre elas a SUDENE, as quais “[...] ficaram responsáveis pela gestão e articulação com políticas (sic) públicas existentes, de ministérios, estados ou municípios, visando convergir as ações estatais.” (PORTUGAL, 2018, p. 18).

Apesar do aparato teórico do qual se constituía a base para a nova agenda sobre o tema, a fragilidade herdada das décadas de 1980 e 1990, em cujo período não havia um projeto eficiente para o desenvolvimento regional, não permite que as ações previstas saiam do papel com o êxito estimado (ALVES; ROCHA NETO, 2014). Sobre sua ineficiência prática, o Relatório de Avaliação da PNDR declara que, “a Política Regional caracterizou-se como um conjunto de ‘instrumentos sem uma política’” (BRASIL, MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL, 2011, p. 89). Sem embargo, não se pode negar que a PNDR foi a materialização primeira da tentativa de instituir uma política de desenvolvimento regional no Brasil (ALVES; ROCHA NETO, Ibid.).

Após o Golpe de 2016⁴, a instabilidade política e econômica desestabiliza as ações em prol do desenvolvimento regional. Corroborando com essa ideia, Portugal (2018) afirma que:

A mudança de governo no Brasil em 2016 trouxe ideias similares à dos anos 1990 e no que tange a atuação do Estado sobre os problemas regionais, a tendência é incentivo a (sic) projetos de logística e parcerias com a iniciativa privada, porém ainda não é claro o posicionamento como tal, pois o ajuste macroeconômico e a instabilidade política (sic) atual deixam para segundo plano, ações do Estado como a Política (sic) Regional. (PORTUGAL, 2018, p. 21).

⁴ Dada a violência com a qual a democracia brasileira foi atacada e diante do processo de impeachment da presidenta Dilma Rousseff, concretizado em 2016, concordamos com Oliveira (2016) ao se referir ao mencionado processo como sendo a última fase que consolidou o golpe ao Estado brasileiro no referido ano e cujos desdobramentos vêm sendo refletidos em nosso sistema político até os dias atuais.

Acerca do novo cenário político no país, novas análises sobre a estrutura e ação para o desenvolvimento do Nordeste se tornam incompletas, visto que não se completou nem um ano do empossamento do então presidente da República.

Adiante, tratamos do plano de governo apresentado através dos EIDPs, objeto que fundamenta nossa problemática e confirma-se como ferramenta que serve ao processo de organização espacial.

3 EIXOS INTEGRADOS DE DESENVOLVIMENTO DA PARAÍBA: DA ESTRATÉGIA À AÇÃO

O cenário da economia paraibana tem obtido grandes conquistas nos últimos anos, mostrando que é possível garantir o desenvolvimento a partir de políticas que buscam integrar o território tendo como base as próprias potencialidades do estado. O documento “Eixos Integrados de Desenvolvimento da Paraíba: uma visão estratégica para o estado” (NOGUEIRA et al., 2014a) apresenta tais potencialidades traçando, de forma estratégica, ações que visam garantir melhorias no desenvolvimento econômico e social do estado.

O atual capítulo visa delinear o perfil socioeconômico da Paraíba no contexto nacional, em seguida, traz as análises das potencialidades apresentadas no documento base do estudo, e conclui com a apresentação de “Micrologística de transporte de carga” (NOGUEIRA et al., 2014b), corroborado por reflexões da Geografia dos transportes, circulação e logística.

3.1 A Paraíba no contexto econômico nacional

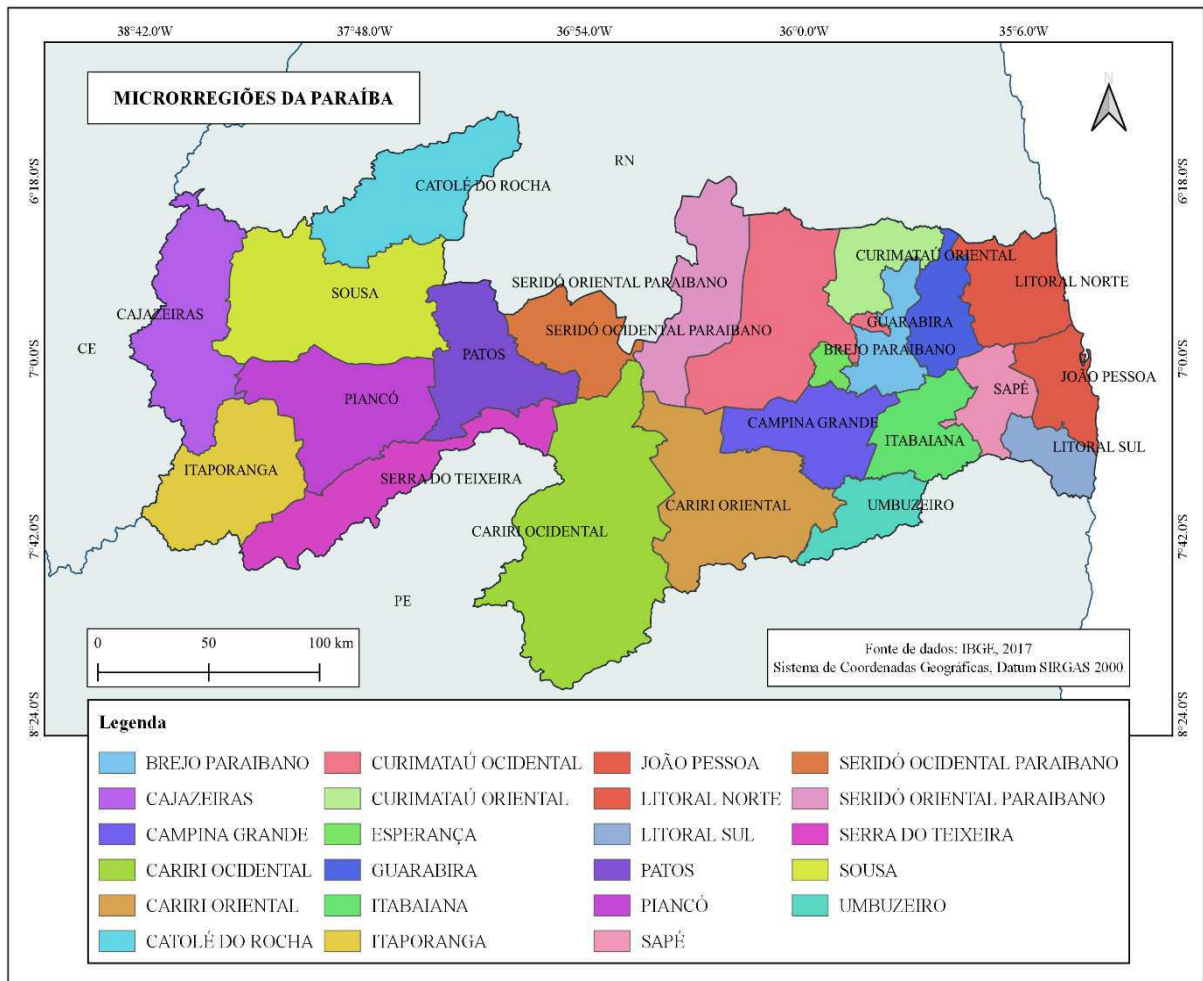
A economia paraibana tem passado por grandes transformações em sua estrutura produtiva e social, um fato que se relaciona com a própria marcha da economia nacional nas últimas décadas. Para melhor entendimento das dimensões econômicas da Paraíba que viabilizaram o planejamento dos eixos de desenvolvimento em 2014, fez-se um apanhado de dados que atestam o crescimento positivo dos índices relativos à economia estadual.

A dinâmica socioeconômica do estado da Paraíba, assim como nos demais estados da região Nordeste, está alicerçada sobre uma estrutura bastante aturada, dado o processo de desenvolvimento desigual do país. Consideramos outra importante característica da economia paraibana como sendo a sua heterogeneidade produtiva, num território constituído de espaços com uma demografia também desigual.

Com aproximadamente 90% do seu território localizado na região Semiárida nordestina, a Paraíba “[...] ocupa 0,7% do território brasileiro; a 20ª posição em extensão territorial entre os 27 estados e o Distrito Federal do país e 3,6% do território nordestino ou a 6ª colocação em extensão territorial entre os 9 estados da região Nordeste” (MENDES et al., 2012, p. 8). As condições de sua localização geográfica proporcionam limitações ao desenvolvimento de algumas culturas, mas este não pode ser o argumento utilizado para atrasar uma política de gerenciamento de suas potencialidades.

A paraíba possui 223 municípios e está dividida em 23 microrregiões geográficas (IBGE, 2010), sua evolução territorial inicia-se no litoral em direção ao interior, conformando com o processo histórico, o desenvolvimento dos centros urbanos de sua economia que são João Pessoa, Campina Grande, Patos, Sousa e Cajazeiras. O movimento populacional, segundo Mendes (2012, p. 9), “[...] acompanha a dinâmica produtiva e comercial em nível local, estadual, regional, nacional e mesmo internacional”.

Mapa 1 – Microrregiões da Paraíba



Fonte de dados: IBGE, 2017. Elaborado e executado pela autora, 2019.

Conforme Mendes et al. (2012, p. 16), a Paraíba apresenta-se numa situação de subdesenvolvimento em expansão. Essa conjuntura significa que, apesar do seu crescimento, a presença de baixos níveis de desenvolvimento, como no caso do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) que ocupa o 23º lugar no país com o valor de 0,658 (IBGE, 2010), o estado permanece numa zona ainda inferior em relação a outras unidades da federação. Acerca disto, Mendes et al. (2012, p. 16) afirmam que o fenômeno do baixo

nível de desenvolvimento da economia paraibana está relacionado, entre outros, com o fator da realidade da educação no estado.

Mendes et al. (2012) asseguram que:

A dinâmica setorial favorece a prevalência dos serviços e da indústria, com a participação do emprego reafirmando a queda da parcela na agricultura. O exame dos fluxos comerciais interestadual e externo revela seu estado deficitário, concentrado em poucos produtos, em suas exportações, e com teor de maior valor agregado e diversificação em suas importações. (p. 5).

A produção econômica da Paraíba apresenta uma certa constância, em torno de 6%, do PIB do Nordeste e menos de 1% do PIB nacional, considerando os dados referentes aos anos de 1995-2009 (Mendes et al., 2012). Neste certame, exibe uma taxa de crescimento que a mantém num patamar proporcional em comparação com o nível produtivo regional e nacional. Com base nos dados apresentados pelo IDEME (2016), os municípios com maior valor do PIB do estado no ano de 2014 foram João Pessoa, Campina Grande, Cabedelo, Santa Rita e Patos (ver Tabela 1).

Tabela 1 – Maiores valores do PIB dos municípios paraibanos (2014)

Municípios	2014		Variação nominal
	PIB (1.000 R\$)	Participação (%)	(%) 2014/2013
Paraíba	52.936.483	100	
João Pessoa	17.462.539	33	16,4
Campina Grande	7.541.055	14,2	14,7
Cabedelo	2.294.113	4,3	13
Santa Rita	2.079.084	3,9	9,1
Patos	1.322.958	2,5	14,5
Subtotal	30.699.749	58	15,1
Outros Municípios	22.236.734	42	12,8

Fonte: IBGE E IDEME/Produto Interno Bruto dos Municípios, 2014. Adaptado de: Equipe de Contas Regionais do IDEME/PB, 2016.

A tabela mostra o valor agregado do PIB dos demais municípios do estado e evidencia que os cinco municípios com maior valor concentram 58% do total do PIB paraibano. Em relação à variação nominal, referente ao ano de 2013, o aumento percentual somado é de 17,9% em 2014. Os valores demonstram as gigantescas disparidades econômicas que constituem o território paraibano e, neste sentido, conforma-se ao objetivo requerido pelos eixos na tentativa de integrar o estado por meio da construção de

infraestruturas que incidirão na melhoria da interação econômica tendo como fator de arranque as potencialidades de cada unidade regional, conforme apresentado a seguir.

3.2 Potencialidades como base para o desenvolvimento

Ao percorrer a história que relata as variadas tentativas de inserção da economia norte-nordeste do Brasil em um patamar de “glória” juntamente às demais regiões do país, nós podemos verificar a contratação da ideia de potencialidades como o alicerce para configurar positivamente a dinâmica da economia. Vimos que essa metodologia não é de toda bem-sucedida, uma vez que, os lugares não possuem a mesma infraestrutura, entre outros condicionantes, que permitam o seu sucesso. No entanto, esta é a base para a integração da Paraíba de acordo com o ideal apresentado pelos eixos de desenvolvimento.

Os EIDPs, enquanto parte de um plano estratégico, partem do diagnóstico da realidade econômica do estado da Paraíba, com foco nos pontos sugeridos por cada um dos módulos apresentados, traçando um perfil das potencialidades regionais e sugerindo a ação do governo, juntamente com a sociedade civil organizada e a iniciativa privada, na execução de projetos que criam novas infraestruturas e revitalizam o território estadual.

O objetivo do projeto é, portanto,

Consolidar eixos integrados de Desenvolvimento do estado da Paraíba, integrando física e economicamente o Estado através da identificação e seleção de todos os segmentos que favoreçam a inserção da Paraíba nas economias regional, nacional e mundial, criando instrumentos adequados para orientar o fortalecimento e a modernização da infraestrutura estadual com a participação da iniciativa privada conjugando esforços. (NOGUEIRA et al., 2014b, p. 8).

