

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL NO ESTADO DA PARAÍBA - SR/PB

**ELABORAÇÃO DOS PROJETOS BÁSICO E EXECUTIVO E
EXECUÇÃO DE ADEQUAÇÃO DE CAPACIDADE E SEGURANÇA
COM DUPLICAÇÃO, IMPLANTAÇÃO DE CONTORNO,
RESTAURAÇÃO DA PISTA EXISTENTE E OBRAS DE ARTE
ESPECIAIS DA RODOVIA BR - 230 / P B**

Rodovia : BR-230/PB
Trecho : Cabedelo – Div. PB/CE
Subtrecho : Entr. BR-104 (B) – Entr. BR-412 (Farinha)
Segmento : 03 Variante Farinha
Extensão : 13,30 km
Código do PNV : 230BPB0230 ao 230BPB0240
Lote : Único

RELATÓRIO DE IMPACTO AO MEIO AMBIENTE

VOLUME 4

Maio / 2026

R E P Ú B L I C A F E D E R A T I V A D O B R A S I L
M I N I S T É R I O D A I N F R A E S T R U T U R A
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL NO ESTADO DA PARAÍBA - SR/PB

ELABORAÇÃO DOS PROJETOS BÁSICO E EXECUTIVO E
EXECUÇÃO DE ADEQUAÇÃO DE CAPACIDADE E SEGURANÇA
COM DUPLICAÇÃO, IMPLANTAÇÃO DE CONTORNO,
RESTAURAÇÃO DA PISTA EXISTENTE E OBRAS DE ARTE
E S P E C I A I S D A R O D O V I A B R - 2 3 0 / P B

Rodovia : BR-230/PB
Trecho : Cabedelo – Div. PB/CE
Subtrecho : Entr. BR-104 (B) – Entr. BR-412 (Farinha)
Segmento : 03 Variante Farinha
Extensão : 13,30 km
Código do PNV : 230BPB0230 ao 230BPB0240
Lote : Único

Supervisão : Diretoria de Planejamento e Pesquisa
Coordenação : Coordenação Geral de Desenvolvimento e Projeto
Fiscalização : Superintendência Regional no Estado da Paraíba
Elaboração : Consórcio CCL - LCM - PRODEC
Contrato nº : SR/PB-00938/2017
Processo nº : 50.613.001281/2016-53
Edital nº : 0456/2016-13

RELATÓRIO DE IMPACTO AO MEIO AMBIENTE

Maio - 2026

SUMÁRIO

1	APRESENTAÇÃO	1
2	O EMPREENDIMENTO	2
2.1	O que é e para que serve?	2
2.2	Onde fica?	3
2.3	Como será construído?	4
3	ÁREA DE ESTUDO	10
4	DIAGNÓSTICO AMBIENTAL	12
4.1	Meio Físico	12
4.2	Meio Biótico – Flora	13
4.3	Meio Biótico – Fauna	15
4.4	Meio Socioeconômico	19
5	INSERÇÃO DA OBRA NA PAISAGEM	21
6	IMPACTOS AMBIENTAIS	30
6.1	Fase de Implantação (obras)	30
6.2	Fase de Operação (rodovia em uso)	33
7	MEDIDAS DE PROTEÇÃO AMBIENTAL	35
8	PROGRAMAS AMBIENTAIS	36
9	ALTERNATIVAS ESTUDADAS	37
10	CONCLUSÃO	39
11	EQUIPE TÉCNICA E CONTATOS	40

1. APRESENTAÇÃO

Você tem em mãos o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (RIMA) referente à implantação da Variante Farinha da Rodovia BR-230, no Estado da Paraíba. Este documento foi elaborado para que toda a população — especialmente as comunidades que vivem ao longo da rodovia — possa compreender, em linguagem simples e clara, o que está sendo planejado, quais são os possíveis efeitos ao meio ambiente e às pessoas, e o que será feito para proteger a natureza e a qualidade de vida na região.

1

O RIMA é exigido pela legislação brasileira (Resolução CONAMA nº 001/1986) sempre que uma obra de grande porte possa causar impactos significativos ao meio ambiente. Ele resume o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) — um documento técnico extenso elaborado por especialistas de diversas áreas — e deve ser entendido por qualquer pessoa, mesmo sem formação técnica.

O Consórcio LCM / CCL / PRODEC é autor do Estudo de Impacto Ambiental e desse Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (RIMA), contratados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, através da Superintendência Regional no Estado da Paraíba. O Estudo de Impacto Ambiental – EIA se refere à implantação da variante Farinha, Segmento 03 com 13,30 km de extensão, parte integrante do contrato de “Elaboração dos Projetos Básico e Executivo e Execução de Adequação de Capacidade e Segurança com Duplicação, Implantação de Contorno, Restauração da Pista Existente e Obras de Arte Especiais da Rodovia BR-230/PB. O Trecho da Variante Farinha se inicia no km 152,30 e termina no km 183,90, com extensão total de 31,60 km

O processo de licenciamento ambiental é conduzido pela Superintendência de Administração do Meio Ambiente da Paraíba (SUDEMA), que analisará este estudo e poderá autorizar ou negar a obra, incluindo condicionantes que devem ser cumpridas pelo empreendedor para proteger o meio ambiente e as comunidades afetadas.

Todos os cidadãos têm o direito de participar desse processo. Uma Audiência Pública será realizada para apresentar os resultados deste estudo à comunidade e ouvir opiniões, sugestões e preocupações. Sua participação é importante!

2. O EMPREENDIMENTO

2.1 O que é e para que serve?

2

A BR-230 é conhecida como a Transamazônica — a rodovia que parte de Cabedelo, no litoral paraibano, e atravessa o Brasil até o Amazonas. No trecho entre Campina Grande e a comunidade de Farinha, a rodovia tem pista simples e passa por dentro de bairros e distritos urbanos, como São José da Mata e Lagoa de Dentro. Isso gera congestionamentos, acidentes e riscos à população que vive ao lado da pista.

A solução proposta pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) é a implantação de uma variante: um novo trecho de rodovia, com pista dupla, que contorna essas áreas urbanas. Essa variante foi chamada de Segmento 03 ou Variante Farinha.

Característica	Informação
Extensão do novo trecho	13,60 km (pista dupla)
Investimento total	R\$ 155 milhões
Municípios envolvidos	Campina Grande (PB)
Órgão responsável	DNIT – Superintendência Regional/PB
Órgão licenciador	SUDEMA – Superintendência de Administração do Meio Ambiente da Paraíba
Processo de licenciamento	nº 2021-006131/TEC/LI-7987
Bioma	Caatinga
Status em 2026	Em processo de licenciamento ambiental

As rodovias são a principal forma de transporte utilizado no estado da Paraíba, para cargas e passageiros, sendo a BR-230 a principal via de circulação do estado, com ponto de partida no acesso ao porto de Cabedelo. BR-230 é melhor forma de ligação entre João Pessoa e Campina Grande, que com outros municípios nesse caminho representaram cerca de 70% da mercadoria do Estado. Diante desse cenário, a melhoria da BR-230 é também melhoria da economia da região, ajudando os setores da indústria, do comércio e dos serviços, tendo em vista as facilidades de escoamento que serão proporcionados pela nova rodovia, modernizada e ampliada, o que refletirá no incremento da renda da população.

A comunidade da Farinha abriga a chamada Praça do Meio do Mundo — o ponto onde a BR-230 se encontra com a BR-412, que segue pelo Sul para Sertânia (PE), passando pelas cidades paraibanas de Serra Branca, Sumé e Monteiro. Este entroncamento é estrategicamente vital: é o portal de saída de Campina Grande em direção ao Cariri e ao sertão de Pernambuco, dimensão regional que eleva a importância deste trecho além dos limites da microrregião.

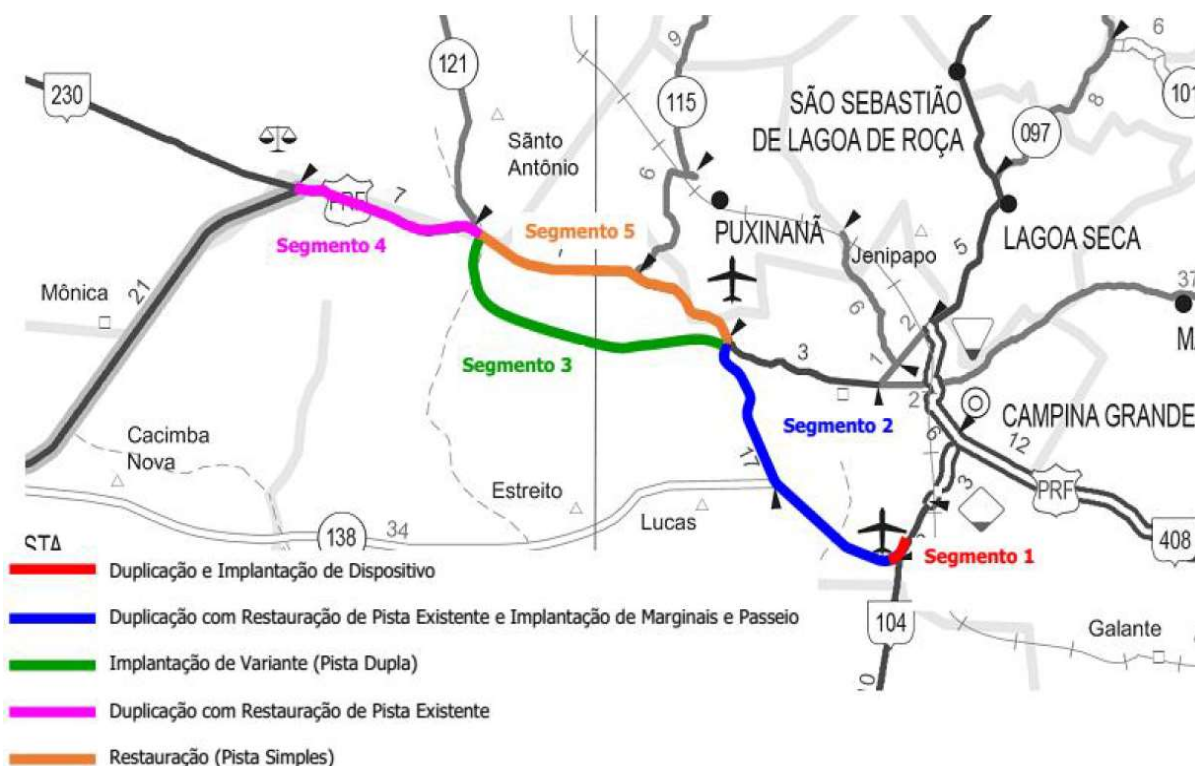
As obras que deverão ser executadas na BR-230/PB propiciarão à sociedade três benefícios: redução dos custos de acidentes de trânsito, redução dos custos de operação dos veículos e redução do custo do tempo de viagem.

