

DA CULTURA RODOVIARISTA À MOBILIDADE SUSTENTÁVEL: APROPRIAÇÕES ESPONTÂNEAS NA BR-440 E O DIREITO À CIDADE (ST8)

Mariana de Oliveira Macêdo

Universidade Federal de Viçosa | mariana.o.macedo@ufv.br

Marília Solfa

Universidade Federal de Viçosa | marilia.solfa@ufv.br

Sessão Temática 8: Mobilidade Urbana e direito à cidade

Resumo: Este artigo investiga a relação entre o desenvolvimento da BR-440, um projeto rodoviário inconcluso em Juiz de Fora - MG, e a cultura de priorização do transporte motorizado na cidade. Em 2024, intervenções urbanas visaram integrar trechos da rodovia ao contexto urbano local, reafirmando a lógica rodoviarista do projeto original. No entanto, em outro segmento inacabado da rodovia, emergiram nos últimos anos práticas sociais espontâneas que transformaram o espaço em um local de lazer, acolhendo a mobilidade ativa. Este trabalho discute como o uso alternativo da BR-440 reflete uma necessidade da população em garantir o seu direito à cidade, questionando o modelo rodoviarista predominante no planejamento urbano institucionalizado. O objetivo é demonstrar como essas apropriações espontâneas neste trecho inacabado podem catalisar uma transformação urbana futura mais equitativa. Para alcançar essa reflexão crítica, a pesquisa utiliza a pesquisa bibliográfica, documental e de campo, sendo relevante por evidenciar a potencialidade de ressignificação da BR-440 na cidade, pautada na mobilidade ativa e sustentável e em um urbanismo centrado nas pessoas.

Palavras-chave: BR-440; cultura rodoviarista; apropriação espontânea; mobilidade urbana; direito à cidade.

FROM ROAD-ORIENTED CULTURE TO SUSTAINABLE MOBILITY: SPONTANEOUS APPROPRIATIONS ON BR-440 AND THE RIGHT TO THE CITY

Abstract: *This article investigates the relationship between the development of BR-440, an unfinished highway project in Juiz de Fora - MG, and the culture of prioritizing motorized transportation in the city. In 2024, urban interventions aimed to integrate sections of the highway into the local urban context, reaffirming the road-centric logic of the original project. However, in another unfinished segment of the highway, spontaneous social practices have emerged in recent years, transforming the space into a recreational area that embraces active mobility. This study discusses how the alternative use of BR-440 reflects the population's need to secure their right to the city, challenging the dominant road-centric model in institutionalized urban planning. The goal is to demonstrate how these spontaneous appropriations in this unfinished segment can catalyze a more equitable urban transformation in the future. To support this critical reflection, the research employs bibliographic, documentary, and field methods, highlighting the potential to reframe BR-440 within the city, focusing on active and sustainable mobility and a people-centered urbanism.*

Keywords: BR-440; road-oriented culture; spontaneous appropriation; urban mobility; right to the city.

DE LA CULTURA CARRETERA A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE: APROPIACIONES ESPONTÁNEAS EN LA BR-440 Y EL DERECHO A LA CIUDAD

Resumen: *Este artículo investiga la relación entre el desarrollo de la BR-440, un proyecto vial inconcluso en Juiz de Fora - MG, y la cultura de priorización del transporte motorizado en la ciudad. En 2024, intervenciones urbanas buscaron integrar tramos de la carretera al contexto urbano local, reafirmando la lógica rodoviarista del proyecto original. Sin embargo, en otro segmento inacabado de la carretera, han surgido en los últimos años prácticas sociales espontáneas que transformaron el espacio en un lugar de recreación, acogiendo la movilidad activa. Este trabajo analiza cómo el uso alternativo de la BR-440 refleja una necesidad de la población de garantizar su derecho a la ciudad, cuestionando el modelo rodoviarista predominante en la planificación urbana institucionalizada. El objetivo es demostrar cómo estas apropiaciones espontáneas en este tramo inacabado pueden catalizar una transformación urbana futura más equitativa. Para alcanzar esta reflexión crítica, la investigación utiliza métodos bibliográficos, documentales y de campo, siendo relevante al evidenciar el potencial de resignificación de la BR-440 en la ciudad, centrada en la movilidad activa y sostenible y en un urbanismo enfocado en las personas.*

Palabras clave: BR-440; cultura vialista; apropiación espontánea; movilidad urbana; derecho a la ciudad.

INTRODUÇÃO

No século XX, a expansão da industrialização no Norte Global e a valorização da indústria automobilística, impulsionadas pelos modelos taylorista e fordista, moldaram profundamente o planejamento urbano e territorial. No Brasil, esse processo culminou na consolidação do rodoviarismo como política de Estado durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961). Por meio do Plano de Metas, o governo priorizou a expansão da indústria automobilística e a construção de uma rede rodoviária nacional, promovendo o automóvel como símbolo de liberdade e progresso (Sansão, 2020). A integração do rodoviarismo ao planejamento urbano encontrou seu expoente na construção de Brasília, cuja estrutura urbana evidenciava a centralidade do automóvel, com largas avenidas e segregação funcional dos espaços, exemplificando impacto desse modelo na organização do espaço urbano.

Em Juiz de Fora, cidade mineira, essa lógica se manifestou de forma expressiva durante a gestão do prefeito Francisco Antônio de Mello Reis (1977-1983), quando foi explorada a integração das rodovias ao tecido urbano como elementos centrais do planejamento. No final da década de 1970, a região Oeste da cidade era entendida como uma área promissora para expansão urbana, contexto no qual foi concebido o projeto que mais tarde daria origem à BR-440, ou Via São Pedro, uma rodovia planejada para conectar duas outras rodovias federais atravessando Juiz de Fora. Essa lógica, consolidada no século XX, continuou a moldar as cidades brasileiras no século XXI, evidenciando a permanência do modelo rodoviarista no planejamento urbano contemporâneo.

Na virada do século, iniciaram-se os esforços para a implantação da rodovia concebida nos anos 1970, já em um contexto que exigia adaptações às projeções originalmente idealizadas. Entretanto, sua execução foi marcada por irregularidades que resultaram em longos períodos de interrupção, deixando o traçado inacabado suscetível à apropriação pela população nos últimos vinte e quatro anos. Durante esse tempo, a rodovia começou a ser utilizada espontaneamente como uma via urbana local, acompanhando o crescimento dos bairros da região. Paralelamente, práticas insurgentes e espontâneas no cotidiano também emergiram em um trecho específico do traçado rodoviário, ressignificando o espaço originalmente destinado aos veículos motorizados e transformando-o em um lugar de usos criativos e voltados principalmente para a mobilidade ativa.

Mais recentemente, em 2024, intervenções municipais buscaram integrar partes da rodovia inconclusa ao contexto urbano local, confirmando e institucionalizando o uso normativo dos veículos motorizados já consolidado pela população. Contudo, essas ações mantiveram a princípio a mesma lógica rodoviarista encontrada no projeto original, priorizando o transporte motorizado como elemento central do planejamento.

Nesse contexto, o objetivo deste trabalho é demonstrar como as apropriações cotidianas, espontâneas e insurgentes na BR-440 podem atuar como catalisadoras de uma transformação urbana mais equitativa, promovendo a transição para um modelo de mobilidade sustentável e um urbanismo centrado nas pessoas. A pesquisa busca evidenciar o potencial dessas práticas de reapropriação do espaço para desafiar o modelo rodoviarista predominante e contribuir para uma cidade mais inclusiva e humana, ou seja, centrada nas pessoas.

O artigo está estruturado em três capítulos principais para abordar a problemática de forma sistemática e aprofundada. No primeiro capítulo, “Cultura Rodoviarista: Um Olhar sobre a BR-440”, apresenta-se a contextualização da rodovia, discutindo sua história, os processos de concepção e execução, e o impacto da lógica rodoviarista no desenvolvimento contemporâneo do projeto. No segundo capítulo, “Do Residual ao Essencial: Apropriações Sociais como Resistência”, são analisadas as práticas espontâneas e insurgentes que emergiram ao longo do tempo, evidenciando como essas iniciativas têm ressignificado o espaço da rodovia, atendendo à demanda da população por mobilidade mais inclusiva. Essa seção também traz desdobramentos da pesquisa de campo realizada no Trabalho de Conclusão de Curso de uma das autoras, com base em cartografias e em uma intervenção temporária na rodovia.

Por fim, o terceiro capítulo, “Entre Promessas e Realidades: A Municipalização da BR-440 e a Nova Via São Pedro”, examina o projeto de intervenção urbana de 2024, avaliando sua resposta ao uso popular e propondo reflexões sobre a transição para um urbanismo centrado nas pessoas, com foco na mobilidade sustentável. A conclusão, intitulada “Considerações Finais: Mobilidade Sustentável e o Direito à Cidade na Nova Via São Pedro”, sintetiza os possíveis impactos das apropriações na transformação urbana da rodovia, destacando sua contribuição para a efetivação de uma mobilidade sustentável e do direito à cidade em Juiz de Fora-MG.

METODOLOGIA

A estratégia metodológica é dividida entre a pesquisa documental, a pesquisa bibliográfica e a pesquisa de campo. A primeira objetivou contextualizar o histórico de desenvolvimento da BR-440, os movimentos de apropriação que surgiram ao longo de sua trajetória e o projeto de intervenção urbana promovido pela prefeitura. Essa revisão bibliográfica proporcionou um exame aprofundado das dinâmicas envolvidas neste estudo, utilizando fontes como livros, artigos, dissertações, teses e outras publicações pertinentes ao tema e objeto de estudo.

Já a pesquisa documental contribuiu para a análise das fontes primárias e secundárias que registraram o planejamento e as intervenções relacionadas à rodovia, bem como os debates e as propostas de políticas públicas associadas ao uso desse espaço. As etapas de ambas abordagens envolveram: (i) levantamento e busca de referências bibliográficas/documentais

relacionadas ao contexto da rodovia, suas apropriações e o planejamento urbano local; (ii) leitura, análise crítica e sistematização dos materiais selecionados.

