
Impactos socioeconômicos e ambientais à população local no entorno de uma intervenção rodoviária em Juiz de Fora/MG

Socioeconomic and environmental impacts on the local population around a road intervention in Juiz de Fora/MG

Impactos socioeconómicos y ambientales en la población local en torno a una intervención vial en Juiz de Fora/MG

Fábio Jacob da Silveira ¹ <http://orcid.org/0000-0003-4214-0426>

Cézar Henrique Barra Rocha ² <http://orcid.org/0000-0003-1321-158X>

1 Programa de Pós-Graduação em Geografia-UFJF, Juiz de Fora, MG, Brasil, fjsilveira14@gmail.com

2 Programa de Pós-Graduação em Geografia-UFJF, Juiz de Fora, MG, Brasil, barra.rocha@engenharia.ufjf.br

Recebido em: 30/12/2023

Aceito para publicação em: 30/04/2024

Resumo

A implementação de uma rodovia em uma área urbana consolidada promoveu impactos socioeconômicos e ambientais diversos na chamada Cidade Alta, em Juiz de Fora/MG. Analisa-se criticamente e são apresentados os inerentes impactos à construção da rodovia BR-440, bem como seu percurso nos diversos planos municipais que foi incluída, desde sua concepção em 1978 ao último plano diretor, de 2018. Discute-se como o planejamento urbano local é afetado por alterações em suas proposições que se traduzem em impactos à população em seu cotidiano e qualidade de vida. Conclui-se que a falta de inclusão da sociedade nas decisões que a afetam diretamente foi a prática comum dos planos urbanos em Juiz de Fora até antes a elaboração do último plano diretor.

Palavras-chave: Impactos socioeconômicos; planejamento urbano; rodovia; BR-440.

Abstract

The implementation of a highway in a consolidated urban area promoted several socioeconomic and environmental impacts in the so-called Cidade Alta, in Juiz de Fora/MG. It critically analyzes and presents the inherent impacts of the construction of the BR-440 highway, as well as its course in the various municipal plans that it was included, from its conception in 1978 to the last urban plan, of 2018. It discusses how local urban planning is affected by changes in its propositions that translate into impacts on the population in their daily lives and quality of life. It is concluded that the lack of inclusion of society in decisions that directly affect it was the common practice of urban plans in Juiz de Fora even before the elaboration of the last urban plan.

Keywords: Socioeconomic impacts; urban planning; highway; BR-440.

Resumen

La implementación de una carretera en un área urbana consolidada promovió varios impactos socioeconómicos y ambientales en la llamada Ciudad Alta, en Juiz de Fora/MG. Analiza críticamente y presenta los impactos inherentes a la construcción de la carretera BR-440, así como su recorrido en los distintos planes municipales que la incluyeron, desde su concepción en 1978 hasta el último plan de desarrollo urbano, de 2018. Se analiza cómo la planificación urbana local se ve afectada por cambios en sus propuestas que se traducen en impactos en la población en su cotidianidad y calidad de vida. Se concluye que la falta de inclusión de la sociedad en las decisiones que la afectan directamente era la práctica común de los planes urbanos en Juiz de Fora incluso antes de la elaboración del último plan urbano.

Palabras clave: Impactos socioeconómicos; planificación urbana; carretera; BR-440.