3

2.2 Onde fica?

A Variante Farinha está localizada nos municípios de Campina Grande e Poço das Antas, na Mesorregião do Agreste Paraibano. O ponto de início fica próximo ao Serrotão (km 152,30), na saída do perímetro urbano de Campina Grande, e o ponto final fica próximo à comunidade do 21, já nas proximidades da Farinha, antes do entroncamento da BR-230 com a BR-412 (km 183,90). A nova rodovia passa pelas localidades rurais de Sítio Bosque, Sítio Gabriel e Capim Grande.

O traçado foi projetado para desviar pelo lado norte os núcleos habitados de Lagoa de Dentro e São José da Mata, que hoje enfrentam grave problema de tráfego pesado passando pelo meio das comunidades. Com a variante, o tráfego de longa distância sairá dessas ruas, deixando-as mais seguras e tranquilas para os moradores.



2.3 Como será construído?

A nova rodovia terá pista dupla com canteiro central, seguindo o padrão de rodovia Classe I-A do DNIT. As principais características técnicas são:

Elemento	Dimensão
Largura total da plataforma	29,40 metros
Cada pista de rolamento	7,20 metros (2 faixas de 3,60 m)
Canteiro central	4,00 metros
Acostamento externo	3,00 metros
Acostamento interno	1,00 metro
Faixa de domínio	80 metros (40 m para cada lado do eixo)
Velocidade de projeto	100 km/h (trechos planos) e 80 km/h (trechos ondulados)
Ponte sobre o Rio Logradouro	80,09 metros de extensão

4

As obras serão executadas nas seguintes etapas: (1) serviços preliminares e instalação do canteiro; (2) limpeza e desmatamento da faixa; (3) movimentação de terra (terraplenagem); (4) construção do sistema de drenagem; (5) pavimentação asfáltica; (6) sinalização e obras complementares; (7) desmobilização e entrega.

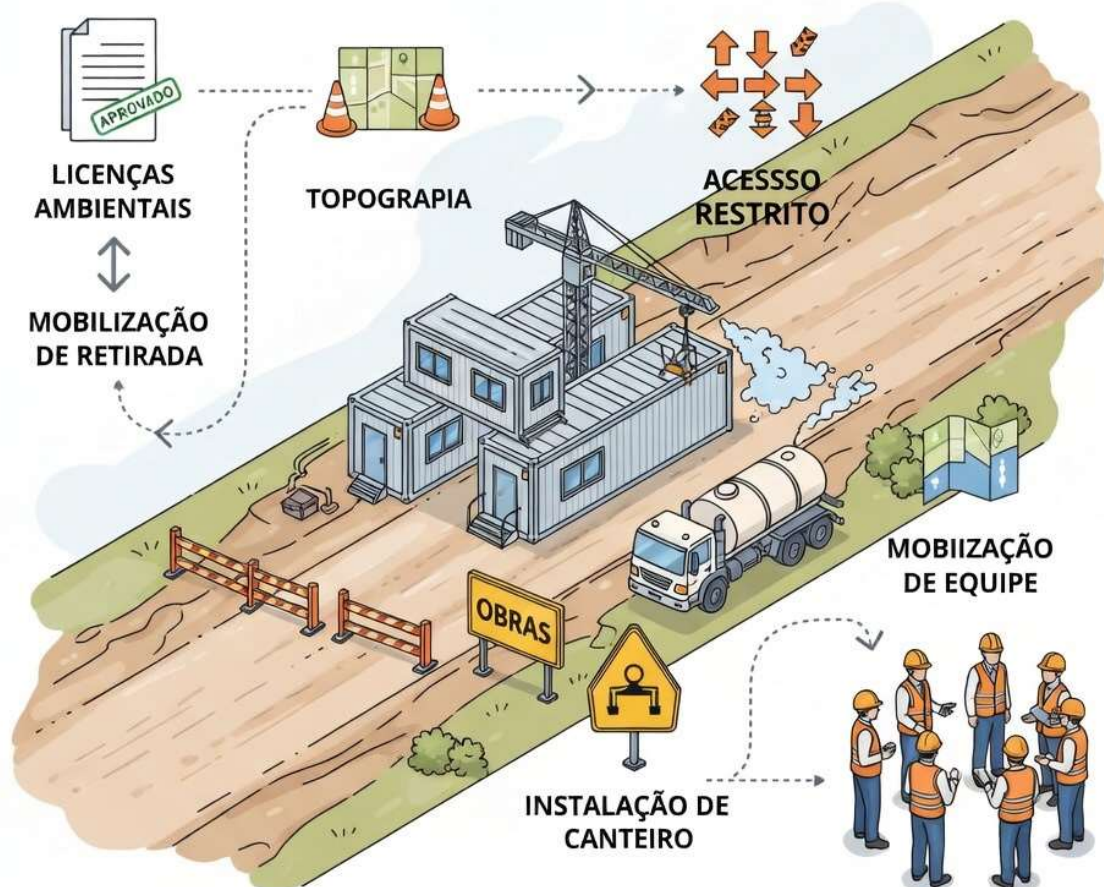
O canteiro de obras já existe desde 2019, atendendo aos demais segmentos da obra, e está devidamente licenciado pela SUDEMA. Os materiais pétreos serão fornecidos pela Pedreira Britex, localizada dentro da área do projeto e também licenciada pelo órgão ambiental estadual.



Visão geral do Canteiro de Obras, em operação.