A pesquisa de campo permitiu uma compreensão direta pela autora das dinâmicas de apropriação da BR-440, focando especialmente em um trecho que tem sido utilizado exclusivamente para a mobilidade ativa. A observação cotidiana dessa área proporcionou uma análise mais concreta das práticas insurgentes e espontâneas que transformaram o espaço originalmente planejado para veículos motorizados, possibilitando uma reflexão mais precisa sobre o impacto dessas apropriações na construção de um urbanismo mais inclusivo e sustentável.

Por fim, a etapa final metodológica envolveu a elaboração da síntese e conclusão da análise das informações, pautada por reflexões que articulam a intervenção municipal na BR-440 com o potencial transformador das apropriações cotidianas. Essas apropriações, ao desafiar a lógica normativa vigente, serão pensadas a partir da garantia do lazer público e do incentivo à mobilidade sustentável.

CULTURA RODOVIARISTA: UM OLHAR SOBRE A BR-440

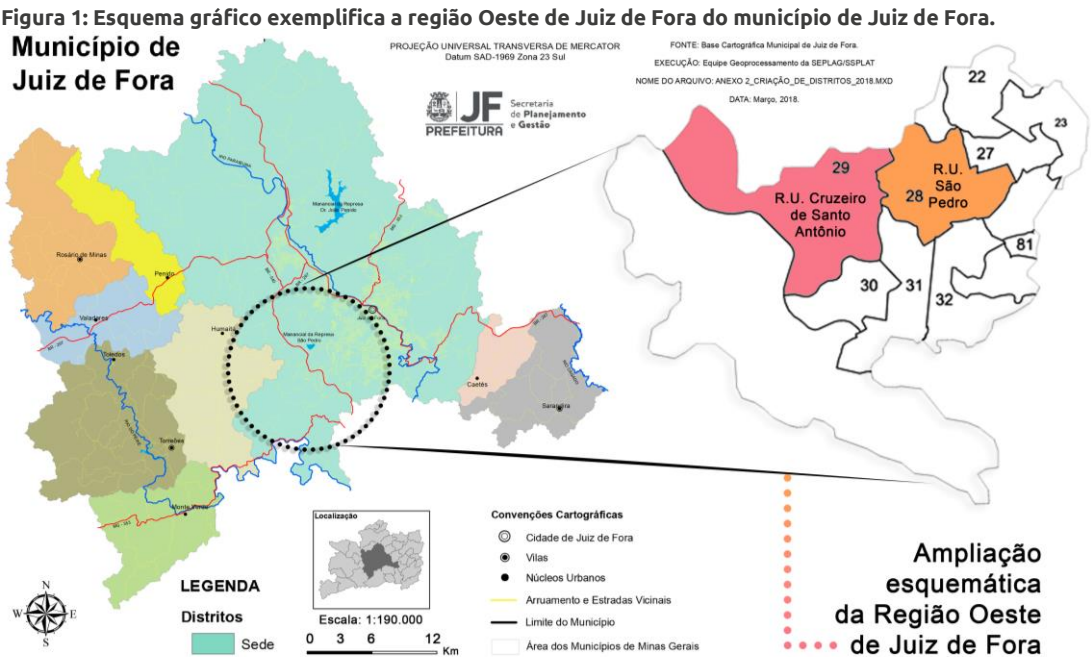
Para contextualizar a BR-440, exploraremos a região Oeste de Juiz de Fora, onde as primeiras obras da rodovia foram iniciadas, abrangendo as áreas urbanas de São Pedro e Cruzeiro de Santo Antônio (Figura 1). Conforme informações do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a BR-440 atravessa diversos bairros dessa região, desempenhando um papel relevante na dinâmica local. Este estudo concentra-se no bairro São Pedro, que abriga grande parte do traçado já construído da rodovia inacabada e apresenta diversos conflitos decorrentes de sua execução. No entanto, a rodovia também percorre outros bairros ao longo de aproximadamente 9 km, com o recorte desta análise delimitado entre São Pedro, Vinã del Mar, Bosque do Imperador e Cruzeiro de Santo Antônio, servindo como base para compreender os impactos sociais, espaciais e urbanos da obra na região.

Antes de abordar as transformações urbanas recentes na região urbana de São Pedro, é essencial retornar às suas origens de ocupação, intimamente ligadas ao desenvolvimento da antiga vila de Santo Antônio do Paraibuna, que posteriormente se tornou Juiz de Fora. De acordo com Fúlvio Piccinini Albertoni (2014), o povoamento inicial do bairro está diretamente associado à história da Companhia União Indústria. Esse vínculo se deu, principalmente, pela contratação de imigrantes europeus, em especial alemães e tirolezes, realizada pelo empresário Mariano Procópio Ferreira Lage, com o objetivo de projetar e construir a Estrada de Rodagem União e Indústria.

A chegada dos colonos europeus à região, por volta de 1858, marcou a fundação da Colônia Alemã Dom Pedro II, composta por aproximadamente 1193 imigrantes trazidos em cinco veleiros. Conforme aponta o historiador Roberto Dilly (2004), a instalação dessa colônia foi diretamente influenciada pela construção da Rodovia União e Indústria, que impulsionou a

transformação da comunidade local. Após o declínio da Companhia União Indústria, os imigrantes contribuíram para a consolidação de um perfil industrial na cidade, alterando sua paisagem de um centro agrário tranquilo para uma dinâmica área industrial (Dilly, 2004).

De acordo com a jornalista Rita Couto, em obra intitulada “São Pedro, o coração da colônia alemã de Juiz de Fora” (2018), Mariano Procópio adquiriu grande extensão de terras para a instalação da colônia de imigrantes, visto a previsão de que a Companhia União Indústria contrataria em três anos cerca de duas mil pessoas, segundo o contrato assinado com a Repartição Geral das Terras Públicas. Entretanto, esse número de imigrantes indicado nunca foi alcançado e, ao chegarem a Juiz de Fora, como previsto no contrato assinado em suas terras originárias, os colonos tiveram apoio da Companhia, providenciando para eles acomodações apropriadas, com ressalva dos terrenos ainda não estarem demarcados para a venda (Couto, 2018) (Figura 2).



REGIÃO URBANA PJF	RU PJF/IBGE	BAIRROS LOTEAMENTOS COMPONENTES	ÁREA HECTARE	POPULAÇÃO 2000	DENSIDADE 2000	CRESCIMENTO 1996-2000
28	São Pedro	São Pedro, Alto dos Pinheiros, Itatiaia, Santana, Santos Dumont, Tupã, Mandala, Jardim Universitário, Residencial Regente, Portal da Torre, Cidade Alta, Colinas do Imperador, Jardim Marajoara Milan, Via do Sol	392,72	10681	27,2	14,90%
29	Cruzeiro Santo Antônio	Cruzeiro Santo Antônio, Bosque do Imperador, Viña del Mar	766,09	645	0,8	15,18%

Fonte: Editado pela autora a partir de base de Prefeitura de Juiz de Fora, 2024. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/institucional/cidade/mapas/mapa_oeste.php>. Acesso em: 10 out. 2024.

Mais adiante, após parte deles serem hospedados em imóveis da própria empresa localizados nas regiões dos atuais bairros Mariano Procópio, Fábrica, Morro da Glória e, ainda, Rua Bernardo Mascarenhas, os alemães e tirolezes adquiriram lotes nas terras compradas por Mariano Procópio, demarcadas em 1859, que abrangiam toda área conhecida atualmente

como São Pedro, Cidade Alta, Borboleta e adjacências. Segundo Albertoni, a região entendida hoje como São Pedro recebeu tal nomeação após a Proclamação da República, em 1889, e era caracterizada como uma colônia agrícola.

Dessa maneira, conclui-se que com a chegada dos imigrantes europeus em solo juizforano no século XIX, estabeleceram-se os primeiros assentamentos na região Oeste da cidade, com melhorias de acesso sendo feitas, com o passar do tempo, através de obras como as da Avenida Presidente Itamar Franco (1977), antiga Avenida Independência, e também, as da BR-040 (1982), ambas contribuindo para um significativo incremento populacional, já após meados do século XX (Albertoni, 2014). No final da década de 1970, a região já era considerada uma área de expansão urbana, durante a gestão de Mello Reis (1977-1983), período em que foi elaborado o projeto da atual BR-440. No entanto, os primeiros movimentos para sua implantação só ocorreram na virada do século XXI, coincidentemente com o maior crescimento relativo do setor urbano na região Oeste em comparação com outras áreas da cidade, no período entre 1996 e 2000.

Figura 2: Colônia Alemã Dom Pedro II, em 1872.



Fonte: Site dedicado à Família Espeschit. Disponível em: <https://www.espeschit.com.br/historia/juiz_de_fora/>. Acesso em: 11 out. 2024.

Compreendida a origem dos assentamentos na região Oeste e o intenso processo de urbanização ocorrido na virada para o século XXI, é possível introduzir o contexto do que atualmente se configura como a BR-440. Idealizada como parte dos projetos estratégicos do governo Mello Reis para a área de São Pedro, a rodovia teve suas obras iniciadas em 1999, com o objetivo de conectar a BR-040 a BR-267, consolidando-se como um corredor rodoviário de interligação de rodovias, então popularmente conhecido como "Via São Pedro". Seu trajeto mais significativo edificado iniciou-se pelo bairro São Pedro, ainda que em sua concepção era prevista a extensão até o bairro Manoel Honório, localizado na região Leste na cidade.