Os segmentos entendidos como potencialidades, são dispostos nas áreas de micrologística de transporte, desenvolvimento industrial, matriz energética, telecomunicação e tecnologia de informação, e capacitação do capital humano. De acordo com o documento, são estes os pilares que promoverão o desenvolvimento econômico do estado e, portanto, os investimentos estruturantes são a eles direcionados. A tentativa de inserção da “Paraíba competitiva” no cenário regional, nacional e mundial, contou com o apoio decisivo da SUDENE.

Como já identificado no item anterior, a Paraíba não possui um mercado de exportação abrangente visto que são poucos os produtos oferecidos que respondem à demanda do comércio internacional. O estudo das 23 microrregiões, apresentado pelos

EIDPs, traz uma seleção de produtos estratégicos dentro do Estado, como podemos ver na Figura 2. De acordo com Nogueira et al (2014b, p. 11) a “[...] análise permitiu priorizar os 14 principais produtos da Paraíba que tiveram então a sua dinâmica logística estudada em detalhe - Além destes, 4 produtos de grande consumo na Paraíba também foram estudados”.

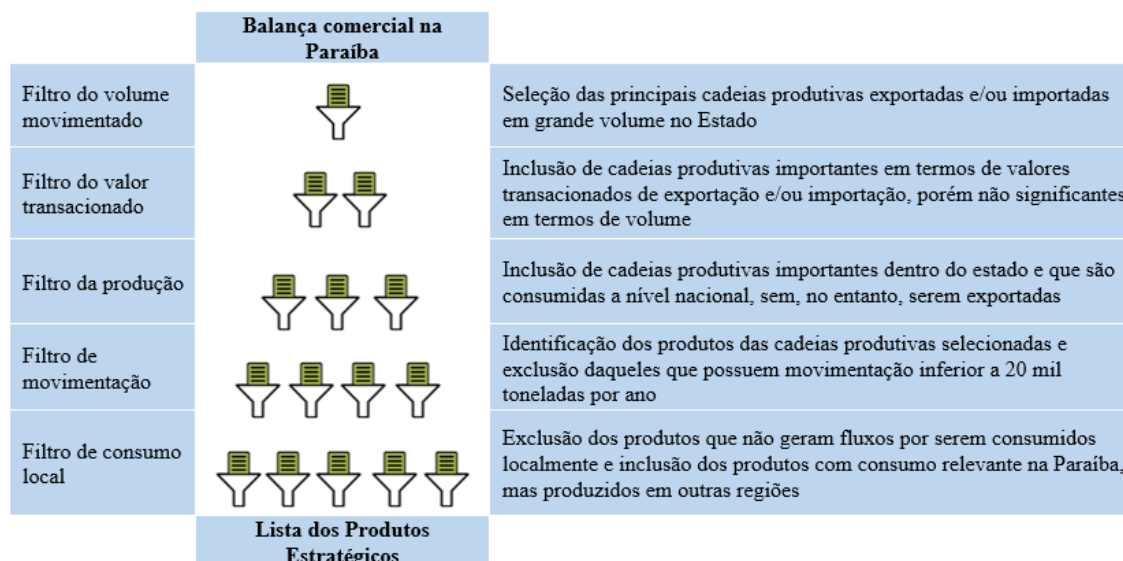
Figura 2 – Seleção de produtos analisados pelos EIDPs



Fonte: Nogueira et al., 2014b.

A partir desse levantamento, o estudo buscou compreender a dinâmica de produção e consumo de cada um dos produtos, permitindo assim mapear a matriz origem-destino de cada produto estratégico da Paraíba e, logo, a demanda por infraestrutura de transporte que eles geram (NOGUEIRA et al., 2014b). A metodologia escolhida para chegar a uma lista de produtos estratégicos baseou-se na utilização de cinco filtros específicos, conforme mostra a Figura 3.

Figura 3 – Metodologia utilizada na seleção dos produtos estratégicos a serem estudados



Fonte: Nogueira et al., 2014c. Elaborado pela autora, 2019.

A análise da balança comercial da Paraíba, referente ao ano de 2011, indica a relevância de 10 cadeias produtivas para a região, no tangente às exportações e importações. O módulo apresenta as cadeias divididas entre: movimentação em volume – petróleo e derivados, açúcar e álcool, trigo, calcário e ilmenita; e movimentação em valor – eletroeletrônicos, calçados, têxteis, algodão e ferro e aço.

Com relação à produção agropecuária, “[...] percebe-se a importância da cana-de-açúcar, abacaxi, mandioca, banana e coco verde” produzidos principalmente pelos municípios de João Pessoa, Santa Rita, Sapé, Mamanguape, Guarabira, Campina Grande e Sousa (NOGUEIRA et al., 2014c, p. 41). A produção extrativista conta com a existência de 4 cadeias produtivas e se destaca na produção mineral com bentonita, calcário e ilmenita, e lenha.

Além destas, o documento apresenta mais duas cadeias de relevância no Estado, referentes à produção industrial de bebidas e titânio, somando 16 cadeias produtivas que resultam no seletivo grupo de produtos estratégicos. A estes produtos se relaciona a potencialidade base para o crescimento econômico e social da Paraíba e, portanto, designam o tipo de investimento a ser feito.

No próximo item abordamos a importância da rede que serve ao transporte, logística e circulação, de mercadorias e pessoas, considerando as reflexões da própria Geografia que discute o tema.

3.3 Micrologística de transporte de carga no plano estratégico: reflexões da Geografia dos transportes, logística e circulação

A ideia de desenvolvimento oferecida pelas potencialidades de um determinado lugar não é suficiente para um impulso completo em direção ao triunfo econômico. Não obstante, pensar a produção de qualquer produto exige uma estrutura que subsidie todas as etapas da atividade produtiva, inclusive, o armazenamento e a distribuição. Dedicamos esta parte da pesquisa para refletir sobre transportes, logística e circulação, apropriando a linha de pensamento da Geografia⁵ e problematizando o relatório do Módulo I – Plano Estratégico da Micrologística do Transporte de Cargas da Paraíba, dos EIDPs.

O objetivo salientado no plano estratégico, de maneira geral, evidencia uma preocupação em alcançar os degraus de ascensão das dimensões econômica e social do Estado. Para tanto, o módulo reúne informações em forma de diagnóstico, que retratam as atuais condições da infraestrutura de transportes da Paraíba, apontando os investimentos em infraestrutura logística que devem ser priorizados no intuito de conquistar maiores e melhores benefícios. Como nossa proposta está direcionada ao estudo da microrregião de Cajazeiras, nossas análises terão foco nos projetos encaminhados a esta área.

As informações contidas no módulo acerca da infraestrutura de transportes, em tese, retratam a grande distância no desenvolvimento deste setor existente entre as regiões paraibanas. O documento está dividido em cinco partes: Introdução; Diagnóstico de cadeias produtivas; Diagnóstico da infraestrutura atual; Priorização de projetos estratégicos; e Conclusões.

Quando pensamos em integrar áreas, muito facilmente, a ideia de transportes nos chega como um *insight*, afinal de contas, apesar dos espaços encurtados por meio da revolução informacional, a sociedade mantém, como nunca antes, os fluxos de mercadorias e pessoas, assim “[...] as redes de transportes eliminam constantemente as discontinuidades espaço/temporais no território” (SILVEIRA, 2011, p. 26).

Mais do que transportar mercadorias e pessoas, as redes de transportes servem de duto para a circulação do capital, esta nuance se conecta ao objetivo dos eixos integrados de desenvolvimento.

⁵ Concordamos com SILVEIRA (2011, p. 7), segundo o qual “[...] o ramo Geográfico que chamamos de Geografia da Circulação, transportes e Logística deve dedicar-se a entender a circulação, o transporte e também a logística e suas reproduções espaciais”.

É necessário por (sic) a produção em movimento, pois a circulação passou a presidir a produção. Com as especializações dos territórios devido à ampliação do domínio das corporações os territórios se modificam. Os espaços são tecnicados e repletos de fixos (empresas, moradias, infraestruturas, etc.) que exigem circulação de pessoas, mercadorias, informações e capitais e, por conseguinte, demandam mais sistemas de movimento especializados. Quanto mais há necessidade de circulação do capital mais necessidade vai haver de expansão dos fixos e fluxos de transportes, armazenagem e comunicações. (SILVEIRA, 2011, p. 25).

Os terminais e modais logísticos existentes no estado são o ferroviário, aquaviário (por cabotagem), aeroporto e rodoviário. Vale salientar que dentre eles, o modal rodoviário é o mais utilizado e amplamente mais indicado para curtas e médias distâncias, considerando as dimensões do estado, com relação às interações com os estados do Rio Grande do Norte, Pernambuco e Ceará, os modais ferroviário e aquaviário são também outras possibilidades. (SILVA JUNIOR et al., 2016).

Os principais aeroportos do estado são o de João Pessoa, Campina Grande, Patos e Sousa, no entanto, em termos de movimentação de cargas, o aeroporto internacional de João Pessoa é o que mais se destaca. Os dados do documento base mostram que no ano de “[...] 2012 o aeroporto movimentou aproximadamente 4,0 mil toneladas de carga doméstica e mais de 1,2 milhões de passageiros tendo como principais rotas regionais os aeroportos de Natal, Salvador e Recife.” (NOGUEIRA et al., 2014c, p. 254).

O Porto de Cabedelo é o único porto organizado do estado da Paraíba, e está localizado no município de Cabedelo, à aproximadamente 15 km de João Pessoa-PB, sendo administrado pela Companhia Docas da Paraíba (COSTA, 2016). Conforme os dados do módulo estudado, o porto de Cabedelo movimentou 1,9 milhões de toneladas em 2012 com realce para o desembarque de combustíveis e derivados do petróleo (NOGUEIRA et al., 2014).

“A malha rodoviária paraibana compreende um total de 6.719 km [...]” e, ao que tudo indica, se encontra em condições favoráveis de uso (NOGUEIRA et al., 2014c, p. 266). As questões para as quais se desdobram nossas reflexões se inclinam principalmente sobre a modalidade de modais rodoviários, uma vez que a área estudada ainda carece de outros meios de transporte.

As categorias das atividades econômicas atendidas pelo modal rodoviário se dividem no transporte de cargas e no transporte de passageiros.

Em relação às cargas, o deslocamento por rodovias é o mais apropriado para produtos de maior valor agregado ou perecíveis, em pequenas e médias distâncias, e que possuem pequena ou média tonelagem. [...] em

relação aos passageiros, a flexibilidade de horários e os custos são as vantagens oferecidas em deslocamentos de curta ou média distâncias. Além disso, há um fácil acesso ao serviço por ser o modo mais difundido no território nacional. (CNT, 2017, p. 19).

A malha rodoviária do estado da Paraíba é composta pelas jurisdições federal, estadual e municipal, consolidando os valores totais da malha rodoviária paraibana, conforme apresentado na Tabela 2.

Tabela 2 – Malha Rodoviária da Paraíba

	Extensão em Km - aproximada	Malha total do Estado (%)
Jurisdição Federal	1.673	4,7
Jurisdição Estadual	4.852	13,7
Jurisdição Municipal	28.917	81,6

Fonte: CAVALCANTE et al., 2012. Elaborado pela autora, 2019

Além disto, a malha ferroviária se destaca com a Ferrovia Transnordestina⁶ possuindo, teoricamente, a maior malha ferroviária da região Nordeste o que possibilita o acesso ferroviário a portos de cinco estados sendo que na Paraíba ela se conectaria ao Porto de Cabedelo, porém, o trecho está inoperante (NOGUEIRA et al., 2014c). Em termos de hidrovia, o estado possui apenas o Rio Paraíba do Norte com potencial de navegação comercial, ligando João Pessoa a Cabedelo, e conta com 353 km não navegáveis comercialmente, devido à seca de seu leito. Os dois gasodutos sediados no estado são operados pela Transpetro e PB Gás.

Em face ao diagnóstico apresentado percebe-se que, mesmo contado com uma variedade de setores que servem à logística de transportes de carga, os terminais e modais não estão de todo interligados. Para tanto, as propostas encabeçadas pelos eixos integrados se projetam na criação e revigoração de infraestrutura dos equipamentos estaduais.

A esta altura, é conveniente reafirmar a importância que está além dos números e informações que aqui tratamos. A compreensão geográfica da organização do território em condicionamento à circulação do capital permite aprofundar as reflexões acerca do módulo em foco e as consequências espaciais.

Corroborando com a ideia, Silveira (2011) propõe uma visão geográfica:

⁶ A informação tratada no documento apenas é citada enquanto dado presente no projeto da ferrovia, uma vez que a obra se encontra parada e, portanto, não se encontra em funcionamento.

que atribua aos transportes e comunicações, enquanto ação social, parte importante da “organização e da produção e reprodução do espaço” e que não só discuta a quantidade e a qualidade das vias, dos meios e dos fluxos e suas organizações “sobre o espaço”. (p. 7).