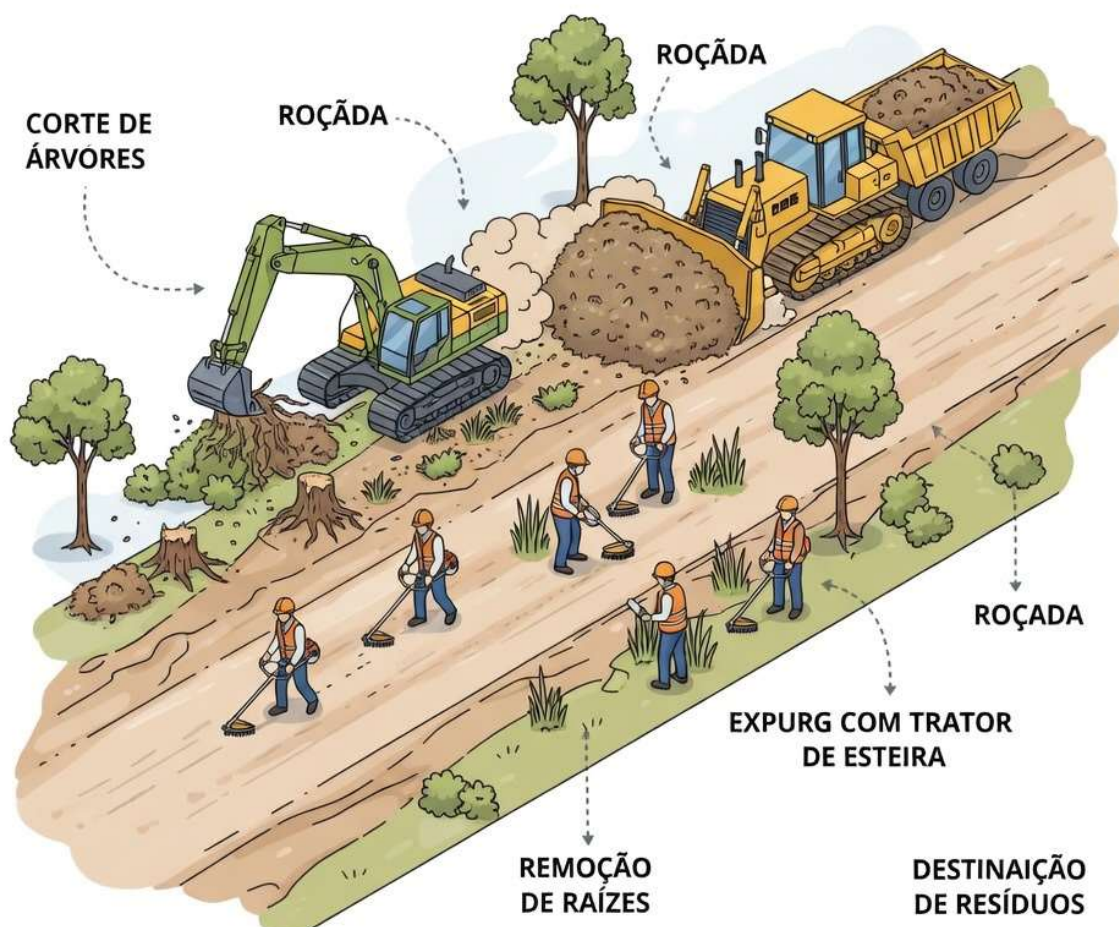
FASE 1: SERVIÇOS PRELIMINARES

5



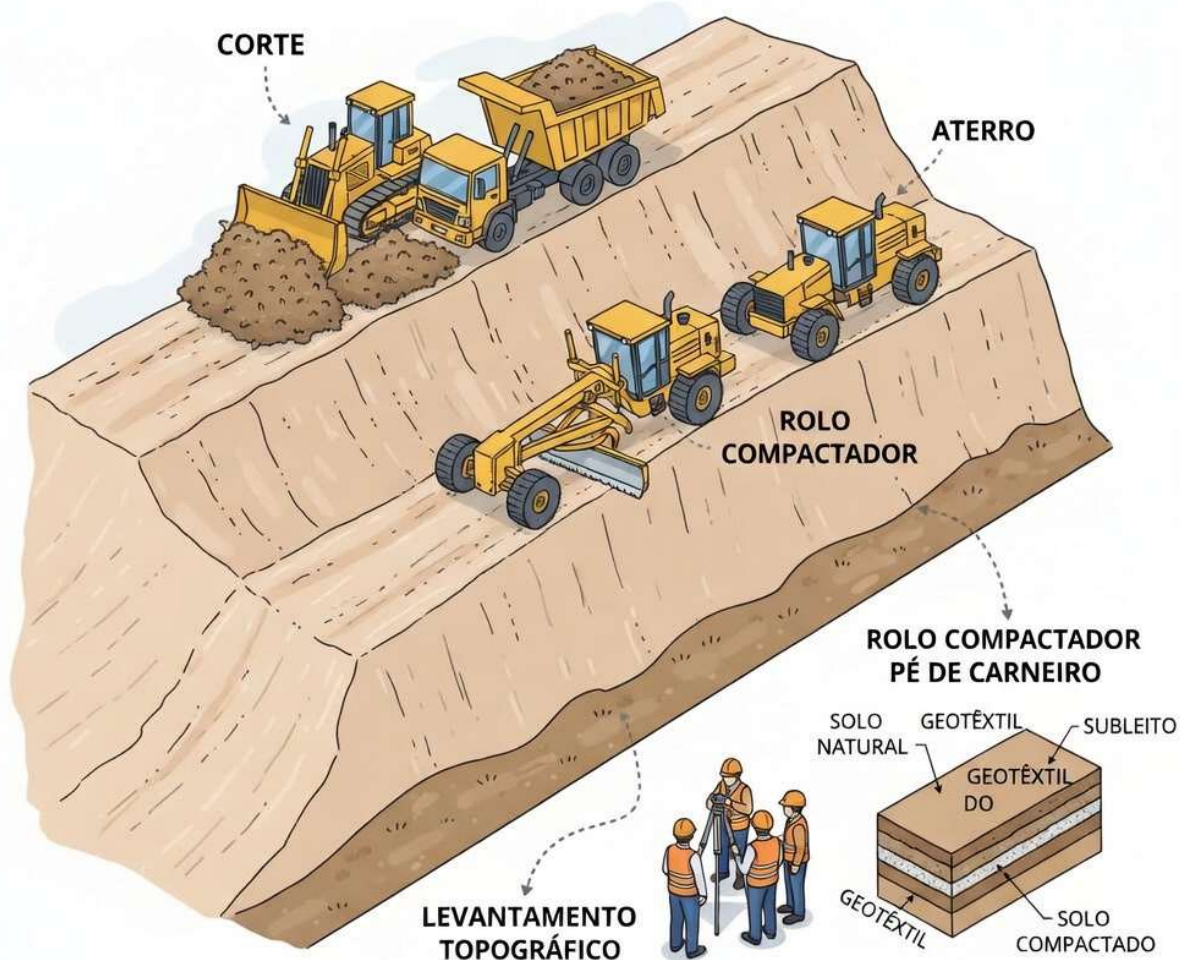
FASE 2: LIMPEZA E DESMATAMENTO

6



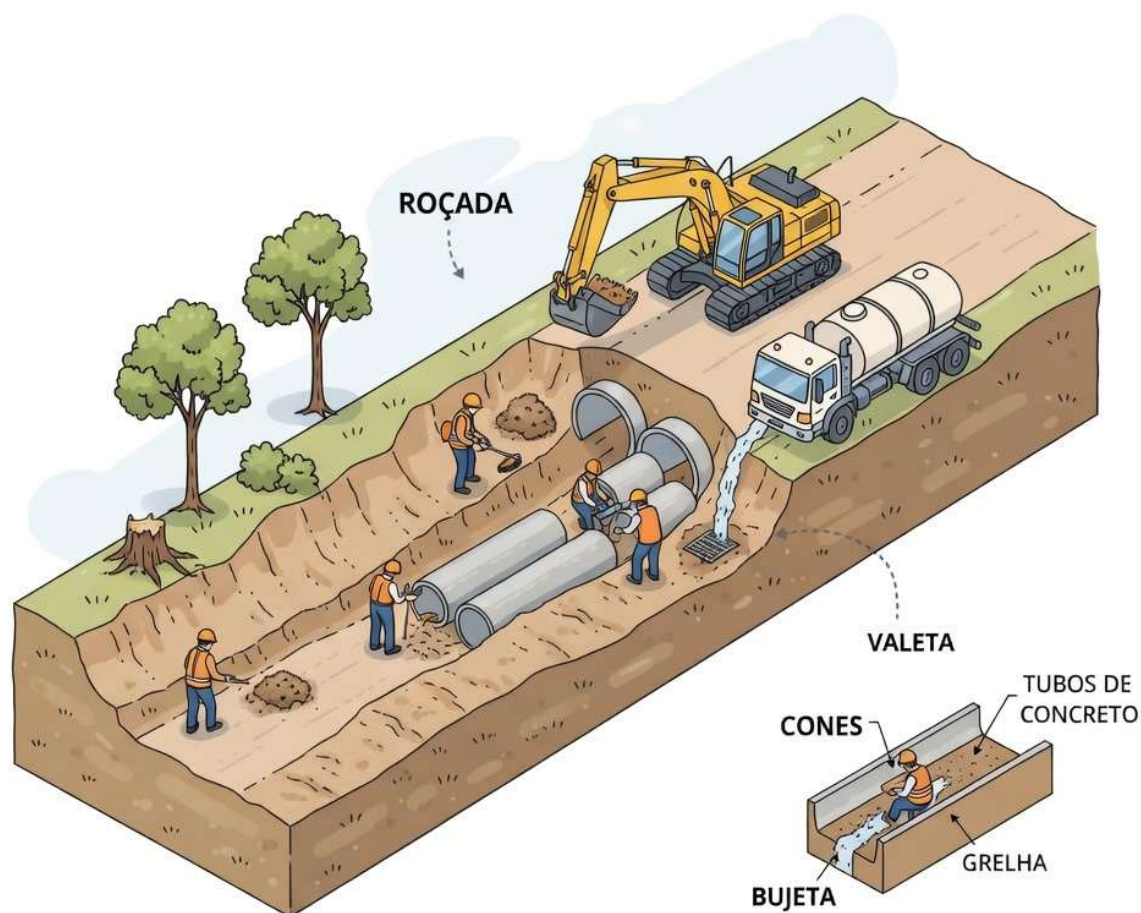
FASE 3: TERRAPLENGAGEM

7



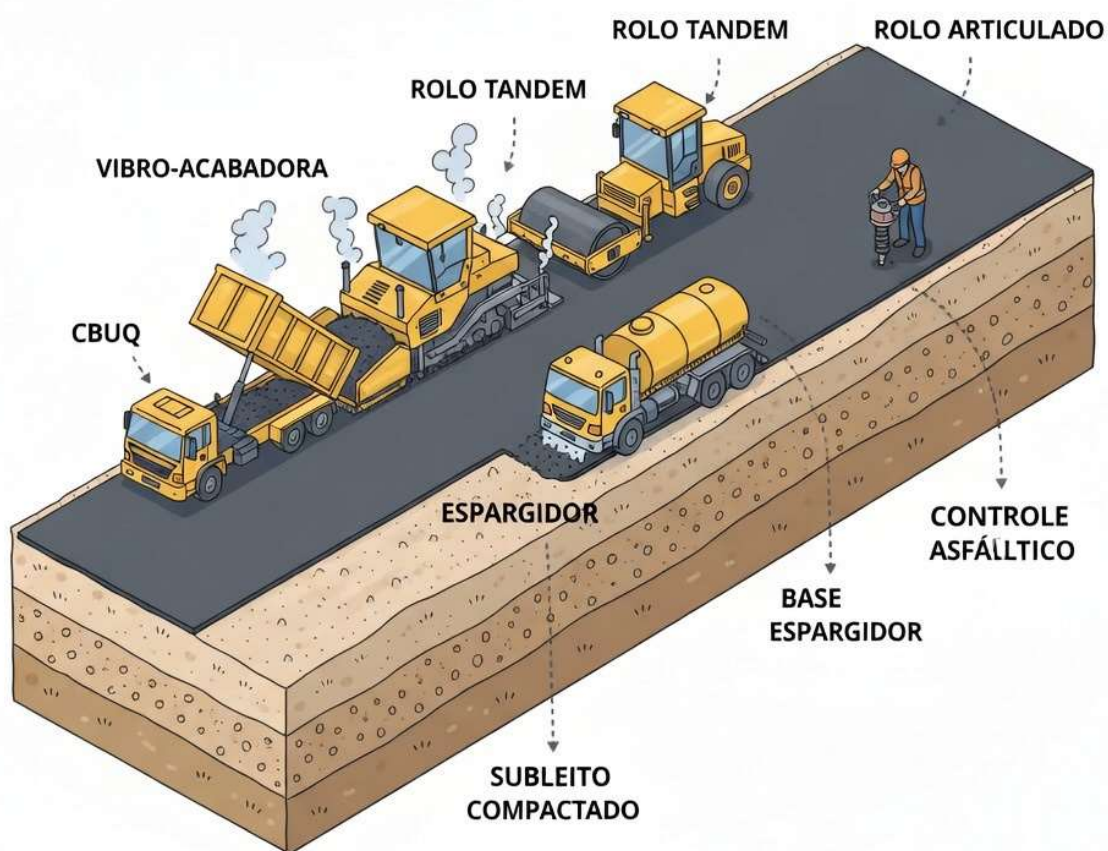
FASE 4: DRENAGEM

8



FASE 5: PAVIMENTAÇÃO

9



3. ÁREA DE ESTUDO

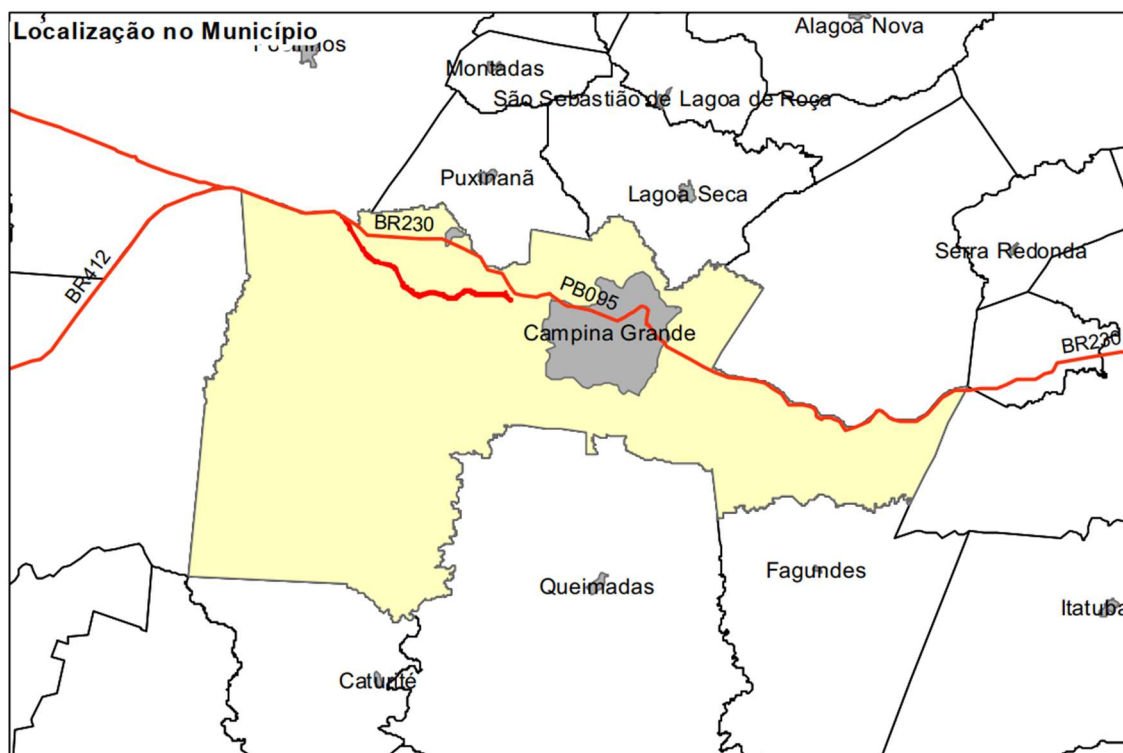
Para avaliar os impactos de uma obra, é preciso definir até onde esses impactos podem chegar. O EIA trabalhou com três níveis de área de estudo:

Área	O que é	Extensão aproximada
Área Diretamente Afetada (ADA)	Terreno que será efetivamente ocupado pela rodovia e obras. É a faixa de domínio de 80 metros de largura.	106,80 hectares
Área de Influência Direta (AID)	Entorno imediato da obra, onde os impactos serão mais intensos durante a construção e operação. Inclui as comunidades de Capim Grande, Sítio Gabriel, Sítio Bosque, Serrotão e São José da Mata.	Faixa de ~500 m do eixo
Área de Influência Indireta (AII)	Território mais amplo onde os efeitos indiretos da rodovia podem ser sentidos. Abrange todo espaço territorial do município de Campina Grande.	Município de Campina Grande

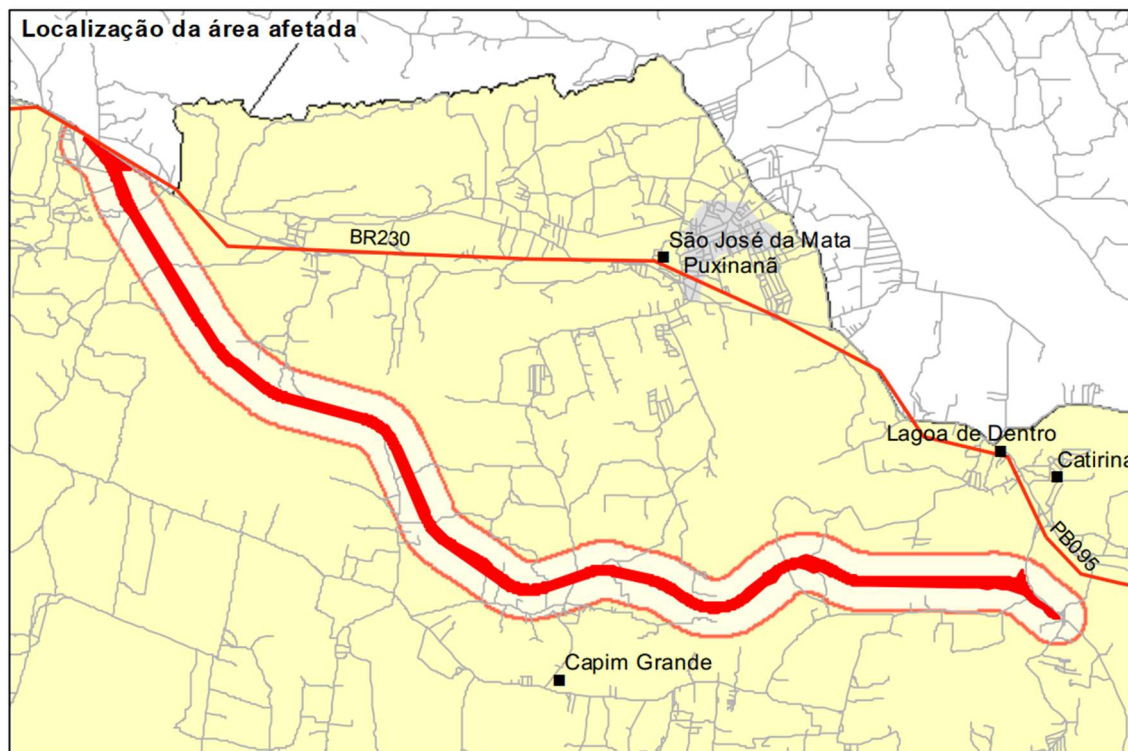
10

Do ponto de vista ecológico, toda a área se insere no Bioma Caatinga, um dos biomas mais únicos do planeta, exclusivo do Brasil, com vegetação adaptada ao clima quente e seco do semiárido nordestino.

Campina Grande situa-se sobre o Planalto da Borborema, a uma altitude média de 550 metros, o que confere à região um clima menos árido do que o restante do semiárido paraibano, com vegetação mais densa em alguns fragmentos. A paisagem ao longo do traçado da variante é predominantemente rural, com pequenas propriedades que combinam agricultura familiar, pecuária de subsistência e áreas de vegetação nativa remanescente.



Localização da AII na microrregião de Campina Grande.



Localização da AID e ADA no contexto da travessia urbana em Campina Grande.

4. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

Antes de avaliar os impactos, os especialistas fizeram um levantamento detalhado de como o ambiente se encontra hoje. Esse levantamento é chamado de diagnóstico ambiental e abrange o meio físico (solo, rochas, água, clima), o meio biótico (plantas e animais) e o meio socioeconômico (comunidades, economia, serviços públicos).

12

4.1 Meio Físico

Geologia e Solos

As rochas que formam o subsolo da região pertencem ao chamado Embasamento Cristalino, com idades que variam entre 600 e 1.000 milhões de anos. Predominam gnaisses, migmatitos e granitóides — rochas muito antigas e resistentes, típicas do Nordeste brasileiro. Por serem rochas cristalinas, o solo tem baixa capacidade de armazenar água subterrânea, o que torna os reservatórios superficiais (açudes e barreiros) fundamentais para a sobrevivência das comunidades rurais.