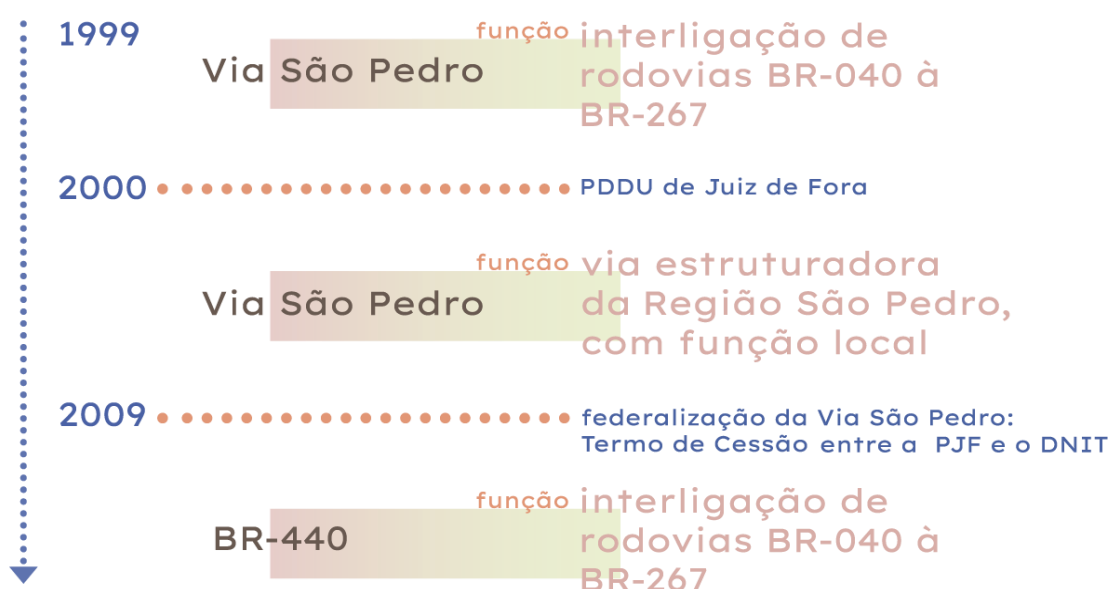
Entretanto, a partir do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano da Cidade (PDDU) de Juiz de Fora, que entrou em vigor em 27 de junho de 2000, a Via São Pedro passou por uma

reconfiguração que alterou significativamente seu caráter original. De acordo com o PDDU, Lei nº 9.811 de 2000, em seu artigo 39, a Via São Pedro é tida como “via estruturadora da Cidade Alta, com função local e de ligação entre os bairros Fábrica, Mariano Procópio, Democrata, Vale do Ipê, Santa Catarina, Jardim Glória e Santa Helena”, o que permitiu a modificação do seu papel atribuído de maneira inicial com as obras em 1999 (interligação de rodovias), para aquele que se adequasse à realidade local do bairro São Pedro.

Dessa forma, embora o projeto inicial previsse a Via São Pedro como ligação entre as rodovias BR-040 e BR-267, essa diretriz foi revogada com a aprovação do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU). No intervalo entre essa revogação e a federalização da via em 2009, constatou-se uma significativa escassez de informações sobre os desdobramentos do projeto, dificultando o acompanhamento de seu status e dos planos de execução. O que se sabe, no entanto, é que o projeto não seguiu conforme a concepção original, tendo sua federalização marcado o avanço das principais obras realizadas até então.

Durante a gestão do prefeito Custódio Mattos (2009-2013), a Via São Pedro foi federalizada por meio de um Termo de Cessão entre a Prefeitura de Juiz de Fora e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Esse processo transferiu a gestão da via do âmbito municipal para o federal, redefinindo tanto suas competências administrativas quanto sua funcionalidade. Com a federalização, a Via São Pedro passou a ser denominada BR-440, retomando o propósito original delineado na década de 1970 e contrariando as diretrizes estabelecidas pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) (Figura 3).

Figura 3: Esquema representa transformações da Via São Pedro até ser federalizada em 2009: diferentes nomes e funções para um mesmo lugar.



Fonte: Esquema autoral, 2022. Acervo da autora.

A partir do momento em que a BR-440 passou a ser responsabilidade do Estado, sob a gestão do DNIT, a obra foi orçada em aproximadamente 107 milhões de reais, com previsão de

entrega em um ano e meio após o início dos serviços realizados pela EMPA S/A Serviços de Engenharia. De acordo com o Portal de Notícias da PJF (Melhoria, 2009), a nova rodovia prometia contribuir para a reestruturação viária de Juiz de Fora, retirando o tráfego das rodovias BR-267 e MG-353, com destino à BR-040, do centro da cidade (Figura 4).

Quando a ordem de serviço para a construção foi assinada em outubro de 2009, o deputado Virgílio Guimarães, acompanhado de outros deputados federais, ministros e do prefeito Custódio Mattos, destacou o início das obras como um "renascimento," apontando-o como um marco significativo para o desenvolvimento de Juiz de Fora (Melhoria, 2009). Entretanto, com a retomada do propósito original da antiga Via São Pedro, também ressurgiram questões problemáticas. A BR-440, projetada como um corredor rodoviário federal atravessando bairros, não apenas desintegraria conexões territoriais entre comunidades, mas também representava uma ameaça às dinâmicas locais e à qualidade de vida dos cidadãos juizforanos.

Figura 4: Imagem aborda as obras de implantação da BR-440 em 2010.



Fonte: Cristiney Campos e Laís Souza (Juiz de Fora Online). Disponível em: <<https://juizdeforaonline.wordpress.com/2010/05/18/br-440-%E2%80%93-uma-solucao-ou-um-problema/>>. Acesso em: 29 out. 2024.

Dessa maneira, a construção da BR-440 apresentou preocupações quanto a danos ambientais, sociais e estruturais ao longo do seu desenvolvimento, especialmente nas comunidades da região São Pedro e Cruzeiro de Santo Antônio. Uma das principais questões levantadas estava relacionada à ausência de um licenciamento ambiental abrangente, mesmo sendo um instrumento obrigatório pela Política Nacional do Meio Ambiente (Lei nº 6.938/1981), reforçada pela Resolução CONAMA nº 237/1997 – do Conselho Nacional do Meio Ambiente – para obras com potencial de degradação ambiental, como rodovias.

Em 2009, foram concedidas pelo Conselho Estadual de Política Ambiental (COPAM) e pelo Conselho Municipal de Meio Ambiente (COMDEMA) apenas a licença ambiental prévia e a licença de instalação, restritas a autorizações pontuais, como a canalização do Córrego São Pedro e a movimentação de terra em áreas específicas. Essas medidas, embora importantes, não contemplaram uma análise mais ampla dos impactos cumulativos da rodovia, subestimando suas implicações para o meio ambiente e a comunidade local.

Ao analisar as legislações ambientais vigentes à época, observou-se que a norma estadual apresentava critérios menos rigorosos em comparação à norma federal. Considerando a relevância e a complexidade do empreendimento nas áreas locais atravessadas pela BR-440, tornava-se evidente a necessidade de estudos complementares que proporcionassem uma visão crítica e abrangente do projeto, avaliando seus potenciais impactos negativos e identificando soluções mitigadoras. Contudo, essa abordagem não foi implementada. Como resultado, o projeto, mesmo após parte de sua construção, enfrentou desafios em atender a uma função social mais abrangente para as comunidades locais, gerando impactos que poderiam ter sido melhor mitigados.

De acordo com reportagem veiculada no jornal Tribuna de Minas (Valente, 2015), um laudo técnico do Ministério Público Federal foi entregue, em novembro de 2015, constatando que a parte já edificada da rodovia foi executada sem o devido licenciamento ambiental, constatando que as obras da rodovia

Utilizaram estudos deficientes, ou mesmo ausentes, omitiram efeitos, sonegaram informações, dissimularam objetivos, ocultaram cumulatividade de impactos e subestimaram efeitos'. O entendimento é que 'apesar das intervenções eficazes do órgão municipal de licenciamento', não houve estudos de impactos pensando na rodovia como um todo, já que seu objetivo é ligar a BR-040 a BR-267, na altura do Bairro Mariano Procópio, Zona Nordeste. Ao contrário, foram sendo concedidos licenciamentos pontuais, pelo Estado e pelo Município, como nos casos de movimentações de terra e canalização do Córrego São Pedro. (Valente, 2015)

De maneira geral, entre as falhas e danos encontradas no processo das obras, destacam-se a ausência de um projeto executivo e, ao menos, de um projeto básico eficiente; o contrato ser sub-rogado e reajustado acima do limite legal; a suspeita de superfaturamento da obra no Ministério dos Transportes; e a falta de análise adequada da concorrência. Ademais, quando se trata dos possíveis impactos ambientais e dos danos já existentes oriundos da rodovia, é inegável seus desdobramentos sobre a Represa de São Pedro.

Conhecida também como Represa dos Ingleses ou Cruzeiro de Santo Antônio, ela se refere a um manancial localizado em área particular, cedido através de contrato por exploração parcial pelo serviço público. De acordo com a Companhia de Saneamento Municipal (CESAMA), a bacia hidrográfica do curso hídrico ocupa uma área de 13 km² e faz parte da bacia do Rio Paraíba do Sul, sendo seus principais afluentes os córregos de São Pedro e o Grota do Pinto (Companhia de Saneamento Municipal, 2022). Atualmente, a Represa de São Pedro abastece

cerca de 8% do município de Juiz de Fora e é notória a ameaça iminente que sofre pela presença da BR-440 (Figura 5).

Figura 5: Trecho da BR-440 próximo à Represa de São Pedro mostra-se um risco para o manancial.



Fonte: Foto de Maxwell Costa. Disponível em: <<https://www.zinecultural.com/blog/juiz-de-fora-turismo>>. Acesso em: 25 out. 2024.

De acordo com Cézar Henrique Barra Rocha (NAGEA, 2016), professor titular da UFJF e integrante do Núcleo de Análise Geoambiental (NAGEA), as obras da BR-440 já causaram danos consideráveis à Área de Preservação Permanente (APP) no entorno do manancial. O trecho da rodovia que tangencia a represa resultou no assoreamento parcial do reservatório, comprometendo nascentes que antes contribuíam para seu abastecimento, e reduzindo sua capacidade de armazenamento.