A logística⁷ tornou-se o caminho para diminuir o custo da produção e, neste sentido, passa a ser incorporada na abordagem dos que se debruçam sobre o fenômeno. Tal perspectiva cria a necessidade de analisar alguns princípios⁸ que cooperem com a finalidade assinalada por um plano estratégico de desenvolvimento que depende, insubstituívelmente, do espaço. Dessa maneira, pretende-se constituir uma rede colaborativa de circulação de diferentes cruzamentos modais para o serviço aperfeiçoado da produção e do consumo.

Uma vez que o objetivo traçado pelos eixos de desenvolvimento, genericamente, pode ser visto como uma resposta aos interesses do capital, o diagnóstico resultante dos estudos que foram realizados pelas instituições participantes do plano é um demonstrativo de como o governo deve atuar para a espacialização das iniciativas projetadas.

O próximo capítulo traz, de forma mais detalhada, as questões próprias que são direcionadas à microrregião de Cajazeiras conforme relatado no módulo analisado, bem como, um detalhamento sobre a ação que retirou o último município da Paraíba do isolamento asfáltico, obra esta que estava prevista nos projetos do eixos de desenvolvimento e foi executada através do Programa Caminhos da Paraíba (PCP).

⁷ “Foi destacadamente na década de 1980 que a logística assume papel fundamental e se consolida como um serviço superior que objetiva majoritariamente o atendimento das demandas corporativas” (SILVEIRA, 2011, p. 6).

⁸ Conforme Silveira (Ibid.), “[...] princípios ou determinações que precisam ser analisadas conjuntamente (independentes da época e da região), como: a) a força motriz, b) a estrada percorrida, c) a carga transportada e d) o grupo humano que preside a marcha.

4 A MICRORREGIÃO DE CAJAZEIRAS NOS EIDPs

O processo de transformação do território paraibano através das ações do plano estratégico se fortalece de eixo a eixo, de região em região, de acordo com as potencialidades apresentadas em cada recorte espacial que compõe o estado. Logicamente, a Paraíba apresenta espaços com grandes diferenças potenciais e concretas no que diz respeito à sua economia. Logo, optamos por área de estudo, a microrregião de Cajazeiras, palco que reúne obras de integração e que realçam o fenômeno geográfico de organização espacial.

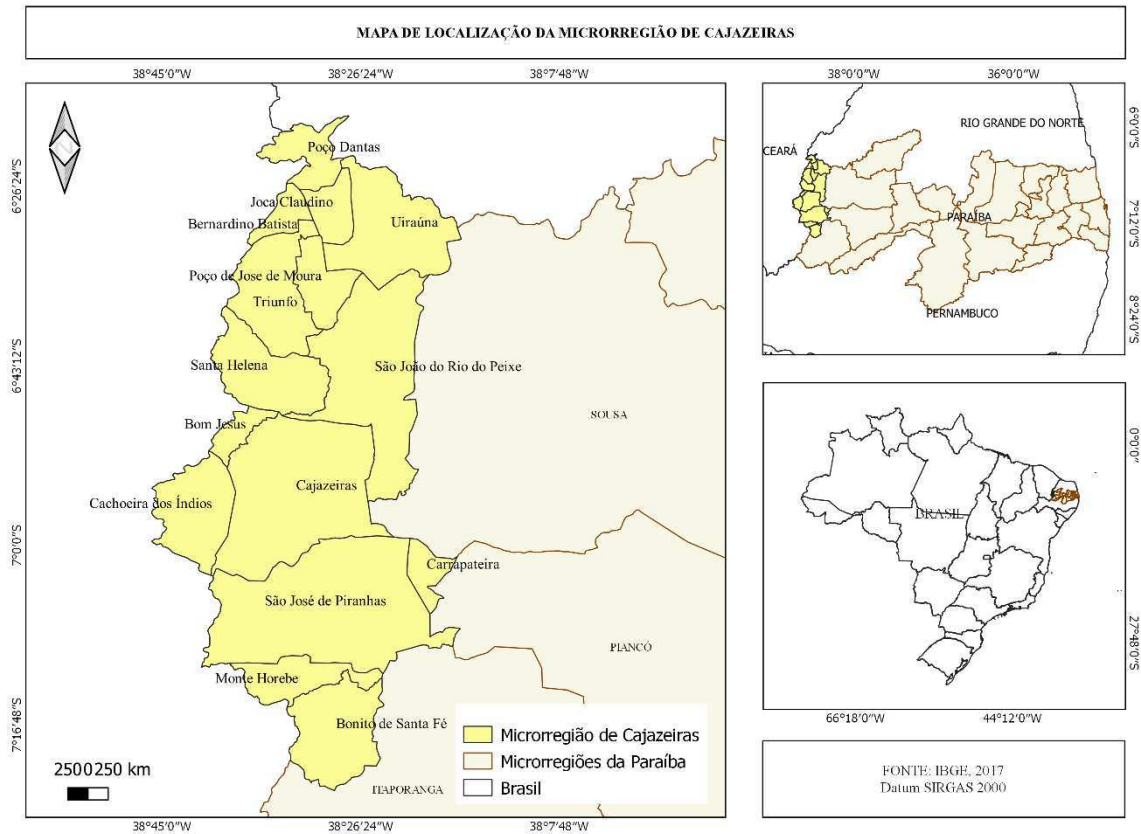
O primeiro ponto tratado nesta seção define o perfil de potencialidades produtivas do polo regional de Cajazeiras, com base nos dados apresentados no módulo de micrologística dos transportes. Em seguida, discutiremos sobre a priorização dos projetos, distribuídos segundo uma ordem de critérios estabelecidos pelo plano de desenvolvimento. Por fim, problematizaremos a obra de pavimentação da PB-384, que une os municípios de Carrapateira - o último a sair do isolamento asfáltico no estado da Paraíba - a São José de Piranhas.

4.1 Perfil de potencialidades produtivas do polo regional de Cajazeiras

Até este momento temos percorrido pelas dimensões mais gerais que são analisadas no diagnóstico apresentado nos eixos de desenvolvimento. No entanto, para melhor entendimento de nosso objeto de estudo, sugerimos direcionar nossa análise para a microrregião de Cajazeiras, a fim de proporcionar uma leitura espacializada dos investimentos orientados para esta região.

A microrregião geográfica de Cajazeiras é uma das vinte e três microrregiões da Paraíba, que, por sua vez pode ser “identificada em grande parte sobre superfícies elevadas que fazem limite com os estados do Ceará e Rio Grande do Norte [...]” (IBGE, 1990, p. 156). A microrregião de Cajazeiras é formada pelos municípios de São João do Rio do peixe, Bom Jesus, Bonito de Santa Fé, Cachoeira dos Índios, Cajazeiras, Carrapateira, Joca Claudino, Monte Horebe, Poço Dantas, Poço de José de Moura, Santa Helena, São José de Piranhas, Triunfo e Uiraúna (Mapa 2).

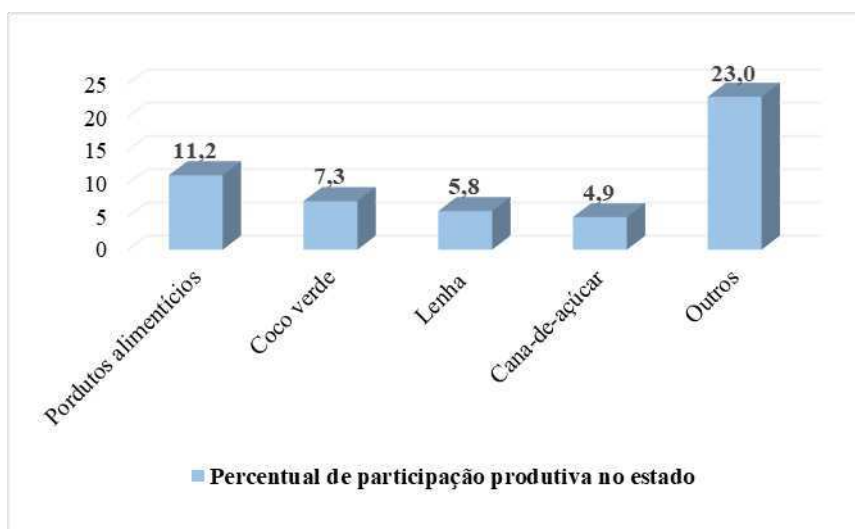
Mapa 2 – Microrregião de Cajazeiras



Fonte de dados: IBGE, 2017. Elaborado e executado pela autora, 2019.

É importante ressaltar que os dados contemplados no documento são, de certa forma, superficiais, não se detendo a pormenorizar detalhes peculiares de cada microrregião, porém, ainda assim podemos construir um panorama descritivo acerca da economia da região e sua participação na economia paraibana.

De acordo com Nogueira et al (2014c, p.15), “a microrregião de Cajazeiras tem produção sobretudo de alimentos, não exporta e tem um volume pequeno de importações de têxteis”. A balança comercial tem 1,9% do total de importações e 0,0% de exportações. Alguns produtos se destacam na produção da microrregião, conforme podemos ver no Gráfico 1.

Gráfico 1 – Produtos de destaque da microrregião de Cajazeiras

Fonte de dados: NOGUEIRA et al., 2014c. Elaborado pela autora, 2019.

Os municípios que apresentam maior produção dentre os produtos mencionados são Cajazeiras (70%) e Uiraúna (8%) em produtos alimentícios, Poço de José do Moura (56%) e Santa Helena (13%) em coco verde, Bonito de Santa Fé (88%) e Triunfo (5%) em lenha, e Bonito de Santa Fé (49%) e Uiraúna (30%) em cana-de-açúcar, o valor correspondente a “outros” tem como destaque têxteis e algodão. Na projeção para o ano de 2020, o município de Cajazeiras ocupa o sexto lugar na produção de fios na Paraíba.

Adiante veremos de que forma foram distribuídos os projetos nas microrregiões, enfatizando o valor potencial do município dentro da rede logística do estado, característica pela qual é designada a prioridade da ação.

4.2 Priorização de projetos: Microeixos Integradores

As ações subsidiadas pela iniciativa pública não são realizadas aleatoriamente no território, muito pelo contrário, seguem um roteiro que organiza por ordem de importância ou urgência os investimentos dedicados a determinados setores. Seguindo esta lógica e, a partir do estudo que identificou as potencialidades econômicas, tanto no que se refere à produção quanto ao consumo dos principais produtos já relacionados, a equipe técnica do plano estratégico reagrupou os projetos de acordo com uma classificação de transportes como podemos acompanhar no Quadro 2, a seguir.

Quadro 2 – Classificação dos eixos

Macroeixos Estratégicos	Macroeixos Estruturantes	Microeixos alimentadores	Microeixos Integradores
Eixos logísticos considerados estratégicos no contexto regional com base no Projeto Nordeste Competitivo por terem projeção de grande volume de carga e resultarem em grandes benefícios de redução de custos logísticos.	Eixos logísticos importantes a nível estadual e com grande potencial desenvolvedor e que constituem, junto com os estratégicos, as vias arteriais de transporte do estado.	Eixos que conectam os principais municípios de cada microrregião Paraibana aos macroeixos estratégicos e estruturantes do estado.	Eixos que englobam a infraestrutura relevante para o transporte intermunicipal de passageiros e mercadorias sem, no entanto, terem relevância alimentadora para os macroeixos.
Ex: BR110, Ferrovia Transnordestina.	Ex: BR230, BR104 etc.	Ex: PB325, PB426 etc.	Ex: PB384, PB387.

Fonte de dados: NOGUEIRA et al., 2014c. Elaborado pela autora, 2019.

A priorização do projeto respeita, portanto, um método hierárquico de valor potencial ao que concerne com o tipo de fluxo e sua correlação territorial dentro do estado da Paraíba. Desta maneira, foram mapeados todos os projetos de infraestrutura com relevância para o desenvolvimento do estado com o apoio de diversos departamentos.

Buscou-se construir um detalhamento dos projetos de cada eixo, indicando o modal, o resultado esperado, valor dos investimentos dedicados, a fonte e o modelo de financiamento, e dos segmentos legais que são comuns ao tipo de obra pretendida, estudo de viabilidade e de impacto ambiental, projeto básico e o próprio edital. Apresentadas as projeções das datas de início e conclusão das obras, cada projeto possuía uma ficha com as principais informações e o status de execução que foi dividido em quatro tipos: em andamento; projetado; planejado; e idealizado.

Diante disto, foram deliberados setenta e três projetos oportunos para o desenvolvimento da infraestrutura de transportes, além de treze projetos apropriados para infraestrutura logística. O sumário financeiro inicial sugeria a distribuição dos projetos de modal rodoviário (77), ferroviário (3), portuário (4) e aeroportuário (2), com um investimento residual⁹ de 4.046,87 milhões, de acordo com o status de setembro de 2013.

Com relação aos projetos designados a cada eixo e que são direcionados à microrregião de Cajazeiras, destacam-se os do microeixo integrador do modal rodoviário, pois contemplam um maior número de municípios dentro da região. Além disso, pelo tipo

⁹ De acordo com o documento, este valor, no momento da apresentação do módulo, ainda se encontrava pendente e, portanto, foi apresentado apenas como valor simbólico.

de função específica dentro do recorte territorial podemos afirmar que sua relevância incide de forma mais atuante para a questão social do que mesmo para a econômica.