O relevo ao longo do traçado é ondulado, com morros e serrotes típicos do Agreste paraibano. Isso exigiu projeto cuidadoso de taludes e drenagem para evitar erosões durante e após a obra.

Recursos Hídricos

A área está inserida na Bacia Hidrográfica do Rio Paraíba, a mais importante do estado. Os cursos d'água na região são em sua maioria intermitentes — ficam secos na época de estiagem e voltam a fluir nas chuvas. O principal corpo hídrico atravessado pela variante é o Riacho Logradouro, onde será construída uma ponte de mais de 80 metros.

Além dos rios, existem diversos açudes ao longo do traçado, usados pelos pequenos agricultores para abastecimento de água, irrigação e dessedentação de animais. A proteção desses reservatórios é uma das prioridades ambientais do projeto.

Clima

O clima é classificado como semiárido, com chuvas concentradas entre março e julho e longa estação seca. A precipitação média anual em Campina Grande é de cerca de 800 mm, superior à média do semiárido paraibano. Essa posição geográfica privilegiada, sobre o Planalto da Borborema, torna a região mais adequada à agricultura do que o interior do estado.

4.2 Meio Biótico – Flora

Vegetação da Área

A vegetação da Área Diretamente Afetada é a Caatinga, nos tipos arbustiva-arbórea (Savana Estépica Arborizada – Ta) e, em alguns pontos, a forma mais densa e alta chamada Caatinga Florestada (Td). A área já apresenta significativo grau de alteração humana, com sinais visíveis de desmatamento para lenha, cortes seletivos e rebrota de tocos.

13



Localização do Bioma Caatinga - Brasil.

O inventário florestal foi realizado em fevereiro de 2026, com 31 parcelas de 20x20 metros distribuídas ao longo da faixa de domínio. Foram registrados 1.548 indivíduos arbustivos e arbóreos, pertencentes a 21 espécies de 9 famílias botânicas. As famílias mais representativas foram Fabaceae (juremas, catingueiras, angico) e Euphorbiaceae (marmeleiro, pinhão-bravo).



14

Vegetação típica da região da obra.

Espécie	Nome Popular	Destaque
Mimosa tenuiflora	Jurema-preta	Espécie mais abundante; indica área perturbada
Poincianella pyramidalis	Catingueira	Típica da Caatinga; alta frequência
Anadenanthera colubrina	Angico	Maior porte; atinge mais de 10 m de altura
Astronium urundeuva	Aroeira	Espécie ameaçada; ocorrência pontual
Prosopis juliflora	Algaroba	Espécie exótica invasora; presente em toda a área
Commiphora leptophloeos	Imburana-de-cambão	Espécie típica da Caatinga densa

A área total de vegetação nativa a ser suprimida é de 56,8 hectares, dentro dos 106,8 hectares da ADA. Nenhuma espécie criticamente ameaçada de extinção foi encontrada nas parcelas amostradas.