Em suas pesquisas, Rocha (NAGEA, 2010) também alertou para o aumento do risco de inundações na região de São Pedro com a continuidade das obras, devido ao mau dimensionamento dos canais do Córrego São Pedro e à elevação inadequada de sua cota em relação às áreas urbanas, especialmente no bairro Santos Dumont. Essa configuração dificulta o escoamento adequado de águas pluviais e esgoto nas ruas transversais à BR-440, agravando problemas de refluxo e enchentes (Valente, 2018).

Conforme relatado por Lúcia Maria Couto, moradora do bairro Santos Dumont há pelo menos 25 anos, as inundações tornaram-se mais frequentes após as intervenções da rodovia, evidenciando os impactos negativos na vida da comunidade (Valente, 2018).

“Quando construímos, o córrego passava no quintal da minha casa. Depois, com as obras da BR-440, elevaram o curso d’água para o alto, deixando a minha casa e a dos vizinhos em uma área mais baixa. Quando chove forte, a galeria não suporta a força e causa refluxo, alagando a

minha rua. Há cinco anos, cheguei a perder todos os móveis de casa após uma enchente, como armários, três camas e um sofá. Agora, em qualquer tempestade, eu nem saio de casa, com medo do pior.” (Valente, 2018)

Além disso, entre os impactos sociais gerados pela BR-440, mesmo antes de sua conclusão, destaca-se a demanda de desapropriações habitacionais. Conforme a Portaria Federal nº 1.410, de 5 de agosto de 2016, 107 imóveis localizados ao longo da rodovia foram identificados para desapropriação, conforme determinação do DNIT. A área de intervenção, segundo reportagem do Tribuna de Minas (2016), compreendia uma faixa de domínio de 30 metros a partir do traçado proposto para a estrada, afetando diretamente a população estabelecida nas margens do córrego São Pedro. Em 2019, foi registrado que cinco imóveis poderiam ter parte de suas fachadas desapropriadas, sob a justificativa de criar passeios e áreas de manobra para veículos e pedestres, intensificando a vulnerabilidade e incertezas vivenciadas pelos moradores da região (Bernadete, 2019).

De maneira geral, até o início de 2024, a BR-440 permanecia em um estado de indefinição funcional e infraestrutura inadequada (Figura 6). A maior parte dos trechos já edificados operavam com o trânsito de forma desordenada, sendo utilizados por motoristas como vias urbanas locais, sem atender plenamente às normas de sinalização para veículos ou pedestres, reforçando a lógica rodoviarista de uso do espaço. Essa situação criava grandes riscos para a população que vivia ou utilizava os arredores da rodovia, especialmente para aqueles que se apropriavam do espaço para atividades físicas ao ar livre e para a vivência cotidiana.

Figura 6: Trecho da BR-440 usado informalmente por veículos motorizados: a lógica rodoviarista no espaço.



Fonte: Das autoras, abril de 2024.

Como resposta aos transtornos que a obra gerava à população com os anos, foi nítido o envolvimento da comunidade ao longo de mais de uma década de lutas e resistências para

frear os possíveis danos em decorrência do empreendimento e minimizar os transtornos que já aconteciam. Denúncias, petições, audiências públicas e encontros foram organizados por diversos grupos, como o Programa de Educação Ambiental (Prea), o Movimento Diga Não à BR-440 e a Associação dos Moradores Impactados pela Construção da BR-440 (AMIC). Essas iniciativas destacavam a importância da participação social na busca por soluções que considerassem as realidades locais dos bairros da Região Oeste.

Entre as principais reivindicações da população impactada pelos conflitos em torno da BR-440, destacava-se o desejo pela municipalização da rodovia, conforme previsto no PDDU. Essa mudança era vista como uma oportunidade de aproximar as decisões das realidades locais, permitindo a implementação de soluções mais acessíveis e adequadas às necessidades específicas dos bairros.

A rodovia, no estado em que se encontrava, gerava inúmeros prejuízos às dinâmicas socioespaciais de uma região que, nos últimos anos, vinha experimentando significativa expansão. Em meio a esses desafios, surgiram propostas como a criação de um espaço público para lazer no traçado da BR-440, chamado de “Parque São Pedro”, inspirado em seu uso frequente para atividades físicas e momentos de convivência comunitária.

Por outro lado, as inúmeras problemáticas relacionadas à BR-440, como os impactos ambientais, as desapropriações mal conduzidas e a ausência de infraestrutura adequada, resultaram em pausas frequentes nas obras ao longo dos anos. Essas interrupções, embora causassem transtornos e incertezas para a população local, também abriram espaço para ressignificações espontâneas do território, um movimento de resistência não organizado, e que partia do cotidiano da população.

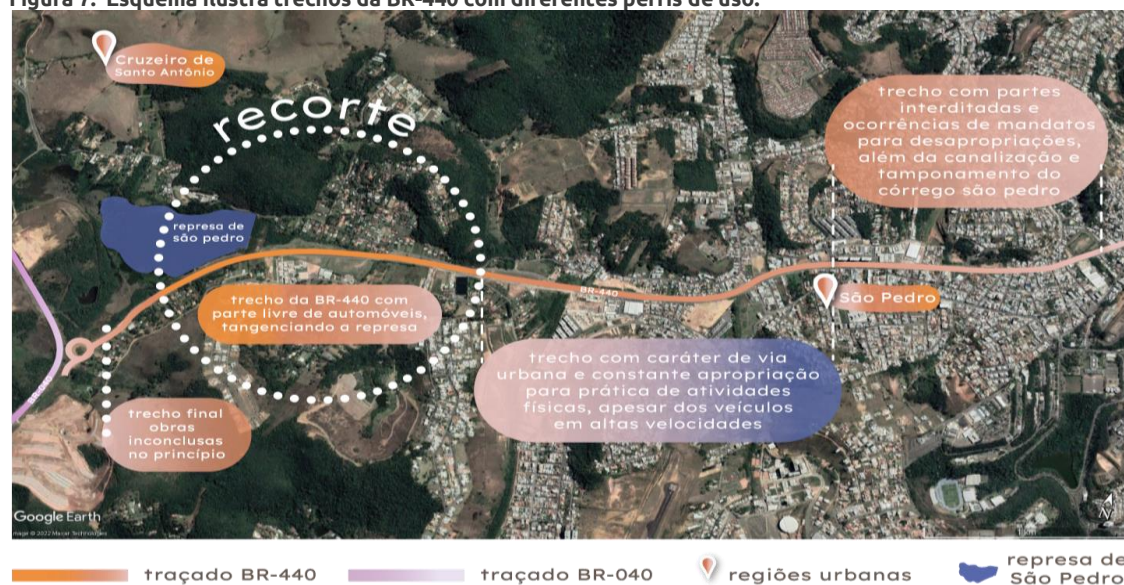
Contrapondo-se aos usos predominantes no restante da rodovia, voltados para a mobilidade motorizada, trechos inacabados passaram a ser ocupados de forma inventiva pela população, mesmo carecendo de infraestrutura e planejamento adequado. Essas apropriações espontâneas, intensificadas após a pandemia de Covid-19, priorizaram práticas de mobilidade ativa e sustentável, consolidando-se como uma forma de reivindicação do espaço público e ressignificando o território à margem de uma obra marcada por inúmeras problemáticas.

A seguir, será explorado em maior detalhe o segmento da rodovia que tem sido apropriado, sobretudo, por pedestres e ciclistas. Essas práticas serão analisadas como expressões da luta pelo direito à cidade e pela reapropriação de espaços públicos. Além disso, discutiremos como tais ressignificações impulsionam práticas coletivas que priorizam o lazer e o senso de comunidade, desafiando a lógica fragmentadora originalmente proposta para a rodovia e contribuindo para a transformação de uma área historicamente negligenciada pelo poder público, agora sob intervenção municipal.

DO RESIDUAL AO ESSENCIAL: APROPRIAÇÕES SOCIAIS COMO RESISTÊNCIA

As dinâmicas de apropriação do espaço urbano frequentemente refletem a criatividade e resiliência das comunidades diante de contextos de negligência ou falta de planejamento. No caso da BR-440, um de seus trechos destaca-se pelas características particulares que apresenta em relação aos demais segmentos da rodovia. Situado nas proximidades da Represa de São Pedro, entre os bairros Vinã del Mar, Bosque do Imperador e Cruzeiro de Santo Antônio, esse espaço tornou-se palco de múltiplas ressignificações, envolvendo desde atividades cotidianas, como deslocamentos e encontros, até manifestações culturais e sociais, reafirmando a conexão da população com o espaço público e o senso de pertencimento ao território (Figura 7).

Figura 7: Esquema ilustra trechos da BR-440 com diferentes perfis de uso.



Fonte: Das autoras. Editado a partir de imagens do Google Earth Pro, 2022.

Esse trecho da BR-440, antes do início das obras, era caracterizado como um descampado ou "pasto", refletindo as raízes rurais que marcaram por muitos anos os bairros Vinã Del Mar e Cruzeiro de Santo Antônio. Com o passar do tempo, essas características foram gradualmente transformadas pela chegada de condomínios de alto padrão em suas bordas e pelo surgimento de granjeamentos, o que impulsionou o adensamento e a urbanização da área.

A retomada das obras da rodovia em 2009 e suas subsequentes paralisações, motivadas por irregularidades, deixaram este segmento do projeto, foco deste estudo, em estado de abandono. Apesar de parte do trecho ter sido pavimentada, a seção final, que deveria conectar a BR-440 a BR-040, permaneceu incompleta. Essa ausência de conexão comprometeu a funcionalidade da rodovia como via urbana nesta área, diferenciando-a dos outros segmentos, onde a integração ao tecido urbano é mais evidente (Figura 8).

Figura 8: Uma rodovia imaginária no trecho final da BR-440, projetado para conexão com a rodovia BR-040.