O número total de projetos referentes ao microeixo¹⁰ no plano é de quarenta e cinco projetos rodoviários, com status em andamento ou planejados, sendo três destinados à microrregião de Cajazeiras (Quadro 3).

Quadro 3 – Descrição dos projetos rodoviários da Microrregião de Cajazeiras

Nome	Modal	Result. Esperado	Valor do Investimento	Fonte de Financiamento	Início Previsto	Conclusão Prevista
Pavimentação da PB-411 entre Bernardino Batista e o Entroncamento da BR-434 - 8 km	Rodoviário	Integração do município Bernardino Batista com a BR-434	R\$ 6 milhões	BNDES	Dez /2013	Jun /2014
Pavimentação da PB-384/366 entre São José de Piranhas e Carrapateira - 25 km	Rodoviário	Acesso pavimentado ao município Carrapateira	R\$ 18 milhões	BNDES / CAF	Ago /2012	Mar /2014
Rejuvenescimento da PB-391 entre Sousa e Uiraúna - 37 km	Rodoviário	Melhoria na integração das microrregiões de Sousa e Cajazeiras	R\$ 5 milhões	BNDES	Dez /2013	Jun /2014

Fonte de dados: NOGUEIRA et al., 2014c. Elaborado pela autora, 2019.

Contudo, o plano inicial, apresentado no quadro 3, passou por algumas mudanças no que se refere às datas e valores do investimento, quando incorporado pelo calendário do PCP. Para compreendermos melhor, a Tabela 3 demonstra as transformações ocorridas no projeto inicial.

Tabela 3 – Execução das obras pelo calendário do PCP

Município	Tipo de obra	Trecho	Início	Conclusão	Valor da Obra
Bernardino Batista	Pavimentação	PB-411/0010	01/10/2013	31/03/2016	6.908.580,37
Carrapateira	Pavimentação	PB-384/0010	01/08/2012	01/05/2017	15.186.053,63
Uiraúna	Restauração	PB-391/0010 PB-391/0020	01/02/2014	31/08/2014	4.274.581,07

Fonte de dados: SIGA/DER-PB, 2018. Elaborado pela autora, 2019.

De acordo com o Departamento de Estradas e Rodovias (DER), 2018, a obra de pavimentação (Imagens 1, 2 e 3) executada em Bernardino Batista teve como empresa contratada a R. Furlani Engenharia LTDA, através do Programa de Apoio ao Investimento

¹⁰ Os projetos logísticos definidos para os microeixos integradores foram avaliados e organizados em função da quantidade de emplacamento de veículos dos municípios beneficiados pelos investimentos.

dos Estados e Distrito Federal (PROINVESTE). A população beneficiada diretamente é de 5.690 habitantes, dos municípios de Bernardino Batista e Joca Claudino. Os principais serviços realizados foram de terraplenagem, pavimentação, drenagem, sinalização e segurança, obras e serviços diversos, ligantes betuminosos e instalações.

Imagem 1 – Obra de pavimentação de Bernardino Batista



Fonte: SIGA/DER-PB, 2018.

Imagem 2 – Obra de pavimentação de Bernardino Batista



Fonte: SIGA/DER-PB, 2018.

Imagem 3 – Pavimentação concluída em Bernardino Batista



Fonte: SIGA/DER-PB, 2018.

No município de Carrapateira, a empresa que concluiu a obra de pavimentação da PB-384 (Imagens 4, 5 e 6), foi a Construtora Silveira Sales LTDA, com recursos provenientes do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDS) e do próprio Estado da Paraíba. Estima-se que a população beneficiada, dos municípios de Carrapateira e São José de Piranhas, soma um total de 21.474 habitantes. Foram realizados serviços de terraplenagem, pavimentação, drenagem e instalações, além de outros serviços diversos.

Imagem 4 – Obra de pavimentação da PB-384: Carrapateira – São José de Piranhas



Fonte: SIGA/DER-PB, 2018.

Imagem 5 – Obra de pavimentação da PB-384: Carrapateira – São José de Piranhas



Fonte: SIGA/DER-PB, 2018.

Imagem 6 – Pavimentação da PB-384 concluída



Fonte: Rodrigues – Secom PB, 2018.

O projeto referente ao município de Uiraúna que previa a restauração da PB-391 (Imagens 7 e 8), foi realizado pela AL Almeida Engenharia LTDA, cuja fonte de recurso foi também o PROINVESTE. O trecho permite o atendimento dos municípios de Uiraúna, Sousa e São João do Rio do Peixe. Os serviços feitos foram micro revestimento asfáltico, sinalização e segurança.

Imagem 7 – Restauração da PB-391



Fonte: SIGA/DER-PB, 2018.

Imagem 8 – Restauração da PB-391



Fonte: SIGA/DER-PB, 2018.

“A infraestrutura de Cajazeiras é, em geral, pouco utilizada, com exceção do macroeixo estruturante da BR-230.” (NOGUEIRA et al., 2014c, p. 446). As ações previstas para o microeixo aeroportuário, no documento, contemplam a infraestrutura existente no sertão paraibano, tendo como projeto para Cajazeiras a melhoria do aeródromo local com obras de balizamento noturno, permitindo assim, o pouso de aviões em período noturno. O

projeto consta sob a responsabilidade do Governo do Estado, com um investimento estimado em R\$ 1,2 milhões.

Como mencionado, Carrapateira foi o município que fechou o ciclo dos projetos de pavimentação, tendo a conclusão da obra no dia 01 de maio de 2017. A seguir veremos de que forma a população local recebeu o projeto e como são sentidas as transformações geradas pela nova dinâmica criada no espaço e na sociedade.

4.3 Do isolamento à integração regional: o caso do município de Carrapateira

As relações entre um espaço e outro tem se transformado com o andar das novas tecnologias nesta fase da revolução técnico-científico-informacional, apesar disto, a necessidade de os lugares se conectarem através de rotas físicas continuam sendo uma exigência para a vida em sociedade e, até mesmo, uma condição para a existência do capitalismo e para que a globalização alcance os espaços mais recônditos por meio da mundialização da cultura.

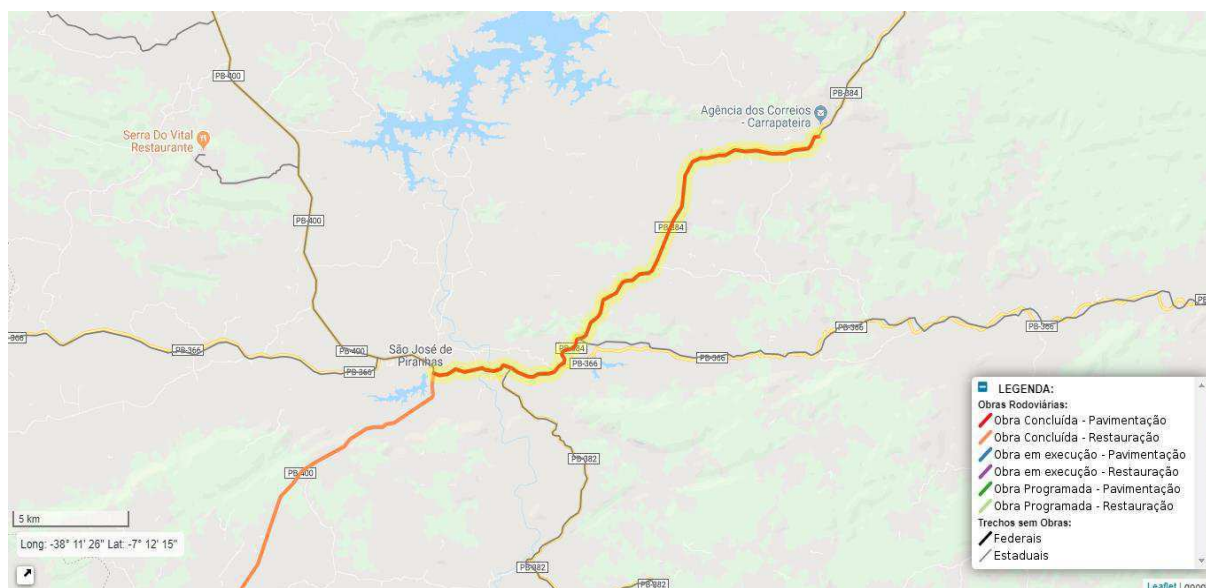
Não podemos falar em desenvolvimento econômico sem citar o papel insubstituível dos meios de transporte, da logística e da circulação, como também não é possível pensar na existência de lugares que se mantenham isolados do resto do mundo. A ideia de isolamento nos permite refletir sobre a situação vivida pelo município de Carrapateira-PB até o ano de 2017, quando enfim, sai do isolamento asfáltico com a realização da pavimentação da PB-384.

A cidade de Carrapateira, localizada no Alto Sertão, fechará o ciclo de isolamento asfáltico, com a inauguração da rodovia PB-384, numa extensão de 25 quilômetros, passando a integrar a malha rodoviária do Estado. O município integra as 54 cidades que em 2011 não tinham acessos rodoviários pavimentados e entraram na rota do desenvolvimento nos últimos seis anos, por meio do Programa Caminhos da Paraíba, executado pelo Governo do Estado. Mais que um símbolo do fim de um passado de poeira e de poucas perspectivas, Carrapateira ganha, neste 1º de maio, Dia do Trabalho, condições reais de desenvolvimento econômico e social. (RODRIGUES, 2017).

O projeto disposto para o município de Carrapateira, proposto no módulo de logística de transporte de carga dos EIDPs, classificado dentro da prioridade de microeixo integrador, apesar de não seguir o calendário previsto, pôde ser concretizado através do

Programa Caminhos da Paraíba (PCP)¹¹ (Figura 4). “Foram cerca de R\$ 600 milhões investidos em mais de 800 km de estradas que mudaram a realidade de quase 230 mil habitantes dos 54 municípios que sofriam com o isolamento.” (RICARDO, 2017).

Figura 4 – Mapa do trecho da PB-384 pavimentado pelo PCP



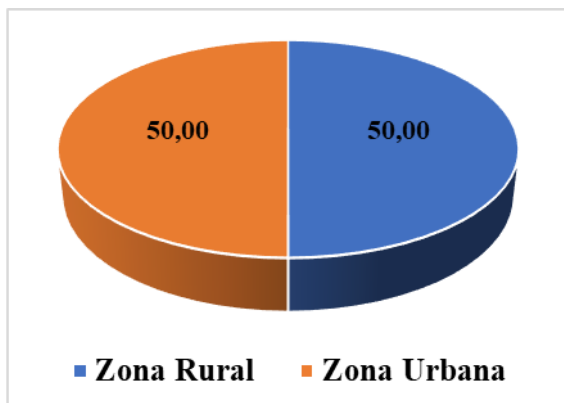
Fonte: SIGA/DER-PB, 2018.

Nesta perspectiva, nos atentamos a balizar o valor socioeconômico da obra a partir da percepção dos moradores do município beneficiado. Para tanto, foram aplicados trinta questionários, sendo estes divididos entre zona rural e urbana, com voluntários de dezoito anos acima, para a obtenção de dados qualiquantitativos que viessem a colaborar com essa fase da pesquisa.

O questionário (APÊNDICE B), foi organizado em duas partes, das quais, no primeiro momento, as questões se direcionam ao o perfil socioeconômico do voluntário, e em seguida, tratamos de problematizar pontos específicos sobre a pavimentação da PB-384 e seus desdobramentos na realidade social e econômica do município. Para sintetizar as informações iniciais acerca do universo da pesquisa, podemos observar os dados apresentados nos gráficos 2, 3 e 4.

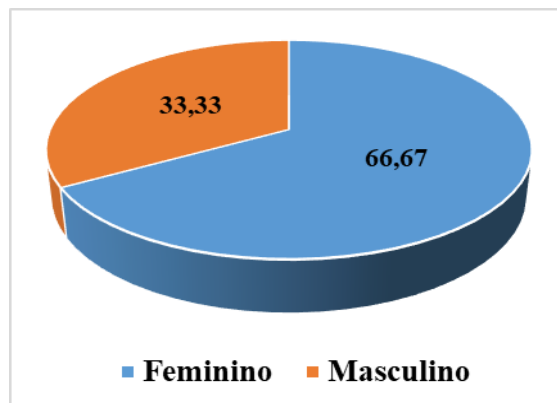
¹¹ “No intuito de promover a integração do território paraibano, em 2011 o Governo Estadual da Paraíba lançou o Programa de Infraestrutura Viária Caminhos da Paraíba, o qual tem por meta principal realizar a pavimentação e recuperação de estradas e rodovias estaduais, auxiliar na mobilidade dos centros urbanos, construção de aeródromos e pontes ao longo das quatro mesorregiões do Estado, favorecendo a integração econômica e o escoamento das produções agrícolas [...]” (SANTOS, 2016, p. 20-21). Outros projetos foram realizados pelo programa, mas nos dedicamos a apresentar somente os que constam nos EIDPs.