4.3 Meio Biótico – Fauna

O levantamento da fauna foi realizado em duas campanhas de campo (período seco: março de 2025; período chuvoso: julho de 2025), cobrindo quatro áreas amostrais — três dentro da área de influência da obra e uma área controle (APA do INSA, bem preservada). Foram avaliados mamíferos, aves, répteis, anfíbios, peixes e macroinvertebrados aquáticos.

15

Mamíferos

A área abriga diversas espécies típicas da Caatinga, identificadas por armadilhas fotográficas, busca ativa e armadilhas de captura viva. Entre os registros destacam-se a raposa-do-nordeste (*Lycalopex vetulus*), o mocó (*Kerodon rupestris*), o preá (*Galea spixii*) e o gambá (*Didelphis albiventris*).

REGISTROS DE MAMÍFEROS



Preá



Mocó



Raposa-do-nordeste



Gambá

Aves

A região da Caatinga abriga mais de 548 espécies de aves no Brasil, das quais 67 são endêmicas. Nas quatro áreas amostradas foram registradas diversas espécies representativas da Caatinga, incluindo o anu-preto (*Crotophaga ani*), a rolinha (*Columbina talpacoti*), o beija-flor-de-rabo-branco (*Eupetomena macroura*), pombas e diversas espécies de passeriformes. Não foram registradas espécies criticamente ameaçadas de extinção nas áreas de influência direta.

16

REGISTROS DE AVES



Lavadeira da cara branca



Martim-pescador-grande



Irerê



Garça-branca

Répteis e Anfíbios

A herpetofauna da região é diversificada, com lagartos, serpentes, anfíbios e quelônios. Nas áreas amostradas foram registrados calangos (*Tropidurus* spp.), lagartas (*Ameiva* spp.) e sapos típicos da Caatinga. A diversidade de anfíbios é maior na estação chuvosa, quando os corpos d'água temporários se formam e servem como sítios reprodutivos.

REGISTROS DE RÉPTEIS E ANFÍBIOS

17



Rã-cachorro



Rã-da-caatinga



Tropiduros



Ameiva

Peixes e Fauna Aquática

A ictiofauna da Bacia do Rio Paraíba conta com 47 espécies registradas, sendo 37 nativas, 6 introduzidas e 1 endêmica (*Parotocinclus spilosoma*). A espécie *Apareiodon davis* está classificada como Em Perigo de Extinção. As amostras coletadas nos pontos da variante indicam comunidades de peixes típicas de rios intermitentes do semiárido, com menor diversidade no período seco.

REGISTROS DE PEIXES

18



Lambari



Bocachico



Acará



Tilápia

4.4 Meio Socioeconômico

Os Municípios

O empreendimento está inserido no município de Campina Grande. Campina Grande é o segundo maior município da Paraíba, com aproximadamente 415.000 habitantes (2022), reconhecida como um dos maiores polos industriais e tecnológicos do Nordeste.

19

As Comunidades na Área Diretamente Afetada

A pesquisa de campo realizada em fevereiro de 2026 identificou 230 domicílios na Área de Influência Direta, o que representa uma população estimada de 665 pessoas. Os principais núcleos habitados são:

Comunidade	Características
Capim Grande	Maior aglomeração de residências na AID; pequenos produtores rurais; mais afetada pela obra
Sítio Gabriel	Pequena comunidade rural; agricultores familiares
Sítio Bosque 3	Localizado próximo ao limite com Pocinhos; características rurais
Serrotão	Área de transição urbano-rural; mais próximo à mancha urbana de Campina Grande

Economia e Qualidade de Vida

A economia da região da variante é baseada em pequenas propriedades rurais, com criação de bovinos, caprinos, ovinos e cultivo de subsistência. A BR-230 é a principal via de acesso dessas comunidades à cidade de Campina Grande, onde a maioria dos moradores trabalha ou acessa serviços de saúde e educação. O IDH de Campina Grande evoluiu de 0,476 (1991) para 0,720 (2021), refletindo melhora nas condições de vida da população.

O que os moradores disseram

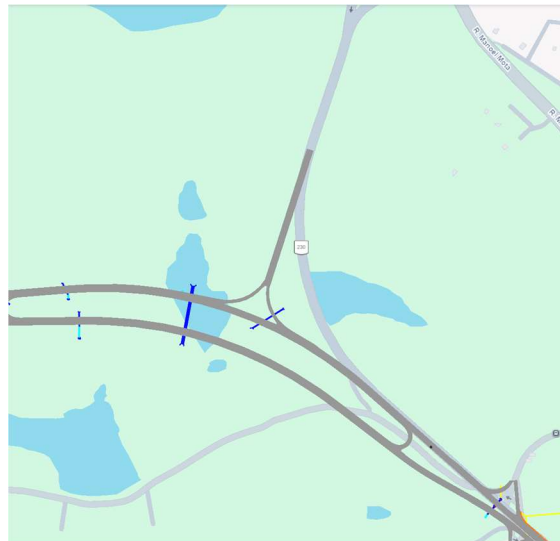
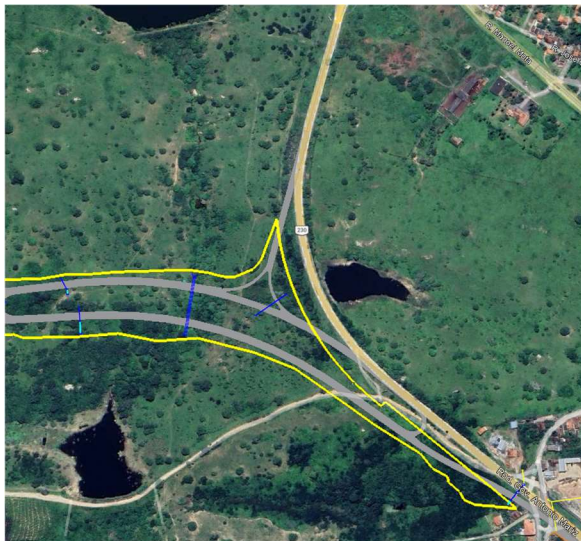
Nas entrevistas realizadas em 50 domicílios da AID, os moradores expressaram tanto expectativas positivas quanto preocupações em relação à obra:

Expectativas Positivas	Preocupações
Melhora no acesso à cidade	Desapropriação e indenização justa das terras
Redução de acidentes na estrada	Impacto na criação de animais durante as obras
Valorização das propriedades	Poeira, ruído e lama durante a construção
Mais oportunidades de emprego	Perda de açudes e áreas de cultivo
Melhora no escoamento da produção rural	Dificuldade de acesso às propriedades durante as obras

REGISTROS NAS COMUNIDADES LOCAIS



5. INSERÇÃO DA OBRA NA PAISAGEM



21



Início do trecho da variante – BR-230.

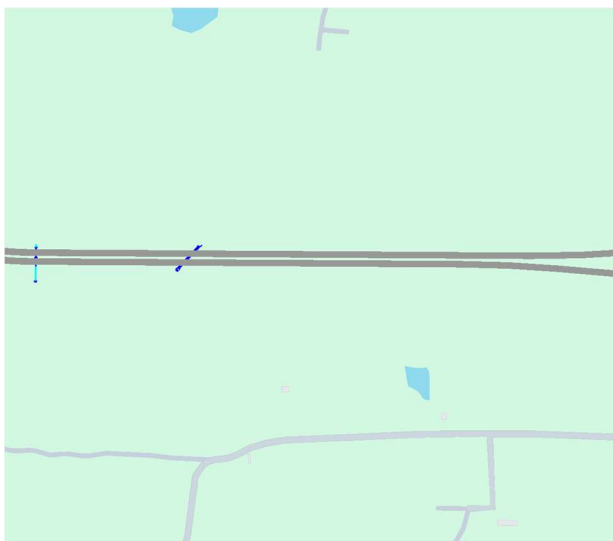
Proximidade à comunidade do Serrotão.

Interferência em sistema viário existente.

Interferência em remanescente de floresta.

Interferência em sistema de açudes.

Implantação de sistema de drenagem.



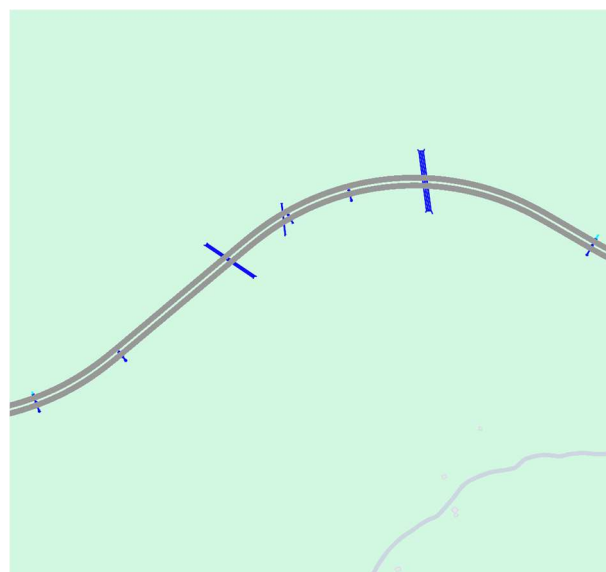
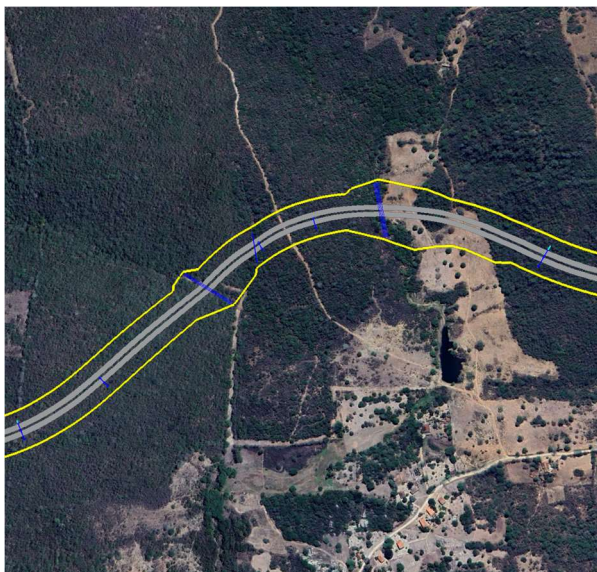
22



Caatinga arbórea-arbustiva em estado secundário de regeneração em mosaico com pastagem e pousio.