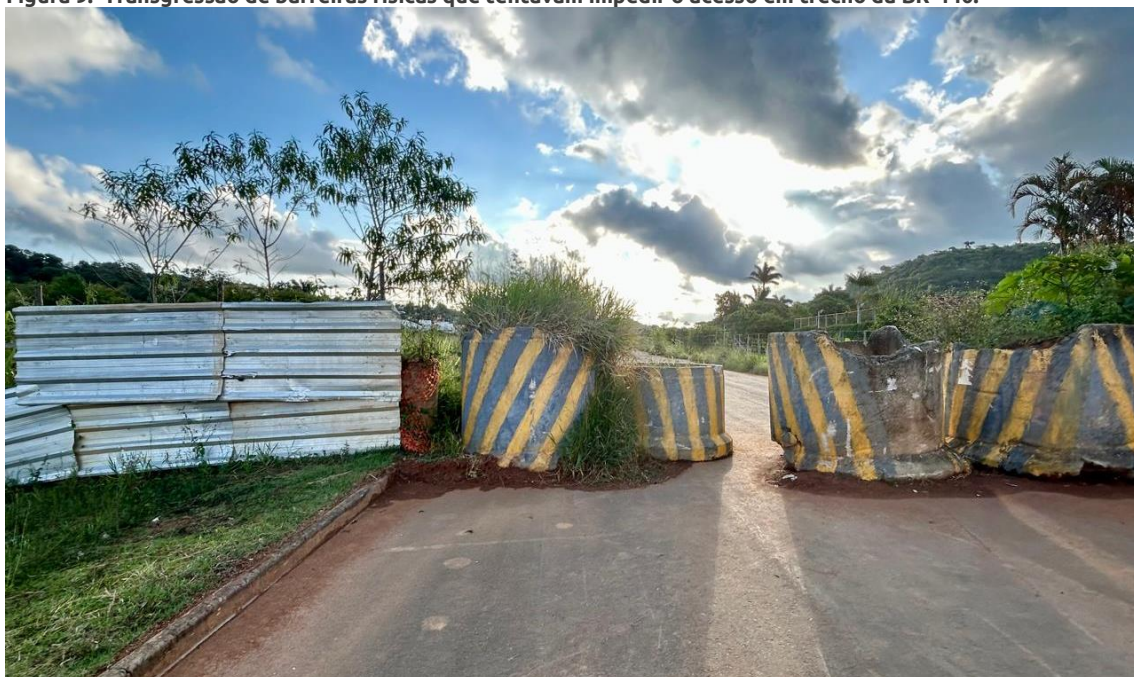
Fonte: Das autoras, janeiro de 2022.

Apesar de o trecho final da obra se configurar como um “caminho sem saída”, por algum tempo, a área atraía motoristas por dois principais motivos: a possibilidade de atingir altas velocidades em um espaço desprovido de regulamentação ou fiscalização e o interesse em usufruir da proximidade com a Represa de São Pedro, conhecida por seu apelo paisagístico. No entanto, a presença de veículos motorizados neste espaço amplificava a sensação de insegurança para pedestres e ciclistas, situação já percebida nos trechos anteriores da rodovia, devido à ausência de infraestrutura adequada para proteger outros usuários.

Ainda assim, paralelamente, pedestres e ciclistas começaram a reivindicar o uso do trecho, principalmente para atividades físicas e de lazer, impulsionados pela atratividade da represa e seu entorno natural. Em resposta ao aumento no fluxo de pessoas e veículos motorizados no espaço, e como forma de limitar o seu acesso desordenado, foram instaladas barreiras físicas, como placas metálicas e blocos de concreto, visando tornar a área inacessível para apropriações outras. Entretanto, a população transgrediu essas barreiras, resignificando o espaço e transformando-o em um ponto de convivência dedicado à mobilidade ativa (Figura 9).

Assim, pode-se considerar que a apropriação da população sobre a última extensão da BR-440 consolidou-se ao longo dos últimos anos, com usos específicos voltados principalmente à promoção da saúde e ao lazer. Contudo, é importante destacar que o espaço foi originalmente concebido como uma rodovia, o que lhe confere características formais pouco adequadas para práticas esportivas e recreativas, como a predominância de pavimentação asfáltica em meio a pastos e, mais recentemente, loteamentos e instalações privadas ligadas ao esporte.

Figura 9: Transgressão de barreiras físicas que tentavam impedir o acesso em trecho da BR-440.



Fonte: Das autoras, abril de 2024.

Esse trecho, entretanto, tangencia a Represa de São Pedro, um elemento que agrega relevância e atratividade à área. Em uma região da cidade cada vez mais adensada e com poucas áreas livres que favoreçam a contemplação e a conexão com a natureza, o contato visual com o horizonte natural oferecido pela represa contrasta com os aspectos áridos da rodovia, tornando o local convidativo mesmo em sua forma inacabada. A presença de espaços livres de grande magnitude, ainda que escassos, é um diferencial em um cenário urbano tão conturbado (Figura 10).

Figura 10: O reflexo do céu na Represa de São Pedro ao cair da tarde, visto a partir da BR-440.



Fonte: Foto de Hahirson José de Macedo, pai de autora, em janeiro de 2022. Cedida carinhosamente para o trabalho.

Durante a pandemia de Covid-19, o trecho passou a ser intensamente frequentado, atraindo novos usuários com perfis distintos dos moradores dos bairros adjacentes que anteriormente predominavam na área. Este aumento no fluxo está relacionado tanto ao fechamento de espaços públicos regulamentados quanto à busca coletiva por liberdade e conexão em um momento de restrições. Assim, o local assumiu uma nova dimensão de importância, oferecendo uma alternativa ao ar livre para atividades individuais e comunitárias em tempos de isolamento social (Figura 11).

Figura 11: Apropriação espontânea da BR-440 como espaço público durante a pandemia de Covid-19.



Fonte: Das autoras, janeiro de 2022.

Além disso, por se configurar como um espaço despido, uma espécie de “tábula rasa”, o trecho da rodovia possibilitou formas diversificadas de apropriação para além dos usos comuns ali consolidados, como corrida, caminhada e ciclismo. Essas novas formas de experimentação, identificadas por meio de vivências em campo, incluem práticas como vôlei, patinação, banhos recreativos na represa, piqueniques e contemplação da natureza, evidenciando a inventividade e a coletividade que emergem no espaço.

A esse respeito, Adriana Sansão Fontes (2013), com base em Merlin e Choay (1988), contribui para o entendimento do conceito de apropriação:

A expressão “apropriação do espaço”, correntemente utilizada por antropólogos, psicólogos, sociólogos e urbanistas, designa as condutas que asseguram aos humanos o manejo afetivo e simbólico de seu espaço (Merlin e Choay, 1988). Apropriar-se de um espaço significa reconhecê-lo como próprio, no sentido de apropriado, apto ou adequado para algo (Delgado, 2008), ou mesmo tomar posse de algo físico ou mental (Merlin e Choay, 1988). (Fontes, 2013, p.36)

Logo, entende-se as práticas sociais reconhecidas neste trecho da rodovia como formas de apropriações espontâneas do espaço público, “que injetam vitalidade e atividade nas ruas e buscam encontrar práticas antagônicas e livres à cidade controlada, disciplinada e excludente,

associando criatividade à liberdade” (Fontes, 2013, p.68). Na BR-440, a apropriação transcende a função inicial da rodovia, que era fragmentar e conectar de forma mecânica, para se tornar um espaço vivenciado e integrado à vida cotidiana das pessoas.

Esse ato de “reconhecer como próprio” (Fontes, 2013) transforma um espaço antes considerado abandonado e transitório em um lugar que carrega significados afetivos e sociais, reforçando a relação dos usuários com o espaço. Assim, ao reconfigurar a área como apta para a mobilidade ativa, recreação e conexão com a natureza, os usuários realizaram uma apropriação tanto física quanto simbólica, conferindo um novo papel à rodovia enquanto espaço público e coletivo.

Para compreender os valores e significados atribuídos pelos usuários que se apropriavam daquele território e, assim, levantar propostas de potencialização desse espaço coletivo, em 2022 foi realizado um trabalho de campo focado nas suas experiências e percepções acerca do trecho focalizado. O objetivo foi explorar o espaço a partir das vivências dos usuários, colaborando com este estudo ao revelar os afetos e relações ali estabelecidos. Para isso, utilizamos os métodos da Pesquisa-Intervenção em conjunto com a Cartografia, ferramentas que permitiram expressar e representar não apenas as materialidades do lugar, mas também as imaterialidades, promovendo uma aproximação entre pesquisadora, participantes e o objeto pesquisados.