Gráfico 2 – Local em que residem os sujeitos da pesquisa



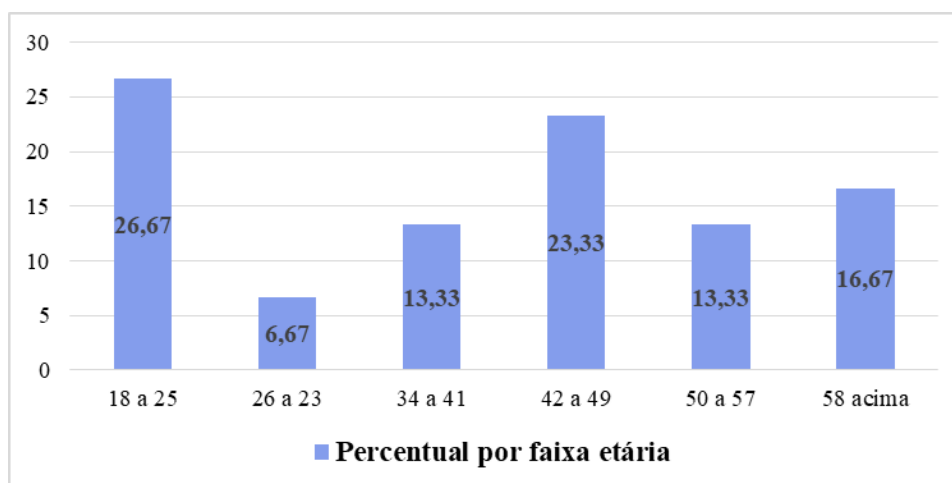
Fonte: Pesquisa de campo, 2019. Elaborado com base nos questionários.

Gráfico 3 – Sexo dos entrevistados



Fonte: Pesquisa de campo, 2019. Elaborado com base nos questionários.

Gráfico 4 – Faixa Etária dos participantes



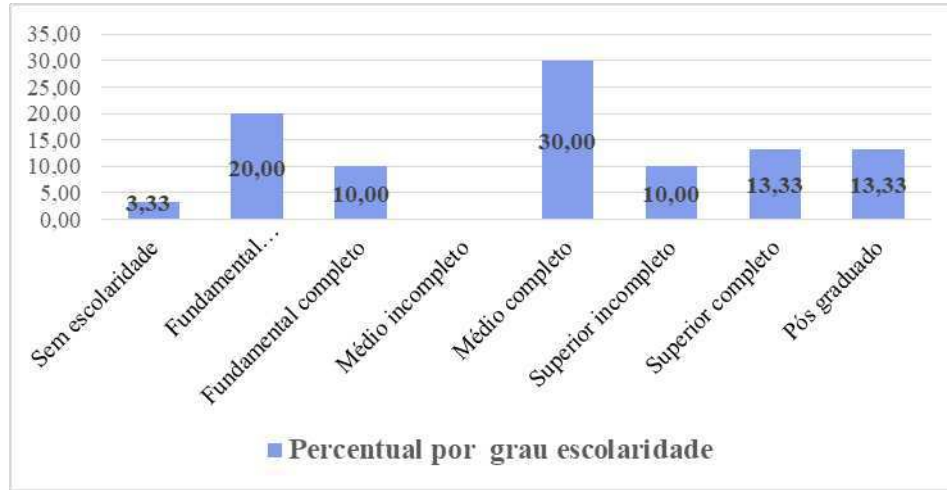
Fonte: Pesquisa de campo, 2019. Elaborado com base nos questionários.

De acordo com os dados acima, podemos observar que houve uma maior participação do sexo feminino, com 66,67% da amostragem total, e uma considerável variação entre as faixas etárias. Como critério para a escolha dos sujeitos, buscamos indivíduos que morassem no município a mais de dez anos, a fim de que eles tivessem conhecimento da situação anterior à pavimentação da PB-384.

Outra questão muito importante que foi evidenciada, trata do grau de escolaridade dos participantes. O Gráfico 5 mostra que, apenas 3,33% não possui escolaridade, 30% estando entre o fundamental incompleto e completo – nota-se que não há nenhum sujeito

que corresponda com a faixa de ensino médio incompleto -, e os demais distribuídos entre o ensino médio completo, superior incompleto e completo, e a pós-graduação.

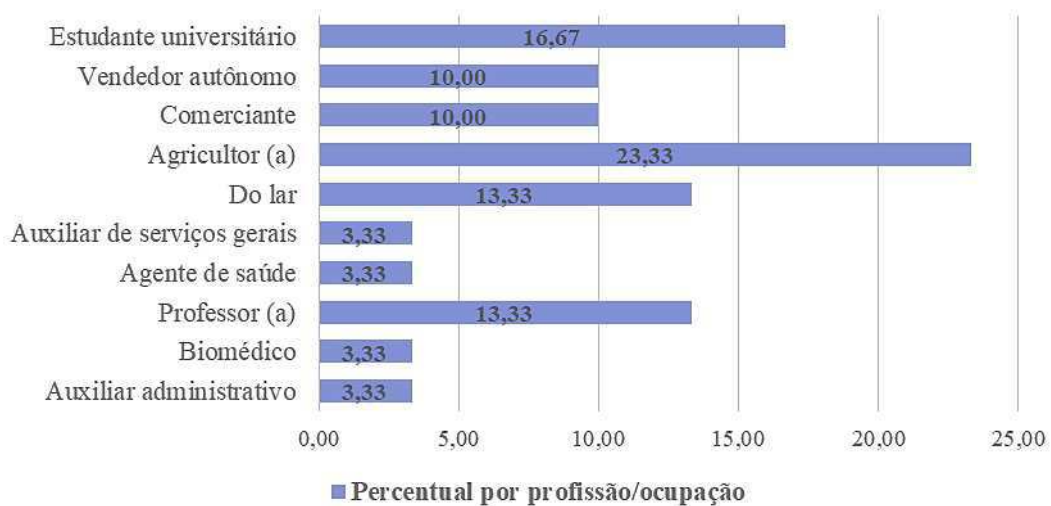
Gráfico 5 – Grau de escolaridade



Fonte: Pesquisa de campo, 2019. Elaborado com base nos questionários.

Acerca da situação profissional dos sujeitos, foi identificado que apenas 23,33% está devidamente empregada e o restante desempregado ou transitando em ocupações variadas como apresenta o Gráfico 6.

Gráfico 6 – Percentual por profissão/ocupação

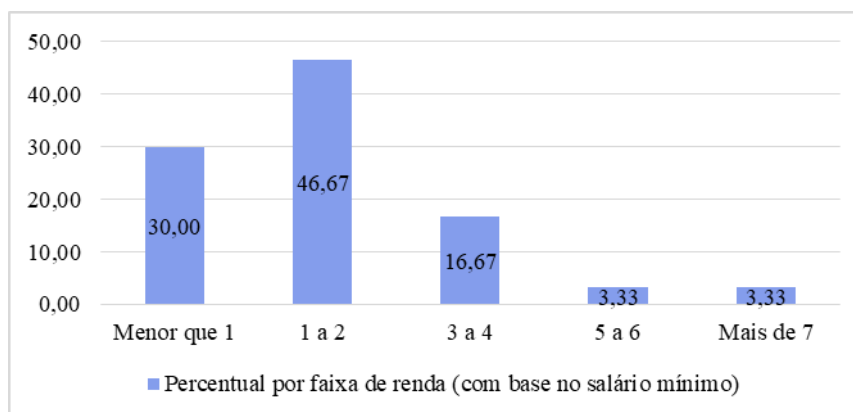


Fonte: Pesquisa de campo, 2019. Elaborado com base nos questionários.

Segundo dados do último censo realizado em 2010 o município de Carrapateira possuía 2378 habitantes, estimando hoje um leve aumento para 2659, conforme consta na plataforma das cidades (IBGE, 2019). “Em 2017, o salário médio mensal era de 1.8 salários mínimos. A proporção de pessoas ocupadas em relação à população total era de 9.4%. Na

comparação com os outros municípios do estado, ocupava as posições 23 de 223 e 73 de 223, respectivamente (IBGE, 2019)”. Nossa pesquisa constatou o alto percentual de pobreza entre os voluntários, visto que, 30% vive com menos de um salário mínimo por mês e outros 46,7% na faixa entre 1-2 salários (Gráfico 7). As informações cruzadas nos mostram que as melhores faixas de renda são apresentadas pela classe de professores empregados.

Gráfico 7 – Renda mensal dos participantes



Fonte: Pesquisa de campo, 2019. Elaborado com base nos questionários.

Partimos, agora, para as questões que versam sobre a PB-384 e os sentimentos que acompanham os munícipes acerca de sua importância para Carrapateira. A primeira questão salienta uma característica negativa sobre a relação que uma grande parte da sociedade brasileira tem com assuntos políticos, até mesmo sobre as políticas públicas que os beneficiam diretamente. O Gráfico 8 revela que apenas 10% da amostra já tinha ouvido falar sobre os EIDPs enquanto plano estratégico para a política estadual. Em contrapartida, podemos verificar que, no tocante à política que concretizou a realização do projeto idealizado no microeixo integrador, o Programa Caminhos da Paraíba, 100% dos indivíduos atestaram ter conhecimento sobre o caso (Gráfico 9).

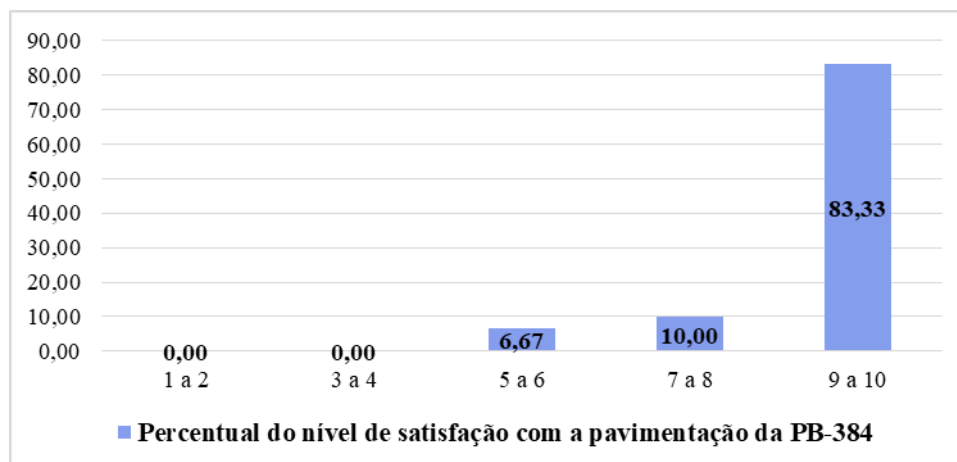
Gráfico 8 – Conhecimento sobre os EIDPs

Fonte: Pesquisa de campo, 2019. Elaborado com base nos questionários.

Gráfico 9 – Conhecimento sobre o Programa Caminhos da Paraíba

Fonte: Pesquisa de campo, 2019. Elaborado com base nos questionários.

A realidade dos municípios brasileiros que ainda se encontram em situação de isolamento asfáltico é bastante difícil. Os serviços básicos geralmente são de baixa qualidade ou até inexistem, deixando a população em um estado de subdesenvolvimento. Seguimos o roteiro com uma pergunta sobre a satisfação acerca da ação do governo que resultou na pavimentação da rodovia. A título de informação, é importante mencionar que alguns comentários foram verbalizados pelos sujeitos durante a pesquisa, principalmente neste ponto. Refletiram sobre detalhes que constituíram o processo da obra, como o gasto inicial e final, a cansativa demora entre o começo e o fim, e de forma emocionada, a grande alegria que sentiram ao pisar pela primeira vez no asfalto. O gráfico 10 traz essas informações em forma de números, mensurando o nível de satisfação em escala.

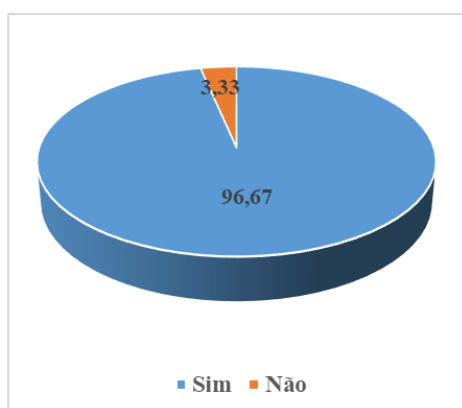
Gráfico 10 – Satisfação em relação à pavimentação da PB-384

Fonte: Pesquisa de campo, 2019. Elaborado com base nos questionários.

Os dados testemunham o aprazimento da população que outrora sofria com as agruras do isolamento e, só depois de longa espera, desfrutaram do beneficiamento proveniente da pavimentação. Mais de 83% deram uma nota entre 9 e 10 para representar o nível de satisfação com a pavimentação. Os valores mais baixos podem ser explicados pelos comentários acerca dos detalhes da obra, como o gasto e a demora para a conclusão.