Caatinga arbórea preservada

Implantação de sistema de drenagem.



23



Relevo ondulado / encostas

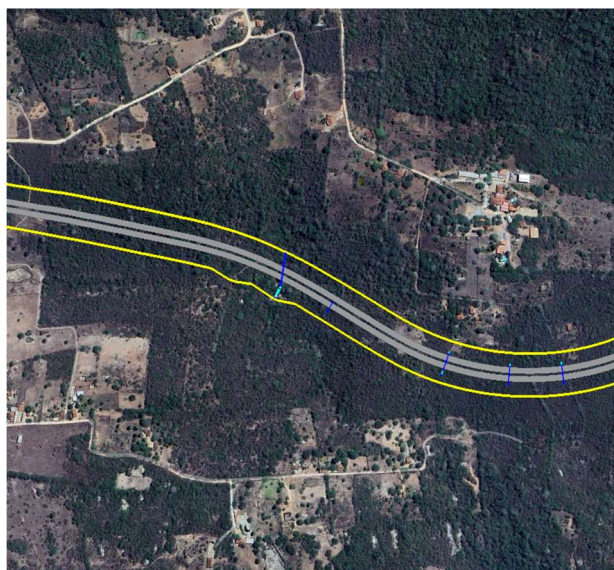
Caatinga arbórea preservada.

Pastagem formada.

Implantação de sistema de drenagem.

Linha de transmissão de energia.

Interferência com sistema viário existente



24



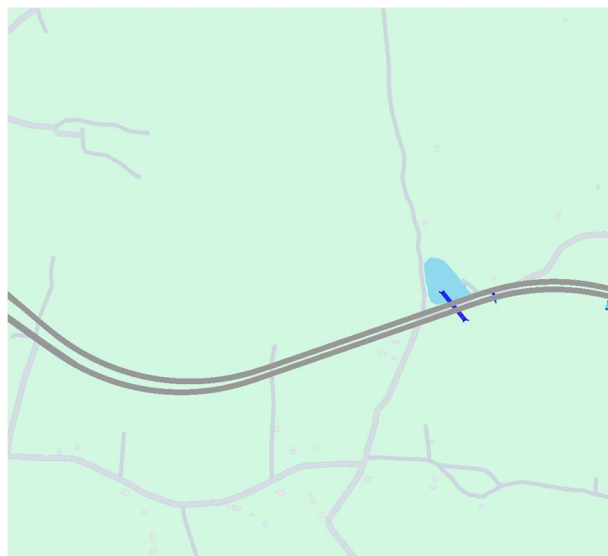
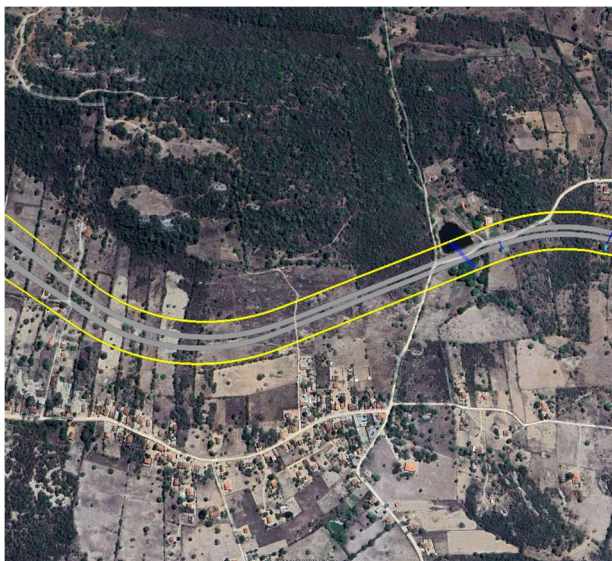
Relevo suave ondulado

Caatinga arbórea preservada.

Proximidade da comunidade do Sítio Capim Grande.

Implantação de sistema de drenagem.

Interferência com sistema viário existente.



25



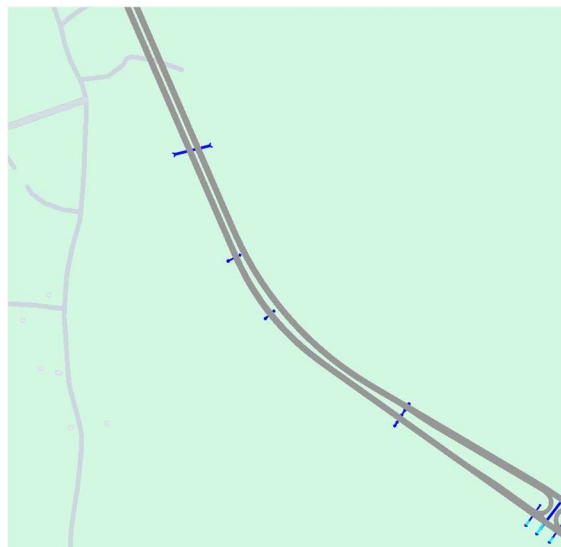
Relevo plano

Pequenas propriedades rurais da comunidade do Sítio Capim Grande.

Implantação de sistema de drenagem.

Interferência com sistema viário existente.

Interferência em açude.



26



Relevo plano

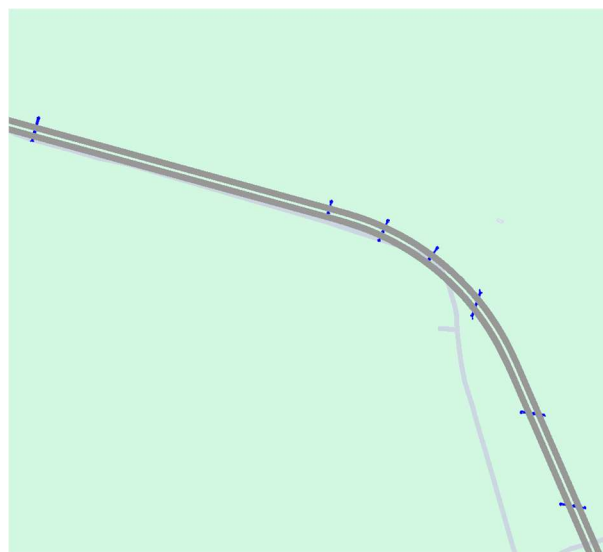
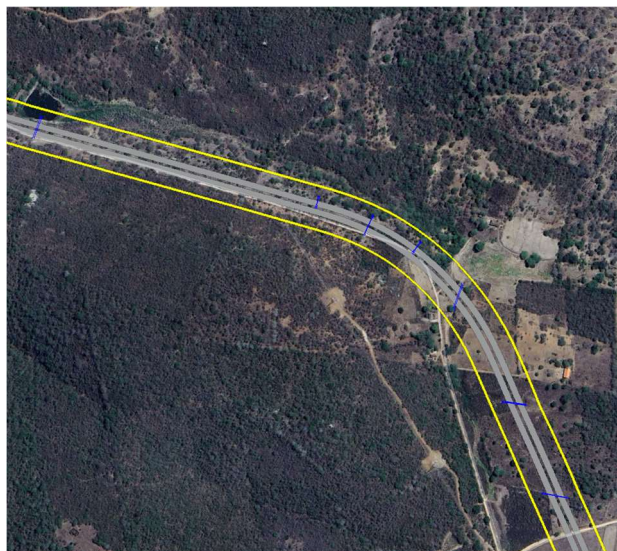
Demolição de edificações rurais.

Pastagens formadas e remanescentes de caatinga arbórea.

Interferência em açude.

Implantação de sistema de drenagem.

Interferência com sistema viário existente.



27



Relevo plano - ondulado

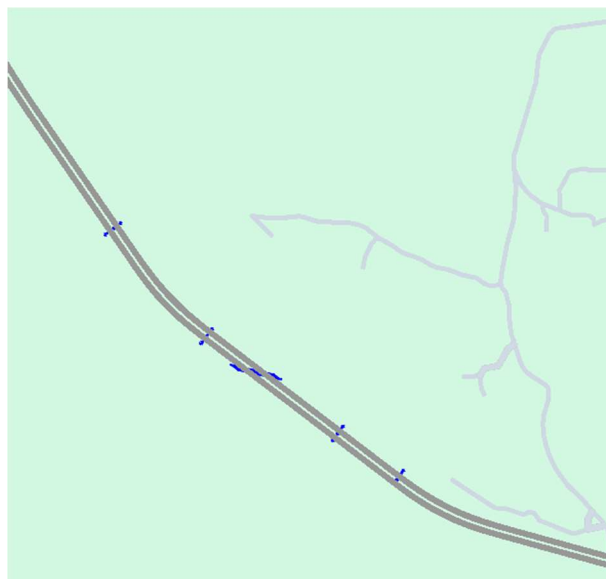
Rede elétrica.

Pastagens formadas e remanescentes de caatinga arbórea arbustiva.

Interferência em açudes.

Implantação de sistema de drenagem.

Interferência com sistema viário existente.



28

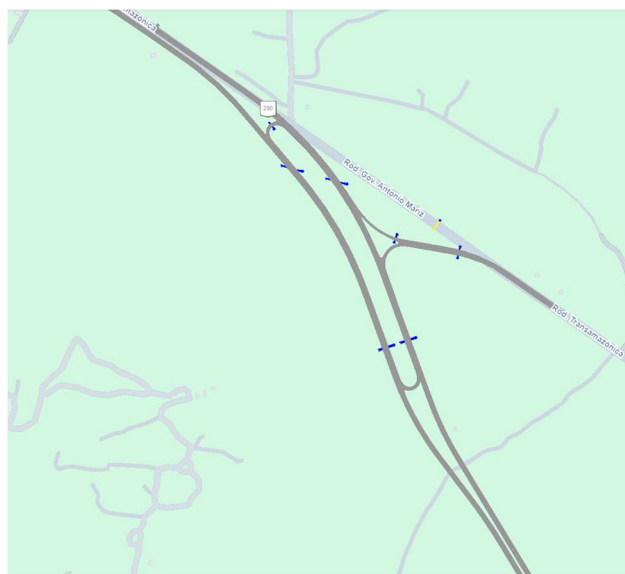
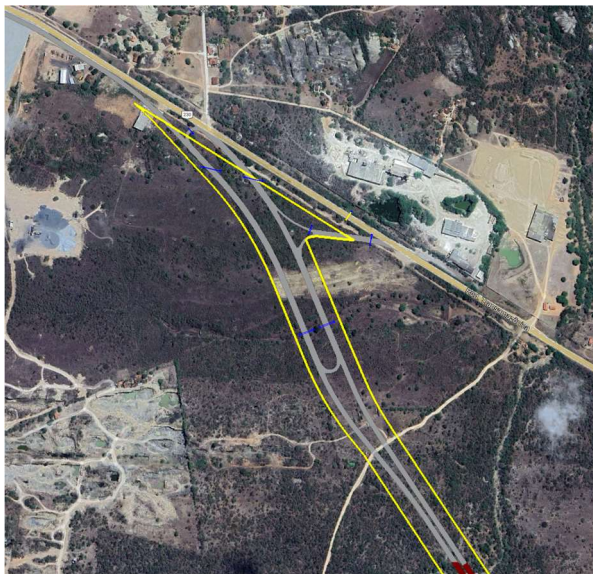


Relevo plano - ondulado

Caatinga arbórea arbustiva em estágio secundário de regeneração e caatinga preservada.