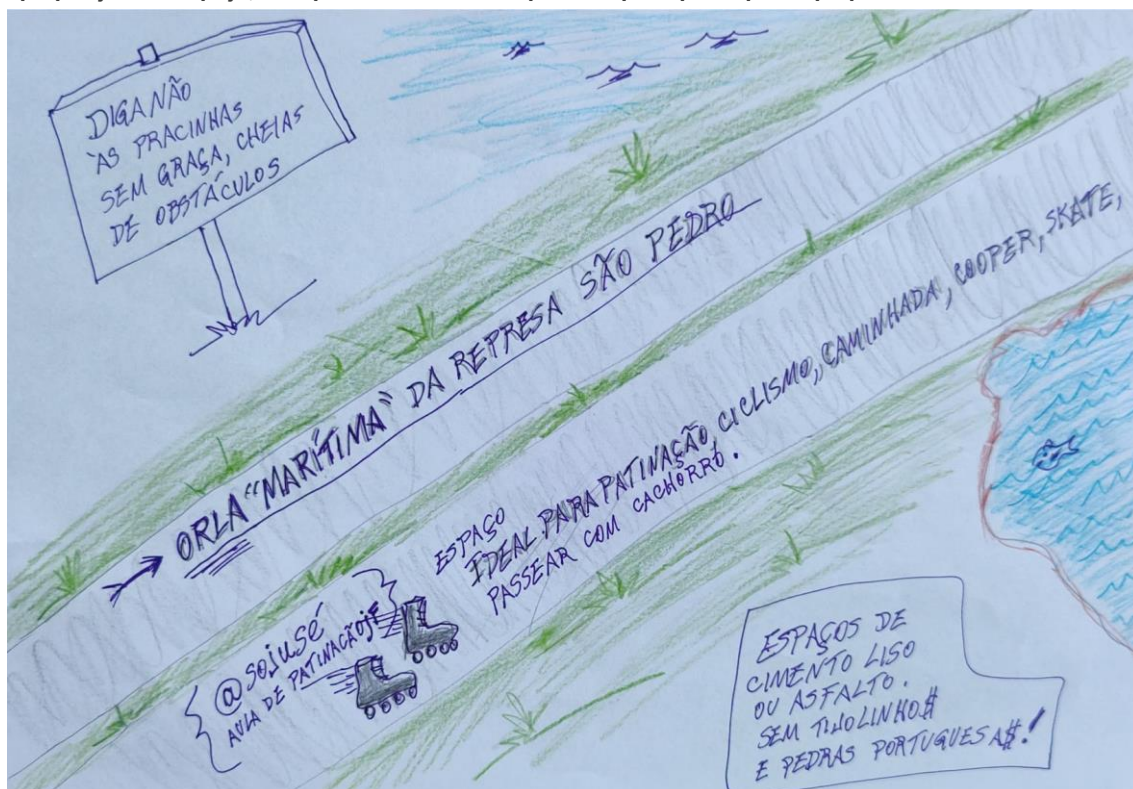
A experiência de cartografar o território a partir da perspectiva dos usuários evidenciou a forte afetividade e as diversas formas de apropriação daquele espaço (Figura 12). As cartografias produzidas refletiram expressões únicas e sensíveis, revelando o que, tanto individual quanto coletivamente, mais tocava cada participante. Além disso, esse processo reforçou o impacto positivo do uso do trecho da BR-440 como um ambiente que contribuiu para a qualidade de vida e o bem-estar de diferentes grupos sociais, abrangendo desde os moradores do entorno até os que vêm de outras regiões da cidade.

As cartografias também permitiram perceber que os valores impregnados naquele espaço iam muito além do que o ambiente material poderia sugerir, revelando que essa dimensão imaterial é o grande potencial para sustentar as práticas inventivas encontradas ali. No entanto, essa percepção não descarta a necessidade de fortalecer o território por meio de propostas que melhorem sua adequação aos usos existentes. Essa análise reflete, em grande parte, o olhar crítico da autora enquanto Arquiteta e Urbanista, do que os apontamentos e demandas diretas dos próprios usuários.

Após esse momento de imersão em campo, a autora realizou uma intervenção com o objetivo de sensibilizar os usuários para as questões históricas e conflituais envolvendo a rodovia - uma lacuna que surgiu durante o processo de cartografia do território. Essa intervenção enfatizou duas possibilidades de futuro para aquele trecho: a primeira, alinhada às apropriações voltadas ao esporte e lazer, já vivenciadas nos últimos anos; e a segunda, dando ênfase à perspectiva de consolidar o trecho como um corredor rodoviário, impulsionada pela busca incessante pelo “progresso a todo custo”.

Essa abordagem foi uma estratégia encontrada pela autora para fortalecer os movimentos que, historicamente, defendem uma perspectiva alternativa à conclusão da rodovia, mas agora com o engajamento de quem, muitas vezes, já utiliza o espaço no cotidiano. O próximo tópico se aprofundará nessa experiência, conectando-a às primeiras incursões a campo, que resultaram nas cartografias tão potentes para a compreensão do território.

Figura 12: Exemplo de cartografia do território da BR-440, com os valores intangíveis que permeiam as apropriações do espaço, feita por um dos usuários que se dispôs a participar da proposta.



Fonte: Digitalização de cartografia feita por usuário da BR-440, realizada em junho de 2022. Acervo das autoras.

DESDOBRAMENTOS: INTERVENÇÃO TEMPORÁRIA DE SENSIBILIZAÇÃO DOS USUÁRIOS

Como primeiro passo para as ações de sensibilização dos usuários impulsionadas pelos desdobramentos das cartografias, trabalhamos com a criação de possíveis futuros para a rodovia, como dito anteriormente. Para isso, foram utilizadas colagens digitais, que permitiram abordar situações imaginárias com base na conformação espacial encontrada nos últimos quatro anos, tendo como estratégia o uso de elementos visuais com situações e possibilidades de ocupação da área contrastantes (Figura 13).

Na etapa de campo baseada nas cartografias, observou-se que as sugestões dos usuários para modificações espaciais no trecho da rodovia eram pontuais, focadas principalmente em melhorias de infraestrutura básica. Essas cartografias, além de mapear as demandas, foram cruciais para entender como os usuários imaginavam o futuro do espaço, ajudando a moldar a construção visual do "futuro ideal" por meio das colagens digitais.

Assim, as considerações positivas levantadas anteriormente, como o contato com a natureza, a paisagem da represa, a ausência de carros, a escassez de obstáculos no interior do trecho e a amplitude do espaço, foram preservadas e destacadas nas imagens elaboradas. Paralelamente, questões apontadas como passíveis de melhoria, como segurança, iluminação e gestão de resíduos sólidos, também foram incorporadas. Essa abordagem foi escolhida por representar uma aproximação mais autêntica e natural com os usuários do espaço, uma vez que as imagens refletiam seu cotidiano, em vez de propor um projeto de Arquitetura e Urbanismo alheio à realidade vivida naquele contexto. A seguir, estão duas situações emblemáticas que apresentam os dois futuros escolhidos para apresentar nesse processo de contato e sensibilização da população.

Figura 13: Esquema ilustra a abordagem dada aos futuros da rodovia BR-440, ressaltando o risco de rompimento com as apropriações estabelecidas nos últimos anos.



Fonte: Esquema autoral de agosto de 2022.

Como parte da sensibilização e engajamento comunitário, foi desenvolvida uma intervenção temporária no trecho da BR-440 aqui aprofundado. Para isso, criaram-se painéis expositores móveis, confeccionados em serralheria com fechamento em lona, possibilitando a exibição das composições visuais elaboradas com as colagens digitais (Figura 14). A escolha dos painéis refletiu a necessidade de flexibilidade e adaptabilidade ao território, permitindo ajustar a intervenção às condições locais, como fluxo de pessoas e clima. Além disso, a falta de superfícies verticais apropriadas na área reforçou a decisão de utilizá-los como suporte para as imagens.

A intervenção também buscou fomentar a participação ativa dos usuários. Uma das faces dos painéis foi destinada às contribuições e propostas do público, instigado por perguntas reflexivas como: "O que queremos para o futuro da BR-440?", "Qual a sua luta?", "Você acredita na vocação para o lazer deste espaço?" e "Como podemos defendê-lo juntos?". Essa

interação transformou os painéis em espaços de diálogo, onde os participantes se expressavam por meio de desenhos, mensagens ou da oralidade.

Figura 14: Painéis sensibilizadores que compunham a intervenção temporária no território da BR-440.



Fonte: Das autoras, agosto de 2022.

Realizada em uma manhã de domingo, dia de maior movimentação no local, a intervenção revelou o engajamento significativo das pessoas com a reafirmação do trecho como espaço público. Muitos participantes foram comovidos pelas imagens e reflexões apresentadas, contribuindo com depoimentos e ideias em conversas diretas com a autora, mesmo sem registrar suas percepções nos painéis expositores. Por outro lado, aqueles que abraçaram integralmente a proposta deixaram suas marcas nos painéis por meio de opiniões, desenhos, desejos e outras manifestações (Figura 15). Alguns, mais engajados, sugeriram ações concretas, como um abaixo-assinado em apoio à manutenção do trecho como espaço de lazer, cuja coleta de assinaturas foi iniciada durante o próprio evento.

Inevitavelmente, mesmo com o forte engajamento da população com a perspectiva favorável ao lazer, alguns usuários expressavam opiniões contrárias, demonstrando apoio à conclusão da rodovia como uma obra necessária para o “progresso” da cidade. Ainda que mínimas, entende-se que essas manifestações trouxeram à tona a diversidade de perspectivas sobre o futuro do trecho, evidenciando o desafio de equilibrar interesses distintos na construção de um modelo urbano mais inclusivo e sustentável.

Desse modo, a partir das experiências proporcionadas pela sensibilização dos usuários na intervenção, pôde-se perceber que as apropriações espontâneas e cotidianas na BR-440 ilustram como as práticas micropolíticas dos usuários podem instituir novos significados para o espaço urbano, desafiando os sentidos hegemônicos e ressignificando o território (Figura 16). A presença constante de pessoas ocupando o trecho para lazer, esporte e mobilidade