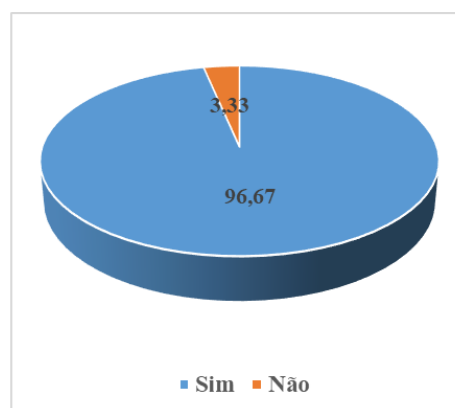
Já refletimos sobre a importância de uma rede logística para o desenvolvimento socioeconômico e frente a este ponto, buscamos compreender a sensibilidade dos sujeitos em torno da influência da obra da rodovia para o desenvolvimento local (Gráfico 11). A respeito disto, o grupo que identificou positivamente essa influência resultou em 96,67% dos indivíduos, enquanto apenas 3,33 não acredita que o feito colabore com melhorias para o local. Coincidentemente, dos que responderam sim, também 96,67% considerou que após a obra já se pode identificar melhorias nos serviços e no comércio local.

Gráfico 11– Desenvolvimento socioeconômico local após a pavimentação



Fonte: Pesquisa de campo, 2019. Elaborado com base nos questionários.

Gráfico 12 – Melhorias nos serviços/comércio após a obra



Fonte: Pesquisa de campo, 2019. Elaborado com base nos questionários.

A próxima questão trouxe um dado ainda mais interessante acerca da percepção dos sujeitos com vistas à influência positiva da rodovia. Depois de questionar sobre o “local”, os sujeitos foram inqueridos a respeito da dinâmica regional depois da pavimentação. Acerca da questão, 100% (Gráfico 13) concordou que, com a obra, as relações do município de Carrapateira com os municípios da região aumentaram, contribuindo assim com o desenvolvimento social e econômico da região.

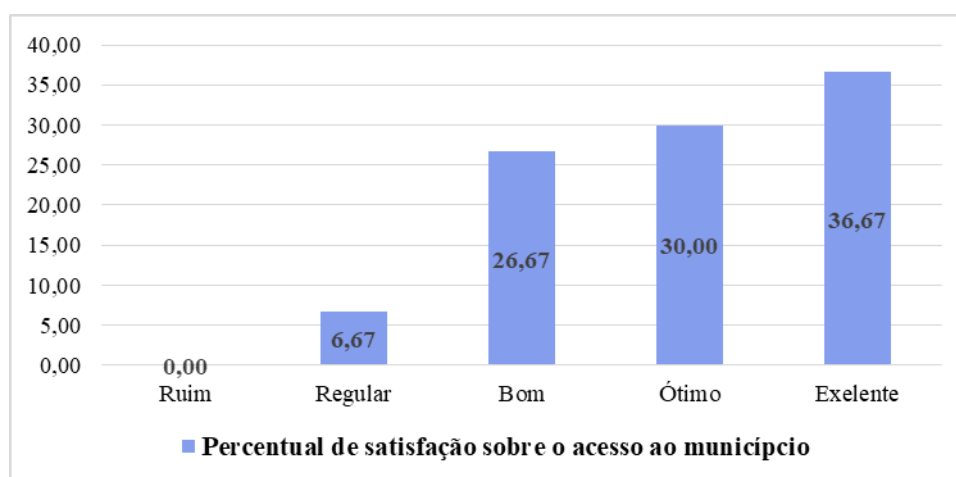
Gráfico 13 – Desenvolvimento socioeconômico regional após obra da rodovia



Fonte: Pesquisa de campo, 2019. Elaborado com base nos questionários.

O Gráfico 14 apresenta o nível de satisfação referente ao acesso que hoje é possível com a pavimentação que liga Carrapateira a São José de Piranhas¹². Mesmo não chegando a um nível negativo na faixa de avaliação, podemos ver que a variação condiz com a situação do acesso ao município uma vez que, ainda se encontra em leito natural o trecho que liga o município a Nazarezinho.

Gráfico 14 – Nível de satisfação sobre o acesso ao município depois da obra



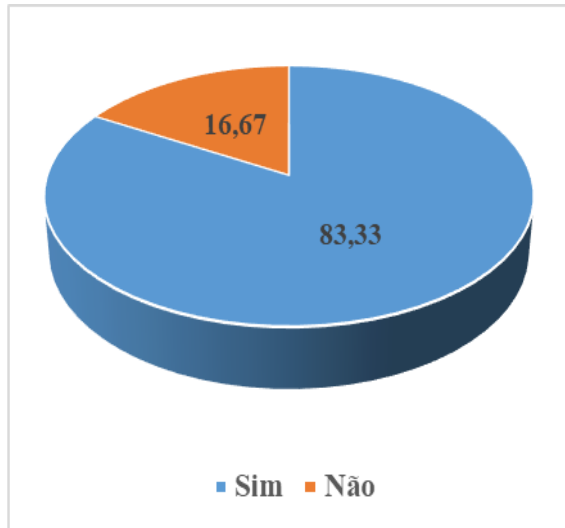
Fonte: Pesquisa de campo, 2019. Elaborado com base nos questionários.

Com a melhoria no acesso, a tendência é que haja um aumento nas interações com os municípios vizinhos. Atentos a este ponto, os gráficos 15 e 16, que se página seguinte, comprovam que, de fato, uma grande parcela da população consultada afirmou ter

¹² O município de Carrapateira cujo acesso é feito pela PB-384, teve apenas o trecho que o liga a São José de Piranhas pavimentado até este momento, sendo ainda aguardada a segunda fase da obra que contemplará a pavimentação até o também vizinho, município de Nazarezinho.

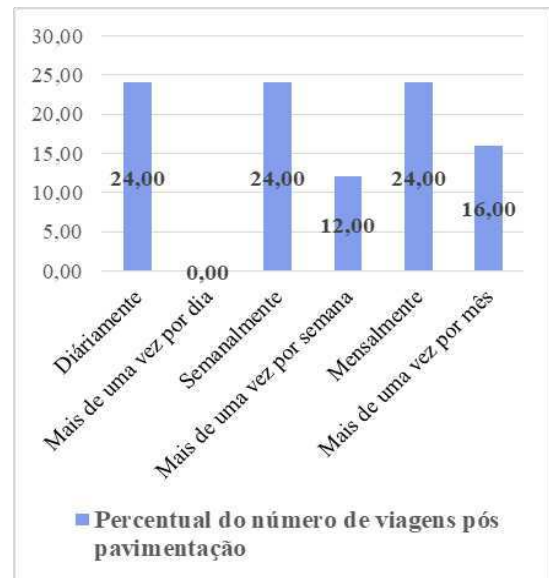
intensificado os deslocamentos em busca de serviços, produtos ou até mesmo por trabalho. Vejamos que, dos 83,33% que afirmaram viajar mais, a frequência dessas viagens apresenta um padrão, principalmente em relação às viagens diárias, semanais e mensais com 24% cada.

Gráfico 15 – Aumento de deslocamentos para os municípios vizinhos (serviços/produtos/trabalho)



Fonte: Pesquisa de campo, 2019. Elaborado com base nos questionários.

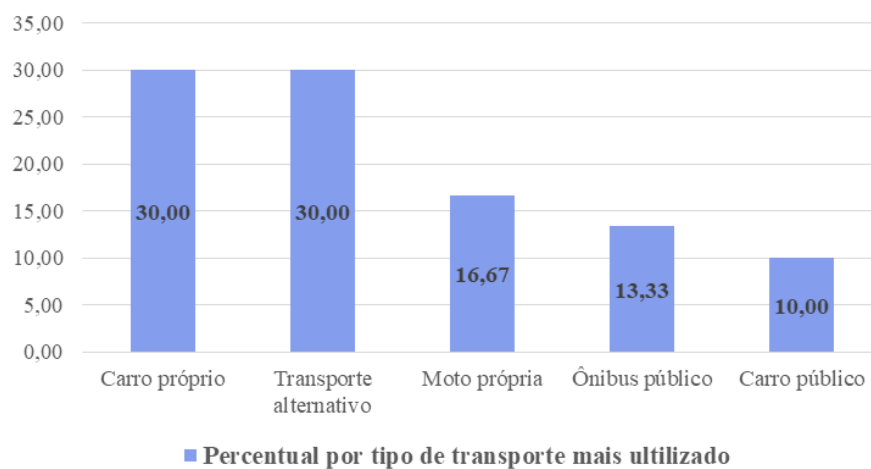
Gráfico 16 – Frequência de viagens



Fonte: Pesquisa de campo, 2019. Elaborado com base nos questionários.

Os voluntários também foram consultados sobre o tipo de transporte mais utilizado para as viagens (Gráfico 17).

Gráfico 17 – Tipo de transporte mais utilizado



Fonte: Pesquisa de campo, 2019. Elaborado com base nos questionários.

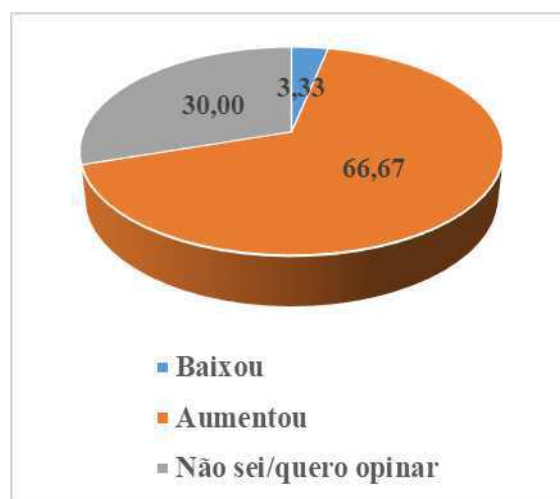
O transporte mais utilizado é o carro próprio e a modalidade de transporte alternativo, popularmente denominado “carro de linha”. No município ainda não existe uma organização regular de transportes privados. Acerca do transporte alternativo, foi perguntado sobre o valor das passagens e a qualidade dos veículos após a pavimentação (Gráficos 18 e 19). Sobre o valor das passagens, 73,33% não soube ou não quis opinar, 20% acredita que os valores aumentaram e apenas 6,67% afirma que diminuiu. A respeito da qualidade dos transportes, 66,67% afirma que houve um aumento na melhoria dos transportes disponíveis, 30% não soube ou não quis opinar e somente 3,33 acredita que a qualidade baixou.

Gráfico 18 – Valor das passagens



Fonte: Pesquisa de campo, 2019. Elaborado com base nos questionários.

Gráfico 19 – Qualidade dos transportes



Fonte: Pesquisa de campo, 2019. Elaborado com base nos questionários.

Os próximos gráficos (20 e 21) demonstram a percepção dos entrevistados acerca do aumento dos fluxos e aumento da qualidade de vida dos munícipes após a obra.

Gráfico 20 – Aumento no fluxo de pessoas, mercadorias e informações



Fonte: Pesquisa de campo, 2019. Elaborado com base nos questionários.

Gráfico 21 – Aumento da qualidade de vida após a pavimentação



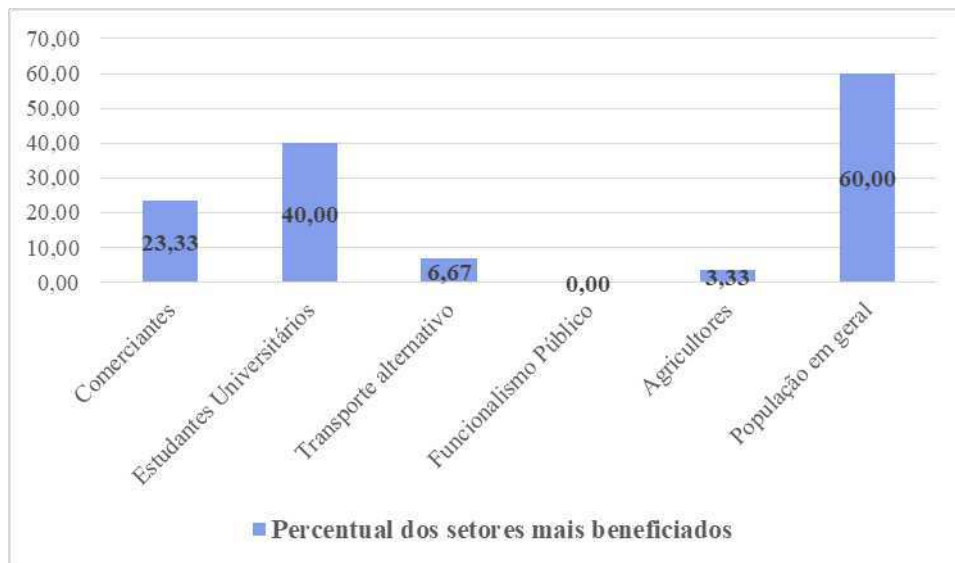
Fonte: Pesquisa de campo, 2019. Elaborado com base nos questionários.

No primeiro caso, 100% afirma que se pode verificar o aumento de pessoas, mercadorias e informações com o advento da pavimentação, fato que qualquer morador local pode constatar com facilidade. Sobre a melhoria da qualidade de vida, junto às respostas no questionário que resultaram em 100% de avaliação positiva, também escutamos comentários que relatam os avanços no atendimento à saúde e educação do município depois da obra na rodovia.

O Gráfico 22 fecha o questionário aplicado, trazendo uma questão que reporta em justaposição o grupo ou os grupos que, aparentemente, foram os mais beneficiados com a implantação do pavimento rodoviário. Apesar de 60% considerar que as conseqüências englobam a população geral, é interessante notar que a segunda maior parte, 40%, acredita que os maiores beneficiados foram os estudantes universitários¹³ do município. O fato é posto em comparação com a história de vida dos estudantes que enfrentavam os perigos e desgostos da antiga “estrada de terra”. Em terceiro lugar, os comerciantes são apontados como maiores beneficiados, com um percentual de 23,33%, em seguida, o transporte alternativo e agricultores, somando os dois 10%¹⁴.