Implantação de sistema de drenagem.

Interferência com sistema viário existente.



29



Trecho final do Segmento 03 – BR-230

Relevo plano-ondulado

Caatinga arbórea arbustiva em estágio secundário de regeneração e caatinga preservada.

Implantação de sistema de drenagem.

Interferência com sistema viário existente.

6. IMPACTOS AMBIENTAIS

Um impacto ambiental é qualquer alteração nas condições do meio ambiente — positiva ou negativa — causada direta ou indiretamente pelas atividades da obra ou pela operação da rodovia. A seguir, apresentamos os principais impactos identificados para as duas fases do empreendimento.

Cada impacto foi analisado pelos especialistas quanto ao seu efeito (positivo ou negativo), duração (temporário ou permanente), abrangência (local ou regional), reversibilidade e intensidade.

30

6.1 Fase de Implantação (obras)

Esta fase começa com a mobilização da equipe e das máquinas e termina com a entrega da rodovia. É a fase com maior quantidade de impactos, porém a maioria deles é temporária — dura apenas enquanto as obras estiverem em andamento.

IMPACTO 1 – Supressão de Vegetação Nativa	
Efeito	Negativo
Fase	Implantação
Duração	Permanente (na faixa de domínio)
Intensidade	Alta
Abrangência	Local (ADA)
O que acontece?	Para construir a estrada, será necessário retirar a vegetação nativa existente na faixa de domínio. A área a ser desmatada é de 56,8 hectares de Caatinga, predominantemente em estágio médio de regeneração.
O que será feito?	A supressão só poderá ocorrer após autorização da SUDEMA. As espécies protegidas serão resgatadas antes do corte. O material lenhoso aproveitável poderá ser destinado às comunidades locais ou a projetos sociais. Os taludes e faixa de domínio serão revegetados com espécies nativas após as obras.

IMPACTO 2 – Perturbação e Afugentamento da Fauna

Efeito	Negativo
Fase	Implantação
Duração	Temporário
Intensidade	Média
Abrangência	Local (AID)
O que acontece?	O barulho das máquinas, o desmatamento e o movimento de pessoas e veículos perturbam os animais silvestres que vivem na área, fazendo-os se afastar. Animais de menor mobilidade (como répteis e pequenos mamíferos) podem ter dificuldade de escapar.
O que será feito?	Será elaborado um Programa de Monitoramento da Fauna para acompanhar os impactos antes, durante e após as obras. Serão instaladas passagens de fauna (galerias subterrâneas e travessias aéreas) para facilitar a movimentação dos animais sob a rodovia.

31

IMPACTO 3 – Risco de Erosão e Assoreamento de Corpos D'água

Efeito	Negativo
Fase	Implantação
Duração	Temporário
Intensidade	Média a Alta
Abrangência	Local a Regional
O que acontece?	O movimento de terra (cortes e aterros) expõe o solo às chuvas, podendo causar erosões nos taludes e carregamento de sedimentos para os córregos, grotas e açudes próximos, comprometendo a qualidade da água.
O que será feito?	Será executado sistema de drenagem robusto logo após o início da terraplenagem. Taludes serão revestidos com vegetação o mais rápido possível. Serão instalados dispositivos de controle de sedimentos (caixas de retenção, bacias de sedimentação) antes de qualquer descarga nos corpos d'água.

IMPACTO 4 – Incômodo à População Local (Poeira, Ruído e Tráfego de Obras)

Efeito	Negativo
Fase	Implantação
Duração	Temporário
Intensidade	Média
Abrangência	Local (AID)
O que acontece?	O movimento intenso de caminhões, máquinas e o revolvimento do solo geram poeira, ruído e vibração que afetam a qualidade de vida dos moradores próximos, especialmente em Capim Grande, Sítio Gabriel e Serrotão.
O que será feito?	A contratada deverá umidificar regularmente as vias de acesso de terra. Obras próximas a residências devem respeitar horários de funcionamento. Os moradores terão acesso a um canal de comunicação para registrar reclamações.

IMPACTO 5 – Desapropriação de Propriedades Rurais

Efeito	Negativo
Fase	Planejamento / Implantação
Duração	Permanente
Intensidade	Alta (para os afetados)
Abrangência	Local (ADA)
O que acontece?	A implantação da rodovia requer a desapropriação de parte das propriedades rurais que se encontram dentro da faixa de domínio de 80 metros. Isso afeta principalmente pequenos agricultores e sitiantes. Alguns açudes, plantações e instalações rurais serão removidos.
O que será feito?	As desapropriações serão realizadas conforme Declaração de Utilidade Pública (DUP), com pagamento de indenização justa a todos os proprietários. O DNIT deverá oferecer suporte no processo de reassentamento e buscar a compensação dos açudes removidos pela construção de novos reservatórios.

32

IMPACTO 6 – Geração de Empregos e Renda Local

Efeito	Positivo
Fase	Implantação
Duração	Temporário
Intensidade	Média a Alta
Abrangência	Local e Regional
O que acontece?	A execução das obras demanda uma grande equipe de trabalhadores, gerando empregos diretos e indiretos para a população da região. O canteiro de obras emprega cerca de 50 trabalhadores, e a movimentação econômica da obra aquece o comércio local.
O que será feito?	O consórcio deverá priorizar a contratação de mão de obra local, capacitando trabalhadores das comunidades da AID. Um Programa de Comunicação Social garantirá que os moradores estejam informados sobre as oportunidades de emprego.

6.2 Fase de Operação (rodovia em uso)

Quando a variante estiver pronta e em funcionamento, surgem novos impactos — tanto positivos quanto negativos — que serão sentidos por muito mais tempo.

33

IMPACTO 7 – Atropelamento de Fauna Silvestre

Efeito	Negativo
Fase	Operação
Duração	Permanente
Intensidade	Média
Abrangência	Local
O que acontece?	Uma rodovia de alta velocidade corta a paisagem e se torna uma barreira para os animais. Muitos tentam atravessá-la e são atropelados. O problema é especialmente sério durante a noite e no início da chuva, quando animais como raposas, gambás, mocós, lagartos e cobras aumentam sua atividade.
O que será feito?	Serão instaladas passagens de fauna (galerias subterrâneas e passarelas arbóreas) em pontos estratégicos do traçado. O Programa de Monitoramento de Fauna continuará durante a operação para identificar pontos críticos e sugerir melhorias.

IMPACTO 8 – Melhora na Segurança Viária e Qualidade de Vida em São José da Mata e Lagoa de Dentro

Efeito	Positivo
Fase	Operação
Duração	Permanente
Intensidade	Alta
Abrangência	Local
O que acontece?	Com a variante em operação, o tráfego de caminhões e veículos de longa distância deixará de passar pelo centro de São José da Mata e Lagoa de Dentro. O atual trecho da BR-230 que cruza essas comunidades se transformará em via local, com velocidade reduzida e muito mais segurança para pedestres, ciclistas e moradores.
O que será feito?	O projeto prevê que o trecho atual passe a funcionar como rodovia local. As prefeituras e o DNIT deverão trabalhar juntos para adequar a sinalização, implantar redutores de velocidade e criar condições para uso mais seguro pelas comunidades.

IMPACTO 9 – Desenvolvimento Econômico Regional

Efeito	Positivo
Fase	Operação
Duração	Permanente
Intensidade	Alta
Abrangência	Regional
O que acontece?	A duplicação da BR-230 melhora a fluidez do tráfego entre Campina Grande e o litoral paraibano, reduzindo o custo logístico para a indústria, o comércio e os agricultores. O entroncamento da Farinha com a BR-412 (Praça do Meio do Mundo) se torna um nó logístico ainda mais importante, facilitando o acesso ao Cariri e ao sertão de Pernambuco.
O que será feito?	O DNIT deverá garantir que as obras nos viadutos do entroncamento da BR-412 sejam concluídas conforme previsto, potencializando os benefícios do novo traçado.

34

IMPACTO 10 – Risco de Esvaziamento Econômico do Comércio de Beira de Estrada

Efeito	Negativo
Fase	Operação
Duração	Permanente
Intensidade	Média
Abrangência	Local
O que acontece?	O desvio do tráfego pesado para a variante pode reduzir o movimento de clientes nos estabelecimentos comerciais que dependem do fluxo da BR-230 em São José da Mata — restaurantes, postos de combustível, borracharias e pequenos mercados que atendem caminhoneiros.
O que será feito?	O programa de compensação socioambiental deve incluir ações de apoio ao desenvolvimento econômico local, como capacitação de microempreendedores, incentivo ao turismo rural e à agricultura de base ecológica, e articulação com programas de desenvolvimento do governo municipal e estadual.