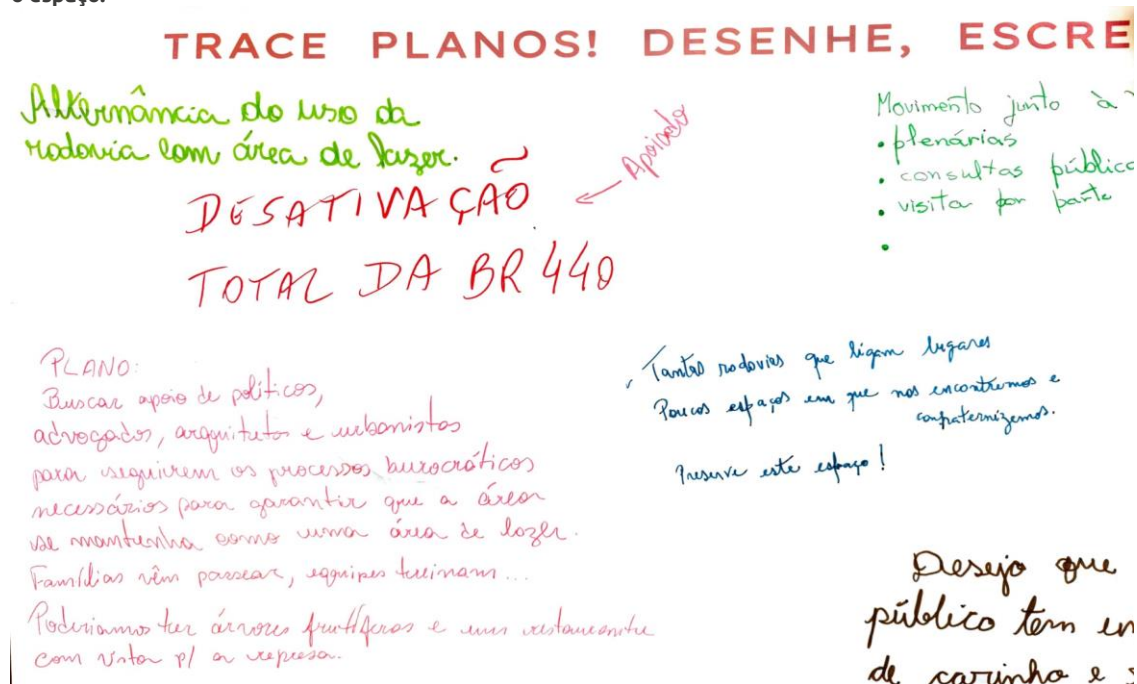
ativa não apenas tensiona a lógica rodoviária tradicional, mas também instaura uma narrativa alternativa que valoriza o espaço público como um lugar de encontro e convivência. Assim, como destacado por Guizzo (2019), essas “pequenas” ações do dia a dia não ocorrem de formas isoladas, elas dialogam com a macropolítica, questionando e transformando a própria estrutura de poder e planejamento que organiza a cidade, afirmando, dessa maneira, a vocação de resistência e insurgência desse espaço.

Figura 15: Intervenção interativa através dos painéis sensibilizadores no território da BR-440.



Fonte: Das autoras, julho de 2022.

Figura 16: Recorte de interação dos usuários junto à intervenção de sensibilização: expressão dos desejos para o espaço.



Fonte: Digitalização autoral de julho de 2022. Acervo das autoras.

ENTRE PROMESSAS E A REALIDADES: A MUNICIPALIZAÇÃO DA BR-440 E “A NOVA VIA SÃO PEDRO”

A municipalização da BR-440, um anseio antigo da população de Juiz de Fora, começou a se concretizar com a iniciativa da Prefeitura Municipal, na gestão atual da prefeita Margarida Salomão. Em uma reunião realizada no dia 1º de dezembro de 2023, com moradores e líderes comunitários da região da Cidade Alta, foi apresentado um projeto de melhorias viárias e intervenções urbanísticas para grande parte do trecho edificado da rodovia (Figura 17), a chamada “Nova Via São Pedro”. Com uma das autoras presente nesta reunião, foi possível problematizar a questão da participação, a partir da discrepância entre o caráter “participativo” anunciado e a realidade observada no encontro.

Embora o evento tenha sido promovido como uma oportunidade para a população expressar suas opiniões sobre as melhorias propostas, a dinâmica da reunião foi, na prática, mais “consultiva” do que efetivamente participativa. O caráter consultivo, por sua vez, implica que as decisões já estavam em grande parte definidas, com a reunião funcionando mais como uma formalidade para apresentar o projeto à comunidade, sem garantir um espaço real de deliberação.

Figura 17: Prefeita apresenta aos moradores da região Oeste projeto viário, urbanístico e de lazer para a BR-440.



Fonte: Prefeitura de Juiz de Fora (Portal de Notícias), 2023. Disponível em: <<https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=82160>>. Acesso em: 26 out. 2024.

Mesmo sendo um avanço frente às práticas tradicionais de planejamento urbano, essa forma de participação não refletiu a diversidade da população impactada. A reunião teve uma presença majoritária de pessoas de classes sociais mais altas, como empresários e moradores de condomínios de alto padrão adjacentes, o que indicou um viés de representatividade e excluiu segmentos mais marginalizados, que serão também diretamente afetados pelas mudanças propostas. Isso pode resultar em medidas que

atendam aos interesses das classes favorecidas, sem considerar adequadamente as necessidades das populações vulneráveis nas intervenções futuras.

Assim, a limitação na participação efetiva dos moradores, especialmente aqueles das camadas populares, coloca em questão o real compromisso da gestão pública com uma abordagem inclusiva e democrática no processo de tomada de decisões urbanísticas para a BR-440. Além disso, esse cenário reflete um desafio recorrente nas práticas de planejamento urbano, em que a participação popular é muitas vezes superficialmente incorporada, sem que se efetive um espaço de poder e voz real para a população diretamente impactada pelos projetos.

De toda forma, é importante reconhecer que a iniciativa da Prefeitura de Juiz de Fora (PJF) apresenta intenções positivas. Por meio do acordo de “delegação temporária” firmado com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a proposta busca transformar a BR-440 em uma via mais integrada ao município, com melhorias significativas na mobilidade urbana. A delegação temporária foi formalizada em 19 de abril de 2024, permitindo que o município assumisse a gestão do trecho da rodovia. Já as intervenções começaram pelo projeto viário, em 29 de abril de 2024 (Figura 18), com o objetivo de beneficiar os bairros da Região Oeste, como Jardim Casablanca, São Pedro, Cruzeiro de Santo Antônio e Bosque do Imperador (Prefeita, 2023).

Figura 18: Projeto viário apresentado pela PJF para trecho da Nova Via São Pedro, antiga BR-440.



Fonte: Portal de Contas Públicas, 2024. Disponível em: <<https://www.portaldecompraspublicas.com.br/processos/mg/prefeitura-municipal-de-juiz-de-fora-13/cpmd-002-2024-2024-280718>>. Acesso em: 27 out. 2024.

Segundo o Portal de Notícias da PJF (Prefeita, 2023), entre as mudanças propostas estão a extinção da “mão inglesa”, novos retornos em pontos estratégicos, instalação de dispositivos

de redução de velocidade (*traffic calming*) e de semáforos para maior segurança no trânsito, além de passarela elevada para pedestres. No âmbito urbanístico e de lazer, o projeto inclui a criação de áreas de convivência equipadas com pista de caminhada, quadra de *beach tennis*, academia ao ar livre, obstáculos para skate, *playground*, espaços para *food trucks* e áreas de descanso iluminadas por LED.

A princípio, o futuro do trecho focalizado neste estudo permanece indefinido. Conforme destacado pelo Tribuna de Minas (Floriano, 2024), o edital que formaliza a delegação temporária limita a municipalização aos segmentos anteriores à área atualmente utilizada como espaço de lazer público. O trecho remanescente, que conectaria a via a BR-040, portanto, permanece sem clareza sobre qual órgão será responsável por sua gestão e manutenção. Ainda segundo a matéria (Floriano, 2024), tanto a Prefeitura quanto o DNIT, quando questionados, não apresentaram respostas conclusivas, reforçando a incerteza em torno do destino dessa parte da rodovia.

As intervenções iniciais realizadas pela Prefeitura nos trechos contemplados pelo projeto da Nova Via São Pedro revelaram, em um primeiro momento, uma priorização dos veículos motorizados, confirmando a hegemonia desse modelo de mobilidade. Mesmo com ações como a pintura de ciclofaixas (Figura 19), a reorganização do espaço parece ter sido projetada para assegurar o fluxo contínuo de automóveis, relegando outras formas de uso e apropriação a áreas residuais. Os espaços destinados ao lazer público, previstos na fase urbanística do projeto, foram alocados de forma pontual, ocupando locais que não interferem no tráfego de veículos, reforçando a visão utilitarista da via como um corredor de transporte.

Figura 19: Prefeitura de Juiz de Fora inicia a instalação de Ciclofaixa em trecho da Nova Via São Pedro, antiga BR-440.



Fonte: Prefeitura de Juiz de Fora (Portal de Notícias), 2024. Disponível em: <<https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=84827>>. Acesso em: 08 nov. 2024.

Além disso, ainda que planejadas com materiais de baixo custo e fácil remoção, uma estratégia que visa funcionalidade e sustentabilidade ao longo dos 30 anos da concessão

temporária, essas intervenções carecem de maior conexão com as demandas da população local. Apesar da influência de metodologias como o urbanismo tático, que geralmente priorizam a participação comunitária e projetos centrados nas pessoas, a decisão sobre o programa de lazer foi conduzida sem consultas efetivas à comunidade, com exceção do encontro anteriormente aqui abordado. Essa situação reforça um modelo de planejamento de cima para baixo, que poderia comprometer o potencial inclusivo e democrático do projeto.

Nesse contexto, a análise do recente processo de intervenção na BR-440 evidencia tanto avanços quanto limitações no planejamento urbano realizado pela Prefeitura de Juiz de Fora. Embora o projeto apresente propostas relevantes para a melhoria da mobilidade e a criação de espaços de lazer, sua execução revela um desequilíbrio no tratamento das diferentes formas de uso e apropriação da via.

A priorização dos veículos motorizados e a alocação de áreas de lazer em espaços residuais demonstram a prevalência de uma abordagem tradicional e centrada no automóvel particular, que, apesar de incorporar elementos inspirados em práticas contemporâneas, como o urbanismo tático, ainda carece de maior diálogo com a população local.

Ao avançarmos para a próxima seção, será possível observar como as práticas espontâneas de apropriação no trecho da via ainda não contemplado pelas intervenções municipais dialogam diretamente com a evolução do projeto atual e os caminhos alternativos que se delineiam.