¹³ Os estudantes universitários do município, bem como os que pertencem ao município de São José de Piranhas, mas que moram mais próximos a Carrapateira, são, em sua grande maioria, atendidos pela UFCG e demais universidades particulares da cidade de Cajazeiras-PB.

¹⁴ O valor somado de todos os itens ultrapassa os 100% pois era permitido que o respondente escolhesse mais de uma opção.

Gráfico 22 – Setores mais beneficiados pela pavimentação da PB-384

Fonte: Pesquisa de campo, 2019. Elaborado com base nos questionários.

Todas as informações coletadas assinalam a grande transformação socioeconômica que, junto à rodovia, foi inserida no município e, apesar de nosso esforço, ainda não é possível uma compreensão total das novas demandas estabelecidas.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ação do Estado sobre o território é indubitavelmente importante para que haja desenvolvimento social e econômico. O fato de as ações governamentais terem a participação da iniciativa privada, não se pode destituir o compromisso do Estado com a obrigação urgente de atender a algumas localidades que vivem expostas a terríveis realidades, esquecidas pelo poder público e excluídas pelo capitalismo.

As reflexões tecidas durante todas as etapas da investigação estiveram cunhadas no conceito de organização espacial defendido por Corrêa (2003), para o qual, além da concepção vinculada à Geografia Pragmática, entende a organização espacial como uma materialidade social. Assim sendo, as modificações feitas no espaço podem ser compreendidas a partir do tipo de interesse social que as instiga.

A organização espacial não serve simplesmente para a verificação de padrões de organização que se cristalizam conforme dita o sistema econômico e a globalização, ela existe enquanto reflexo e condição da atividade produtiva de um determinado lugar, enquanto produto social. Sendo assim, podemos, a partir de uma leitura crítica, compreender de que forma essa organização reúne e, ao mesmo tempo, dispersa os grupos sociais em torno dela. O Estado e o Capital, neste processo, são agentes que trabalham lado a lado, uma vez que o sistema capitalista move toda e qualquer ação do governo em nome do sonhado desenvolvimento.

Vimos as várias iniciativas dos governos brasileiros na tarefa de integrar o território nacional e, principalmente, com o intuito de elevar os índices de desenvolvimento socioeconômico das regiões Norte e Nordeste do país. Os modelos de desenvolvimento, ainda que hoje tenhamos alcançado melhorias, não foram de todo eficazes, pois trata-se de um processo que requer ainda mais esforço e gestão política. Mais uma vez salientamos a importância das políticas de desenvolvimento que nasceram junto à alvorada da participação popular e a eleição de um presidente petista, a partir de 2003, quando se inicia, com maior energia, um conjunto de ações que restauram a esperança para o Nordeste brasileiro.

A desigualdade é uma marca que irá perdurar por muitas dezenas de anos no Brasil, atualmente, muitas das conquistas alcançadas passam por um processo de desmonte, iniciado desde o Golpe de 2016 e agora fortificado com a eleição de um governo autoritarista.

Contudo, nos voltamos ao objeto que fundamentou o nosso trabalho e que é analisado a partir da iniciativa do governo do estado da Paraíba, ao aderir a um modelo de integração através de eixos de desenvolvimento. Como já dissemos, os EIDPs podem ser entendidos como um instrumento de organização espacial, dessa forma, o governo modifica o território através dos projetos executados no documento. Constatamos a participação de várias entidades públicas e também da iniciativa privada na construção do diagnóstico que resulta na elaboração dos projetos divididos por eixos.

A dinâmica regional da microrregião, assim como enfatizada no diagnóstico dos EIDPs, mostra que os municípios pouco colaboram com economia estadual, uma vez que sua participação na balança comercial encerra um baixo percentual no que se refere ao valor total de importações do estado e com nenhum valor de exportações.

Logicamente, verificamos que a priorização das ações previstas no “*Módulo de Micrologística de transporte de carga*” incidem, de forma particular, nos lugares que representam maior dinâmica econômica dentro da Paraíba. Apesar de Cajazeiras ser um dos municípios mais importantes para a economia do estado, as potencialidades da microrregião não permitem um lugar de destaque dentro da rede logística estadual. Assim sendo, os projetos endereçados à microrregião de Cajazeiras foram classificados dentro do microeixo integrador, cuja dinâmica consiste em aproveitamento para o transporte intermunicipal de pessoas e mercadorias, mas que pouco têm relevância para os macroeixos. As obras realizadas na microrregião de Cajazeiras apresentam maior valor social do que econômico.

Neste caminho, chegamos à obra de pavimentação da rodovia que liga o município de Carrapateira a São José de Piranhas através da PB-384. O projeto desenvolvido desde os eixos, só foi concluído com o PCP em 2017. Por ser o último município da Paraíba a padecer com o isolamento asfáltico, nos dedicamos a compreender a importância da obra para a sociedade local. O papel de uma rodovia não é o mesmo em todos os lugares, a esta cristalização na organização espacial podemos atribuir significados de ordem econômica e social diferentes com base no lugar em que é implementada.

Os resultados do questionário aplicado mostram o entusiasmo da população local com o feito e evidenciam a importância social da infraestrutura construída. Levando em consideração o cenário estadual, a PB-384 não representa uma conquista de destaque com vistas a lucros futuros, mas dentro da microrregião os efeitos podem ser mensurados. Para os moradores do município o valor é ainda maior, pois traz consigo, além de progresso econômico, qualidade de vida e dignidade.

É necessário admitir que não foi possível alcançar com bom êxito todos os objetivos desta pesquisa, a falta de recursos para ir a campo e a ausência de dados importantes para o cruzamento de informações relativas aos municípios nos prejudicou na tarefa. No entanto, consideramos a relevância do estudo e, como proposta inicial, entendemos seu valor para a comunidade acadêmica e esperamos contribuir com o aprofundamento da problemática em pesquisas futuras.

REFERÊNCIAS

ALVES, Adriana Melo Alves; ROCHA NETO, João Mendes da. A nova Política Nacional de Desenvolvimento Regional – PNDR II: entre a perspectiva de inovação e a persistência de desafios. In: **Revista Política e Planejamento Regional**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, julho/dezembro 2014, p. 311-338. Disponível em: <<http://www.revistappr.com.br/artigos/extra/5525776c88b67.pdf>> Acesso em: 15 Jul. 2019.

BARRIOS, Sonia. **A construção do espaço**. São Paulo: Nobel, 1986.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **Plano plurianual 2004-2007: mensagem presidencial**. Brasília: MP, 2003. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/orcamento-da-uniao/leis-orcamentarias/ppa/2004-2007/ppa-2004-2007/mensagempresidencial.PDF>> Acesso em: 18 Set. 2019.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. Secretaria de Desenvolvimento Regional. **Política Nacional de Desenvolvimento Regional: sumário executivo**. Brasília: MI, 2007. Disponível em: <<http://www.integracao.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/Biblioteca/pndr.pdf>> Acesso em: 08 Set. 2019.

_____. **PNDR: avaliação da política nacional de desenvolvimento regional**. Brasília, DF: Ministério da Integração Nacional, 2011. Disponível em: <http://mi.gov.br/documents/4085233/0/PNDR_2012+%281%29.pdf/1e31fb5d-f09c-4a8e-8a71-5784c210633e> Acesso em: 19 Jul. de 2019.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A condição espacial**. São Paulo: Editoria Contexto, 2011.

CAVALCANTE, Antônio Paulo de Holanda; BASTOS, Marta Maria de Mendonça; CASTRO, Juscelino Emanuel Gomes de. et al. **Caracterização e análise dos sistemas produtivo e macrologístico na região Nordeste enquanto suporte à localização de empreendimentos: foco no papel da ferrovia Transnordestina: Relatório final tomo VI – Estados do Rio Grande do Norte, Paraíba e Alagoas**. Fortaleza: UFC, 2012. Disponível em: <https://www.bnb.gov.br/documents/88765/89729/analise_sistemas_produtivo_macrologistico_tomoVI_RN_PB_AL.pdf/42863aed-9949-4d5e-a056-2bbd0cb52b79> Acesso em: 21 Out. 2019.

CNT - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Transporte rodoviário: desempenho do setor, infraestrutura e investimentos**. – Brasília: CNT, 2017. Disponível em: <<http://repositorio.itl.org.br/jspui/handle/123456789/190>> Acesso em 07 Jul. de 2019.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e Organização Espacial**. 7. ed, São Paulo: Editora Ática, 2003.

COSTA, Cassio Richelly Soares. **Diagnóstico atual do Porto de Cabedelo**. 2016. 49 f. Monografia. (Curso de Graduação em Engenharia Civil), Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2016. Disponível em: <http://ct.ufpb.br/ccec/contents/documentos/tccs/copy_of_2016.1/diagnostico-atual-do-porto-de-cabedelo.pdf> Acesso em: 20 Out. 2019.

D' ARAUJO, Maria Celina Soares. **Capital Social**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.

DA CRUZ LIMA, Ana Carolina; LIMA, João Policarpo Rodrigues. Programas de desenvolvimento local na região Nordeste do Brasil: uma avaliação preliminar da “guerra fiscal”. **Economia e Sociedade**. V. 19, n. 3, p. 557-588, 2010.

GARTENKRAUT, Michal. **Brasil: uma análise do Plano Plurianual – PPA 2000/2003**: relatório técnico / Michal Gartenkraut. – Brasília: Ipea, 2002. Disponível em: <<http://ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/FortalecimentoDaFuncaoAvaliacaoNosPaisesDaAmericaPPA.pdf>> Acesso em: 22 Set. 2019.

HAESBAERT, Rogério. **Regional-global**: dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea. 3. Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2018.

IDEME. **Produto Interno Bruto dos municípios do estado da Paraíba 2014**. João Pessoa, 2016. Disponível em: < http://ideme.pb.gov.br/servicos/pib/nota-tecnica_pib-municipal_2014.pdf/@download/file/NOTA%20T%C3%89CNICA_PIB%20MUNICIPAL_2014.pdf> Acesso em: 27 Jul. 2019

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Divisão regional do Brasil em mesorregiões e microrregiões geográficas**. Rio de Janeiro: IBGE, 1990.

LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio**. 1. ed. Espanha: Editora Capitán Swiny, 1974.

MENDES, Constantino C; ARAÚJO JÚNIOR, Ignácio Tavares de; FERNANDES, Anna Paola; et al. **A Paraíba no contexto nacional, regional e interno**. Rio de Janeiro: IPEA, 2012.

MONTEIRO NETO, Aristides. Organizador; CASTRO, César Nunes de Organizador; BRANDÃO, Carlos Antonio Organizador. **Desenvolvimento regional no Brasil: políticas, estratégias e perspectivas**. Rio de Janeiro: IPEA, 2017. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/20170213_livro_desenvolvimentoregional.pdf> Acesso em: 02 Set. 2019

NOGUEIRA, Gustavo M. F. et al. **Eixos integrados de desenvolvimento da Paraíba**: Uma visão estratégica para o Estado. João Pessoa: SEPLAG, 2014a.

NOGUEIRA, Gustavo M. F. et al. Sumário executivo. In: _____. **Eixos integrados de desenvolvimento da Paraíba**: Uma visão estratégica para o Estado. João Pessoa: SEPLAG, 2014b. v. 1, p. 09-27.

NOGUEIRA, Gustavo M. F. et al. Plano Estratégico da Micrologística do Transporte de Carga. In: _____. **Eixos integrados de desenvolvimento da Paraíba**: Uma visão estratégica para o Estado. João Pessoa: SEPLAG, 2014c. v. 2.

OLIVEIRA, Tiago Bernardon de. O golpe de 2016: breve ensaio de história imediata sobre democracia e autoritarismo. **Historiæ**, Rio Grande, v. 7, n. 2, p. 191-231, 2016. Disponível em: <<https://periodicos.furg.br/hist/article/view/6726/4414>> Acesso em: 23 Nov. 2019.

PORTUGAL, Rodrigo. História da Política Regional no Brasil. In: **XXIII Encontro Regional de Economia**, 2018, Fortaleza. Anais do XXIII Encontro Regional de Economia, 2018. Disponível em: <<https://www.bnb.gov.br/documents/160445/3572566/HIST%C3%93RIA+DA+POL%C3%8DTICA+REGIONAL+DO+BRASIL.pdf/436408f7-a8f8-59b8-ef0f-9eb93aeaa01d>> Acesso em: 12 Set. 2019.

RICARDO entrega estrada de Carrapateira e decreta fim do isolamento asfáltico na Paraíba. DER, 02 mai. 2017. Disponível em: <<https://der.pb.gov.br/noticias/ricardo-entrega-estrada-de-carrapateira-e-decreta-fim-do-isolamento-asfaltico-na-paraiba>> Acesso em: 25 Set. 2019.