7. MEDIDAS DE PROTEÇÃO AMBIENTAL

Para cada impacto negativo identificado, os especialistas propuseram medidas para evitá-lo, reduzi-lo ou compensá-lo. As medidas são classificadas em três tipos:

Tipo de Medida	Objetivo	Quando aplicar
Preventiva (evitar)	Impedir que o impacto ocorra, modificando o projeto ou a forma de executar as obras.	Antes e durante as obras
Mitigadora (reduzir)	Diminuir a intensidade do impacto, tornando-o menos prejudicial.	Durante e após as obras
Compensatória (repor)	Quando o impacto é inevitável, compensar a perda com uma ação equivalente em outro local.	Durante e após as obras

35

As principais medidas de proteção ambiental previstas para este empreendimento são:

Impacto	Medidas de Proteção
Supressão de vegetação	Autorização prévia da SUDEMA; resgate de flora; revegetação com espécies nativas; compensação florestal
Fauna silvestre	Resgate de fauna antes do desmatamento; passagens de fauna; monitoramento de atropelamentos
Erosão e assoreamento	Controle de erosão nos taludes; sistema de drenagem eficiente; dispositivos de sedimentação
Qualidade da água dos açudes	Monitoramento da qualidade da água; bacias de contenção de sedimentos; compensação de açudes removidos
Incômodo às comunidades	Umidificação de vias; controle de horários; canal de comunicação para reclamações
Desapropriações	Indenização justa; acompanhamento social às famílias desapropriadas; reassentamento digno
Resíduos de obra	Plano de gerenciamento de resíduos; destinação adequada de materiais
Qualidade do ar (poeira e gases)	Manutenção preventiva de máquinas; umidificação de solo exposto

8. PROGRAMAS AMBIENTAIS

Os programas ambientais são ações organizadas e sistemáticas de monitoramento e controle que acompanham a obra do início ao fim — e continuam mesmo após a entrega da rodovia. São documentos específicos que descrevem quem fará o quê, quando, como e com qual orçamento.

Os programas ambientais exigidos pelo Termo de Referência da SUDEMA para este empreendimento são:

36

Programa	Objetivo Principal	Duração
Programa de Comunicação Social (PCS)	Manter a população informada sobre o andamento das obras, impactos e medidas adotadas; canal de ouvidoria para reclamações.	Toda a obra
Programa de Educação Ambiental (PEA)	Sensibilizar trabalhadores e comunidades sobre a importância do meio ambiente e as boas práticas durante a obra.	Toda a obra
Programa de Resgate e Monitoramento da Flora (PRF)	Coletar e replantar espécies nativas antes do desmatamento; monitorar a regeneração da vegetação após as obras.	Toda a obra e pós-obra
Programa de Resgate e Monitoramento da Fauna (PRMF)	Capturar e realocar animais antes do desmatamento; monitorar atropelamentos; avaliar passagens de fauna.	Toda a obra e operação
Programa de Controle de Processos Erosivos (PCPE)	Monitorar e controlar erosões em taludes e cortes; garantir funcionamento do sistema de drenagem.	Obra e pós-obra
Programa de Monitoramento de Recursos Hídricos (PMRH)	Acompanhar a qualidade e quantidade da água nos corpos hídricos afetados.	Obra e operação
Programa de Supressão de Vegetação (PSV)	Executar o desmatamento de forma planejada e autorizada, minimizando a área suprimida.	Fase inicial da obra
Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS)	Garantir destinação ambiental correta de todos os resíduos gerados no canteiro e nas frentes de obra.	Toda a obra
Programa de Compensação Socioambiental	Aplicar os recursos da compensação ambiental nas demandas prioritárias das comunidades afetadas, conforme Lei Estadual nº 13.425/2024.	Toda a obra e operação
Programa Arqueológico	Prospectar e resgatar eventuais sítios arqueológicos na faixa de domínio.	Fase inicial da obra

Os recursos da compensação socioambiental serão aplicados com base nas demandas identificadas pela população local. As principais prioridades apontadas nas rodas de conversa e nos questionários aplicados em campo foram: melhora dos serviços de saúde e educação nas comunidades rurais, implantação de saneamento básico, construção de passagens seguras para pedestres e ciclistas, e apoio à agricultura familiar.

9. ALTERNATIVAS ESTUDADAS

A legislação brasileira exige que o EIA apresente e compare diferentes alternativas para o projeto — de localização, de traçado e tecnológicas — para justificar por que a solução escolhida é a mais adequada do ponto de vista ambiental, econômico e técnico.

37

Por que fazer a variante?

A principal alternativa à variante seria a duplicação da BR-230 no traçado existente, passando pelo centro de São José da Mata e Lagoa de Dentro. Essa alternativa foi avaliada e descartada pelos seguintes motivos:

Critério	Duplicação no traçado atual	Variante Farinha (escolha)
Segurança	Manteria o tráfego pesado no centro dos distritos, com alto risco de acidentes com pedestres	Remove o tráfego pesado das áreas habitadas, com ganho expressivo de segurança
Impacto urbano	Exigiria desapropriação de imóveis urbanos consolidados, com alto custo social	Ocorre em área rural, com menor densidade habitacional
Custo de obras	Obras em áreas urbanas são mais complexas, lentas e custosas	Traçado novo em área rural, mais viável tecnicamente
Benefício ambiental	Manteria os problemas de poluição sonora e atmosférica nas comunidades	Melhora a qualidade de vida nas comunidades urbanas e rurais
Mobilidade local	Não resolveria o problema de conflito entre tráfego local e de longa distância	Separa os fluxos: rodovia federal e via local

Alternativa de Traçado

Dentro da decisão de construir a variante, diferentes traçados foram estudados. O traçado escolhido foi aquele que melhor equilibrou os aspectos técnicos, ambientais e sociais:

Aspecto	Justificativa do traçado escolhido
Relevo	O traçado original (alternativa descartada) passava sobre dois morros, gerando taludes muito altos e caros de manter. O traçado escolhido contorna os morros, reduzindo movimentação de terra.
Vegetação nativa	O traçado foi ajustado para minimizar a supressão de fragmentos mais densos de vegetação nativa.
Comunidades	O traçado foi posicionado ao norte de Lagoa de Dentro e São José da Mata para remover o tráfego das áreas habitadas com o mínimo de desapropriações.
Hidrografia	A travessia do Rio Logradouro foi projetada com ponte dupla em ponto de menor impacto ao corpo hídrico.

38

Alternativa de não execução do projeto

A opção de não construir a variante (alternativa zero) também foi analisada. Sem a obra, os problemas atuais persistiriam e se agravariam com o crescimento do tráfego: mais acidentes em São José da Mata e Lagoa de Dentro, maior custo logístico para a economia da Paraíba, continuidade dos congestionamentos e piora nas condições de vida das comunidades ribeirinhas da rodovia.

9. CONCLUSÃO

Este RIMA apresentou, em linguagem acessível, os principais aspectos do Estudo de Impacto Ambiental elaborado para a implantação da Variante Farinha — Segmento 03 da Rodovia BR-230, no trecho entre Campina Grande e a comunidade de Farinha, no Estado da Paraíba.

A análise dos impactos mostra que o empreendimento, como toda obra de infraestrutura de grande porte, trará impactos negativos ao meio ambiente — especialmente a supressão de vegetação nativa de Caatinga, o afugentamento de fauna e os incômodos temporários às comunidades durante a construção. Esses impactos são reais e devem ser monitorados e controlados com rigor.

Por outro lado, os benefícios estruturais da obra são significativos: a eliminação do tráfego pesado das áreas urbanas de São José da Mata e Lagoa de Dentro representa um ganho direto e permanente na qualidade de vida dessas comunidades. O desenvolvimento logístico da microrregião de Campina Grande — que depende da BR-230 como artéria principal — também tende a melhorar, com reflexos positivos na economia e na renda da população.

Os impactos negativos identificados são, em sua maioria, manejáveis por meio dos programas e medidas de proteção ambiental descritos neste estudo. A condição fundamental para que isso ocorra é que os programas ambientais sejam executados com seriedade, recursos adequados e acompanhamento efetivo dos órgãos competentes.

A decisão final sobre a viabilidade ambiental do empreendimento cabe à SUDEMA, após análise técnica do EIA/RIMA e realização da Audiência Pública, onde a população terá oportunidade de manifestar suas opiniões, dúvidas e contribuições.

A participação da comunidade faz diferença.

"O Relatório de Impacto Ambiental – RIMA é uma versão resumida e em linguagem acessível para facilitar a leitura e acesso às informações pelo público em geral e não especializado na linguagem específica dos analistas ambientais." (EIA BR-230/PB, 2026)

10. EQUIPE TÉCNICA E CONTATOS

O Estudo de Impacto Ambiental foi elaborado pela equipe técnica multidisciplinar do Consórcio LCM / CCL / PRODEC, com subcontratação da consultoria ambiental ECOTECH Tecnologia Ambiental e Consultoria Ltda.

40

Área de Especialidade	Responsabilidade no EIA
Meio Físico – Geologia e Solos	Diagnóstico geológico, identificação de recursos minerais e análise de fragilidade dos solos
Meio Físico – Recursos Hídricos e Clima	Diagnóstico hidrológico, qualidade da água, clima e balanço hídrico regional
Meio Biótico – Flora e Fitossociologia	Inventário florestal, levantamento florístico, análise de supressão de vegetação
Meio Biótico – Fauna Terrestre	Levantamento de mamíferos, aves, répteis e anfíbios nas campanhas de campo
Meio Biótico – Fauna Aquática	Levantamento de ictiofauna e macroinvertebrados bentônicos
Meio Socioeconômico	Diagnóstico socioeconômico, pesquisa domiciliar, rodas de conversa com comunidades
Engenharia Rodoviária	Projeto geométrico, drenagem, pavimentação e obras de arte especiais
Avaliação de Impactos e Programas Ambientais	Integração dos diagnósticos, avaliação de impactos e proposta de medidas e programas

Canais de Participação e Informação

Para obter mais informações sobre este estudo ou registrar dúvidas, sugestões e reclamações sobre as obras:

Canal	Informação
Órgão licenciador (SUDEMA)	Superintendência de Administração do Meio Ambiente da Paraíba – sudema.pb.gov.br
Empreendedor (DNIT-PB)	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Superintendência Regional/PB – dnit.gov.br
Audiência Pública	Data, horário e local serão divulgados com antecedência mínima de 45 dias nos jornais de circulação regional e no site da SUDEMA

Este documento é público. Você tem o direito de solicitar cópia integral do EIA ao órgão licenciador, de comparecer à Audiência Pública e de apresentar questionamentos e sugestões que serão considerados na decisão final sobre o licenciamento ambiental.