CONSIDERAÇÕES FINAIS: MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E O DIREITO À CIDADE NA “NOVA VIA SÃO PEDRO”

A apropriação do trecho final da Nova Via São Pedro pela comunidade exemplifica como práticas informais podem ressignificar um espaço originalmente projetado para a circulação de veículos, transformando-o em um ambiente voltado para as pessoas. A ausência de tráfego motorizado permitiu que a área se tornasse um local para lazer, esporte e convivência, evidenciando um processo de redefinição funcional que prioriza a mobilidade ativa e o fortalecimento do senso de pertencimento da população. Sobre essa realidade, o jornal Tribuna de Minas aborda que

sem destino nem custódia definidos, a região foi adotada por juiz-foranos para lazer e prática de exercícios. Por não ter tráfego de carros, as pistas às margens da Represa do São Pedro se tornaram cenário para ciclistas, corredores e famílias que levam crianças e animais de estimação para passear. Nos fins de semana, o fluxo é ainda maior. (Floriano, 2024)

Esse processo de transformação demonstra o potencial das práticas cotidianas para promover mudanças significativas, muitas vezes sem depender de grandes investimentos estruturais. Ao reinventar o uso da rodovia, a população mostrou como soluções simples, baseadas na apropriação e no uso criativo do espaço, podem gerar benefícios tangíveis. Nesse contexto, considera-se que a nova proposta municipal para o traçado da antiga rodovia busca

promover um modelo de via urbana que acolha essas diferentes formas de uso e apropriação, ainda que de maneira tímida e enfrentando desafios típicos de processos de transição. Conforme apurado pelo Tribuna de Minas, em relação às intervenções urbanas,

o objetivo da PJF é promover mobilidade urbana sustentável, com “equilíbrio entre satisfação humana e proteção ambiental” e “foco principal na acessibilidade, priorizando o efetivo uso dos transportes coletivos e não motorizados, a partir da inserção de um novo modal ciclovitário no eixo viário”. (Zanella, 2024)

Para que o poder público alcance esse objetivo e, conseqüentemente, amplie o acesso dos cidadãos ao direito à cidade no contexto da Nova Via São Pedro, é essencial considerar e integrar as práticas de apropriação popular já observadas no local. Essas iniciativas podem direcionar soluções urbanas que se alinhem a modelos contemporâneos de planejamento, como o urbanismo tático, metodologia que já vem sendo integrada às intervenções. Nesta abordagem, intervenções de pequena escala, de baixo custo e rápida implementação oferecem uma maneira eficaz de testar e ajustar propostas urbanas antes de grandes investimentos.

As apropriações espontâneas observadas ao longo da antiga rodovia destacaram a urgência de repensar os modelos tradicionais de planejamento urbano, ainda fortemente baseados no rodoviarismo. Nesse sentido, quais seriam esses caminhos alternativos que partem delas? Neste trabalho, constatou-se que tais práticas ressaltam o contraste entre as lógicas hegemônicas do planejamento motorizado e as demandas reais da população por espaços públicos acessíveis e inclusivos. Ao transformar a rodovia em um espaço seguro e convidativo para práticas de lazer, a área deixou de ser apenas uma extensão inconclusa de uma rodovia para se tornar um símbolo da mobilidade ativa, demonstrando a resiliência e a criatividade das populações locais na busca por espaços públicos.

Entretanto, reconhece-se que os trechos da rodovia destinados à mobilidade motorizada continuam sendo fundamentais para a conectividade e o acesso entre bairros da região Oeste. É essencial, então, que as intervenções sejam conduzidas a partir de uma perspectiva equilibrada, conciliando investimentos em infraestrutura na macro escala com ações pontuais, em conjunto com a comunidade. Para isso, é preciso que os cidadãos sejam considerados nos processos de projeto urbano.

Como aborda Sansão et al (2020, p. 17), “desenhar para pessoas requer uma nova visão sobre o papel delas na cidade e sua participação efetiva no processo”, ou seja, essa abordagem demanda fortalecer interações comunitárias, incentivar a comunicação entre setores da sociedade e ativar espaços públicos para usos diversificados, promovendo a mobilidade ativa e sustentável. (Sansão et al, 2020).

Por fim, a experiência da BR-440, agora Nova Via São Pedro, reafirma o direito à cidade ao evidenciar que as práticas de apropriação popular podem reivindicar um espaço urbano mais democrático, onde as necessidades coletivas prevalecem sobre a lógica do transporte

motorizado. Para tanto, consolidar essa área como um espaço público permanente, com infraestrutura para mobilidade ativa, áreas de lazer e elementos que garantam segurança e acessibilidade, é um caminho promissor para inserir a Nova Via São Pedro como um modelo de urbanismo inclusivo e sustentável, que reconhece a mobilidade sustentável como eixo central para o desenvolvimento urbano, orientado pelas demandas da própria população.

De maneira geral, ao analisar os processos recentes de intervenções urbanas conduzidas pelo poder público municipal, entendemos que a concessão temporária apresenta potencial para gerar resultados positivos à população, além de abrir caminhos promissores para o futuro da via. Este trabalho procurou demonstrar que a Nova Via São Pedro, mais do que uma infraestrutura destinada ao transporte, pode ser reconfigurada e se consolidar como um espaço urbano integrado, onde a prioridade recai sobre as pessoas em seus usos cotidianos, promovendo o acesso ao lazer público.

REFERÊNCIAS

ALBERTONI, Fúlvio P. **A ação dos sujeitos sociais na urbanização da Região de São Pedro em Juiz de Fora/MG**. 2014, 95p. Dissertação - Universidade Federal de Juiz de Fora, Faculdade de Serviço Social, Programa de Pós-Graduação em Serviço Social, Juiz de Fora, 2014.

BERNADETE, Leticia. **Famílias terão partes de imóveis desapropriadas na BR-440**. Tribuna de Minas, Juiz de Fora, 23 abr. 2019. Disponível em: <https://tribunademinas.com.br/noticias/cidade/23-04-2019/empreiteira-confirma-necessidade-de-desapropriar-imoveis-na-cidade-alta.html>. Acesso em: 06 out. 2024.

COMPANHIA de Saneamento Municipal. **Represa de São Pedro**. Disponível em: <https://cesama.com.br/mananciais/represa-de-sao-pedro-2>. Acesso em: 01 out. 2024.

COUTO, Rita de C. L. **São Pedro – o coração da colônia alemã de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: Editora Associada Ltda, 2018.

DILLY, Roberto. **Origens de Juiz de Fora**. In: Juiz de Fora – História, texto e imagem. Juiz de Fora: Ed. FUNALFA, 2004. p. 19-25.

FLORIANO, Mariana. **Responsabilidade sobre trecho da BR-440 segue indefinida**. Tribuna de Minas, Juiz de Fora, 21 abr. 2024. Disponível em: https://tribunademinas.com.br/noticias/cidade/21-04-2024/br-440-2.html#goog_rewarded. Acesso em: 24 out. 2024.

FONTES, Adriana Sansão. **Intervenções temporárias, marcas permanentes: Apropriações, arte e festa na cidade contemporânea**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra: FAPERG, 2013.

FONTES, Adriana Sansão; MONTEIRO, Carolina Guido; FRANCO, Paulo Carmagnani; FOGELSON, Yuval. **Urbanismo Tático: Um Guia para as Cidades Brasileiras**. Rio de Janeiro: Rio Books, 2020.

GUIZZO, Iazana. **Reativar Territórios: o corpo e o afeto na questão do projeto participativo**. Belo Horizonte: Quintal Edições, 2019.

MELHORIA no trânsito - **Ordem de serviço para a construção da BR-440 é assinada nesta quarta-feira**. Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, Portal de Notícias, Juiz de Fora, 14 out. 2009. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=22123>. Acesso em: 24 out. 2024.

NAGEA. Núcleo de Análise Geo Ambiental. **Das Enchentes agravadas devido à canalização do Córrego São Pedro, do Nível da Água e da BR440**. Juiz de Fora, 2010, 23p.

NAGEA. Núcleo de Análise Geo Ambiental. **Dos impactos na Represa de São Pedro**. Relatório apresentado ao Ministério Público de Minas Gerais. Juiz de Fora, 2016, 10p.

PREFEITA apresenta aos moradores da Cidade Alta projeto viário, urbanístico e de lazer para a BR-440. Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, Portal de Notícias, Juiz de Fora, 1 dez. 2023. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=82160>. Acesso em: 24 out. 2024.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ FORA. **Lei 09811 / 2000, de 27 junho de 2000**. Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora. Disponível em: <https://jflgis.pjf.mg.gov.br/norma.php?chave=0000023630>. Acesso em: 28 out. 2024.

VALENTE, Eduardo. **Acordo permite retomada parcial de obras na BR-440**. Tribuna de Minas, Juiz de Fora, 11 mai. 2018. Disponível em: <https://tribunademinas.com.br/noticias/cidade/11-05-2018/acordo-permite-retomada-parcial-de-obras-na-br-440.html>. Acesso em: 07 out. 2024.

VALENTE, Eduardo. **Laudo questiona falta de licença ambiental da BR-440**. Tribuna de Minas, Juiz de Fora, 13 dez. 2015. Disponível em: <https://tribunademinas.com.br/noticias/cidade/13-12-2015/laudo-questiona-falta-de-licenca-ambiental-da-via-associacao-quer-participacao-da-sociedade-nas-decisoes.html>. Acesso em: 07 out. 2024.

VALENTE, Eduardo. **Mais de cem imóveis vão ser desapropriados**. Tribuna de Minas, Juiz de Fora, 24 abr. 2016. Disponível em: <https://tribunademinas.com.br/noticias/cidade/24-04-2016/mais-de-cem-imoveis-vaio-ser-desapropriados-estudo-para-desapropriacao->

custou-r-650-mil-abusos-de-carros-e-motos-em-via-inacabada.html. Acesso em: 06 out. 2024.

ZANELLA, Sandra. **PJF lança edital para urbanização da BR-440**. Tribuna de Minas, Juiz de Fora, 27 fev. 2024. Disponível em: <https://tribunademinas.com.br/noticias/cidade/27-02-2024/pjf-lanca-edital-para-urbanizacao-da-br-440.html>. Acesso em: 24 out. 2024.