RODRIGUES, Delmer. **Carrapateira fecha ciclo de isolamento asfáltico na Paraíba no Dia do Trabalho**. A união, João Pessoa, abr. 2017. Políticas. Disponível em: <http://201.18.100.33/jornalauniao/auniao2/noticias/caderno_politicas/carrapateira-fecha-ciclo-de-isolamento-asfaltico-na-paraiba-no-dia-do-trabalho> Acesso em: 12 Set. 2019.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, María Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 9. ed. Rio de Janeiro: Record, 2006. Disponível em: <<https://yadi.sk/i/va1jf3Sxs9j9v>> Acesso em 23 Nov. 2019.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Técnica e tempo, razão e emoção**. 4. Ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia**. 6. ed. 2. reimp. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

_____. Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal. 26. Ed. Rio de Janeiro: Record, 2017.

SANTOS, Pedro José Aleixo. dos. **Impactos socioambientais do programa caminhos da Paraíba no município de Coxixola-PB**. 2016. 80 f. Dissertação (Mestrado em Recursos Naturais) – Programa de Pós-Graduação em Recursos Naturais, Centro de Tecnologia e Recursos Naturais, Universidade Federal de Campina Grande, Paraíba, Brasil, 2016. Disponível em: <<http://dspace.sti.ufcg.edu.br:8080/jspui/handle/riufcg/764>> Acesso em: 25 Jul. 2019

SILVA JUNIOR, Samuel Gomes da; OLIVEIRA, Jailson Ribeiro de; CAVALCANTI, Moisés Rodrigues. **Análise das potencialidades logísticas do estado da Paraíba com base nos Eixos Integrados de Desenvolvimento**. 2016 Disponível em: <http://www.abepro.org.br/biblioteca/TN_STP_226_319_30650.pdf> Acesso em: 20 Out. 2019.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2011.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2015.

TAVARES, Jeferson Cristiano. Eixos: novo paradigma do planejamento regional? Os eixos de infraestrutura nos PPA's nacionais, na lirsa e na macrometrópole paulista. **Cad. Metrop.**, São Paulo, v. 18, n. 37, p. 671-695, Dez. 2016 . Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-99962016000300671&lng=en&nrm=iso> Acesso em: 09 Jul. 2019.

UDERMAN, Simone. Políticas de desenvolvimento regional no Brasil: limites de uma nova agenda para Nordeste. In: **Revista Brasileira de Estudos Regionais e Urbanos**, v. 2, n. 2, 6 fev. 2015.p. 104-129. Disponível em: <https://www.bnb.gov.br/documents/160445/214098/politicas_de_desenvolvimento.pdf/664bd080-1ae6-4a91-b32d-bfd0e36f252b> Acesso em: 02 Set. 2019.

VIANNA, Pedro Jorge Ramos; LÓCIO, Aprígio Botelho; SALES, Raquel da Silva. **Os Eixos de Integração Nacional e a Integração Regional da Infra-Estrutura (sic) Sul-Americana**. Fortaleza: IPECE, 2006. Disponível em: <https://www.ipece.ce.gov.br/wp-content/uploads/sites/45/2012/12/NT_16.pdf> Acesso em: 10 Set. 2019.

APÊNDICE A

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO-TCLE

Você está sendo convidado a participar como voluntário (a) no estudo OS EIXOS INTEGRADOS DE DESENVOLVIMENTO DA PARAÍBA NA ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DA MICRORREGIÃO DE CAJAZEIRAS, coordenado pelo professor Dr. Santiago Andrade Vasconcelos e vinculado ao CENTRO DE FORMAÇÃO DE PROFESSORES – CFP, UNIDADE ACADÊMICA DE GEOGRAFIA – UNAGEO, CURSO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA.

Sua participação é voluntária e você poderá desistir a qualquer momento, retirando seu consentimento, sem que isso lhe traga nenhum prejuízo ou penalidade. Este estudo tem por objetivo COMPREENDER A DINÂMICA DO ESPAÇO REGIONAL DA MICRORREGIÃO DE CAJAZEIRAS A PARTIR DAS AÇÕES PROPOSTAS PELO MÓDULO MICROLOGÍSTICA DE TRANSPORTE DE CARGA, DOS EIXOS INTEGRADOS DE DESENVOLVIMENTO DA PARAÍBA, e se faz necessário por BUSCAR O ENTENDIMENTO DA ORGANIZAÇÃO ESPACIAL COM VISTAS À REALIDADE SOCIAL QUE A PRODUZ E REPRODUZ A PARTIR DOS INVESTIMENTOS DO GOVERNO E OS DEMAIS AGENTES A ELE ASSOCIADOS NA INSERÇÃO DOS EIXOS DE DESENVOLVIMENTO COMO ESTRATÉGIA PARA A INTEGRAÇÃO ECONÔMICA DA PARAÍBA.

Caso decida aceitar o convite, você será submetido a um QUESTIONÁRIO simples e esclarecido. Quanto aos riscos da pesquisa, embora seja quase zero a possibilidade, dada a natureza do estudo e a total discrição e sigilo, algum constrangimento poderá vir a acontecer diante das questões postas. Os benefícios da pesquisa serão: TRAZER REFLEXÕES ACERCA DA ORGANIZAÇÃO ESPACIAL COM BASE NA ATUAÇÃO DO ESTADO; CONCEBER UMA ANÁLISE DAS OBRAS REALIZADAS PELO GOVERNO NA MICRORREGIÃO DE CAJAZEIRAS; E AVALIAR O DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO DO MUNICÍPIO DE CARRAPATEIRA APÓS A PAVIMENTAÇÃO DA PB-384.

Todas as informações obtidas serão sigilosas e seu nome não será identificado em nenhum momento. Os dados serão guardados em local seguro e a divulgação dos resultados será feita de maneira que não permita a identificação de nenhum voluntário.

Se você tiver algum gasto decorrente de sua participação na pesquisa, você será ressarcido, caso solicite. Em qualquer momento, se você sofrer algum dano comprovadamente decorrente desta pesquisa, você poderá buscar o direito de ser indenizado.

Você ficará com uma via rubricada e assinada deste termo e qualquer dúvida a respeito desta pesquisa, poderá ser requisitada ao Prof. Dr. Santiago Andrade Vasconcelos, ou ao Comitê de Ética em Pesquisas com Seres Humanos-CEP/CFP/UFCG cujos dados para contato estão especificados abaixo.

Dados para contato com o responsável pela pesquisa

Nome: Santiago Andrade Vasconcelos

Instituição: Universidade Federal de Campina Grande

Endereço: Rua Arsênio Araruna, 719, apto. 503, Centro, Cajazeiras - PB

Telefone: (83) 3532-2000

E-mail: santiagovasconcelos@yahoo.com.br

Dados do CEP

Comitê de Ética em Pesquisa do Centro de Formação de Professores da Universidade Federal de Campina Grande- CEP/CFP/UFCG, situado a rua Sergio Moreira de Figueiredo, s/n, Bairro: Casas Populares, Cajazeiras - PB; CEP: 58.900-000. Email: cep@cfp.ufcg.edu.br Tel: (83) 3532-2075

Declaro que estou ciente dos objetivos e da importância desta pesquisa, bem como a forma como esta será conduzida, incluindo os riscos e benefícios relacionados com a minha participação, e concordo em participar voluntariamente deste estudo.

CAJAZEIRAS PB, 2019

Assinatura ou impressão datiloscópica do
voluntário ou responsável legal

Prof. Dr. Santiago Andrade Vasconcelos
Responsável pelo estudo

APÊNDICE B



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE – UFCG
CENTRO DE FORMAÇÃO DE PROFESSORES – CFP
UNIDADE ACADÊMICA DE GEOGRAFIA
LICENCIATURA EM GEOGRAFIA

Aplicação nº. _____ Data: ____/____/____ Horário: _____

Localização da aplicação: Município de Carrapateira-PB

QUESTIONÁRIO DE PESQUISA CIENTÍFICA

Convido o(a) senhor(a) a participar deste estudo de forma voluntária, com o objetivo de verificar suas percepções sobre a pavimentação da PB-384 e as consequências dela derivadas para o município de Carrapateira-PB. A pesquisa será muito importante para realizar uma avaliação sobre a obra no contexto socioeconômico, de maneira a colaborar com o entendimento da participação efetiva do governo do Estado da Paraíba para o desenvolvimento local e regional. Sua participação se dará por meio de um questionário, com perguntas simples sobre a PB-384, bem como a dinâmica a ela associada. Durante a aplicação, você terá o direito de tirar qualquer dúvida ou pedir qualquer outro esclarecimento. É garantido o seu direito de não participar ou de cancelar sua permissão, a qualquer momento, sem nenhum tipo de prejuízo pela sua decisão. As informações obtidas por esta pesquisa são confidenciais e serão divulgadas somente em eventos ou publicações científicas, com total sigilo dos voluntários.

() Estou de acordo com o termo de consentimento.

() Não concordo com o termo de consentimento.

INFORMAÇÕES DO RESPONDENTE

1. Sexo: Feminino () Masculino ()

2. Local em que reside: () Zona Rural () Zona Urbana

3. Faixa etária:

() 18 a 25

() 42 a 49

() 26 a 33

() 50 a 57

() 34 a 41

() 58 acima

4. Escolaridade:
- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Sem escolaridade | <input type="checkbox"/> Ensino Médio completo |
| <input type="checkbox"/> Ensino Fundamental incompleto | <input type="checkbox"/> Ensino Superior incompleto |
| <input type="checkbox"/> Ensino Fundamental completo | <input type="checkbox"/> Ensino Superior completo |
| <input type="checkbox"/> Ensino Médio incompleto | <input type="checkbox"/> Pós graduado |

5. Situação profissional:
- | | |
|------------------------------------|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Empregado | <input type="checkbox"/> Desempregado |
|------------------------------------|---------------------------------------|

6. Tipo de profissão/ocupação: _____

7. Renda familiar mensal (em salários mínimos – R\$998,00):
- | | |
|---|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Inferior a 1 salário | <input type="checkbox"/> 5 a 6 |
| <input type="checkbox"/> 1 a 2 | <input type="checkbox"/> Mais de 7 |
| <input type="checkbox"/> 3 a 4 | |

AVALIAÇÃO DA OBRA DE PAVIMENTAÇÃO DA PB-384

8. Tem conhecimento sobre os Eixos de Desenvolvimento da Paraíba:
- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Sim | <input type="checkbox"/> Não |
|------------------------------|------------------------------|
9. Tem conhecimento sobre o Programa Caminhos da Paraíba:
- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Sim | <input type="checkbox"/> Não |
|------------------------------|------------------------------|
10. Numa escala de 1 a 10 qual o seu nível de satisfação com a ação do governo que gerou a pavimentação da PB-384 (rodovia que liga o município de São José de Piranhas à Carrapateira):
- 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
11. Você acredita que a obra contribui para o desenvolvimento (econômico e social) local:
- | | | |
|------------------------------|------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Sim | <input type="checkbox"/> Não | <input type="checkbox"/> Não sei/quero opinar |
|------------------------------|------------------------------|---|

Se sua resposta foi “sim”, você vê melhorias nos serviços/comércio do município depois da conclusão da obra:

- | | | |
|------------------------------|------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Sim | <input type="checkbox"/> Não | <input type="checkbox"/> Não sei/quero opinar |
|------------------------------|------------------------------|---|

12. Na sua opinião a obra contribui para o desenvolvimento (econômico e social) regional (relação do município com os municípios vizinhos e demais regiões):
- | | | |
|------------------------------|------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Sim | <input type="checkbox"/> Não | <input type="checkbox"/> Não sei/quero opinar |
|------------------------------|------------------------------|---|

13. Como você classifica o acesso ao município de Carrapateira depois da pavimentação:
- | | |
|----------------------------------|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Ruim | <input type="checkbox"/> Ótimo |
| <input type="checkbox"/> Regular | <input type="checkbox"/> Excelente |
| <input type="checkbox"/> Bom | |

14. Após a pavimentação, você passou a viajar mais em busca de serviços/produtos/trabalho nos municípios vizinhos:
- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Sim | <input type="checkbox"/> Não |
|------------------------------|------------------------------|

Caso “sim”, qual a frequência de viagens:

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Diariamente | <input type="checkbox"/> Mais de uma vez por semana |
| <input type="checkbox"/> Mais de uma vez por dia | <input type="checkbox"/> Mensalmente |
| <input type="checkbox"/> Semanalmente | <input type="checkbox"/> Mais de uma vez por mês |

15. Qual o tipo de transporte mais utilizado:

- Carro próprio
 Moto própria
 Carro público
 Ônibus público
 Transporte alternativo

16. Caso utilize transporte alternativo:

Depois da pavimentação, o valor das passagens:

- Baixou
 Aumentou
 Não sei/quero opinar

Depois da pavimentação, a qualidade dos transportes:

- Baixou
 Aumentou
 Não sei/quero opinar

17. Após a pavimentação, você acredita que o fluxo de pessoas, mercadorias e informações aumentou no município de Carrapateira:

- Sim
 Não
 Não sei/quero opinar

18. Após a pavimentação, você acredita que a qualidade de vida da população melhorou:

- Sim
 Não
 Não sei/quero opinar

19. Na sua opinião, quais os setores do município mais beneficiados com a obra da PB-384:

- Comerciantes
 Estudantes Universitários
 Transporte alternativo
 Funcionalismo público
 Agricultores
 População em geral