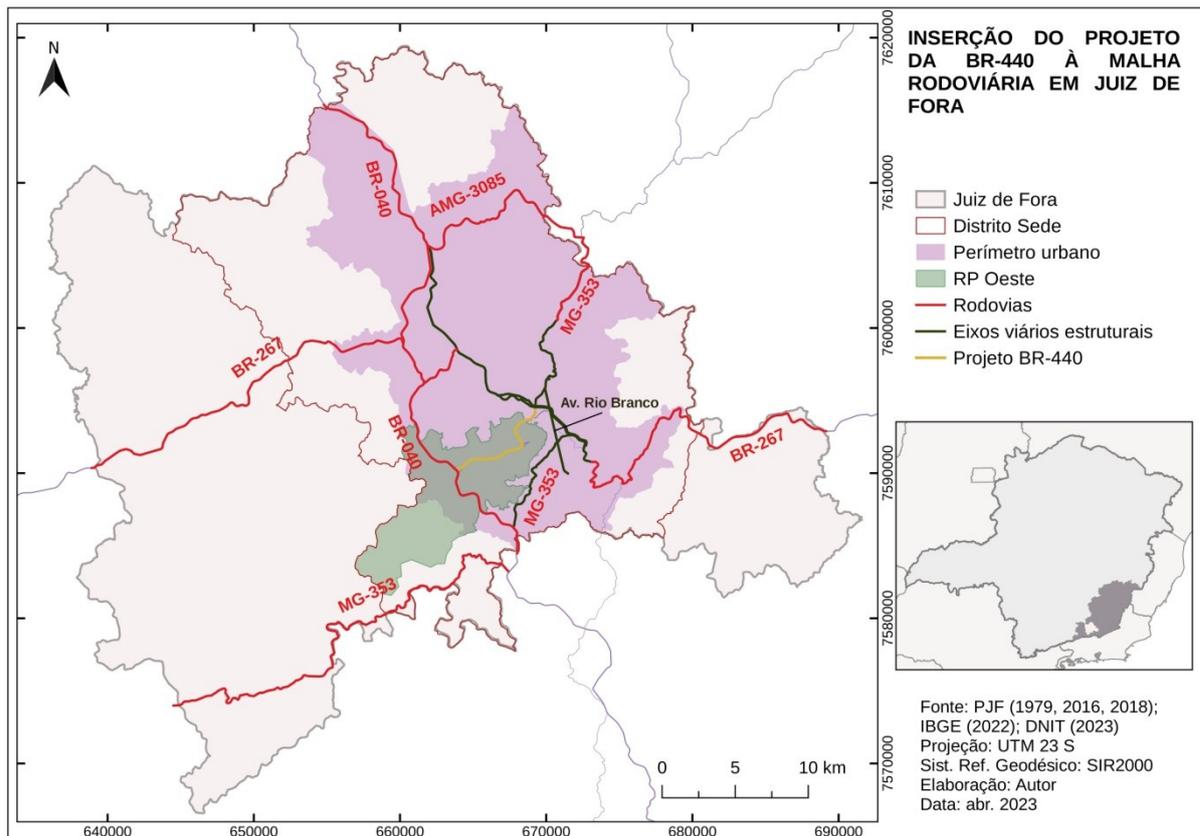
Introdução

Os transtornos e adversidades advindos de uma obra são inevitáveis. Contudo, empreendimentos públicos que são passíveis de licenciamento ambiental devem antever tais intercorrências e os mais diversificados impactos sociais, econômicos e ambientais, quer sejam negativos quanto positivos (DAMASCENO *et al.*, 2021).

Em Juiz de Fora/MG, a construção de uma rodovia federal implementada em área urbana já consolidada é causa de impactos socioeconômicos à população de uma das Regiões de Planejamento da cidade, conhecida como Cidade Alta (RP Oeste) e, no seu entorno imediato de intervenção (CRUZ, 2014; BARROS *et al.*, 2021; ROCHA *et al.*, 2022). O Mapa 1 apresenta e localiza a área de intervenção.

O projeto da via foi concebido em meio a elaboração, pela prefeitura municipal, de um plano urbanístico para a região no final da década de 1970. O chamado “Acesso de Juiz de Fora à nova BR-040”, publicado em 1979, pretendia criar uma ligação viária entre duas rodovias, do então novo traçado da BR-040 (Rio-Brasília), inaugurado em 1982, e a BR-267 (Zona da Mata e fronteira do MS com o Paraguai), além de servir de meio à integração inter-regional da Zona Mata mineira, pela atual MG-353 (PJF, 1979; 1996; 2004).

Mapa 1- Localização da BR-440 na Cidade Alta, Juiz de Fora/MG



Fonte: Elaborado por Silveira(2023)

Porém, como outros projetos do Plano Diretor da Cidade Alta (PDCA), os quais a via interligaria, não foram executados, a via perdeu parte de seu propósito (PMJF, 1996). Ainda assim, o projeto foi recuperado e começou a ser aplicado, passados 20 anos, no entanto, sem a realização de estudos técnicos e a identificação de devidas alterações necessárias para ajustá-lo à realidade daquele momento, ou mesmo indicar a sua inviabilidade, devido às modificações na morfologia urbana e o adensamento populacional que a Região Oeste de Juiz de Fora passou nesse decurso (BARROS *et al.*, 2021).

Em 1999 a construção da Via São Pedro³ se inicia e após a conclusão do seu primeiro trecho acontece em 2005 (PJF, 2005; VALENTE, 2012). Novamente a obra é

³ A nomenclatura da via faz referência ao bairro São Pedro, em que desviando-se de uma grande barreira geográfica, as íngremes vertentes do Morro do Cristo, as quais provocam um acentuado desnível altimétrico entre a Cidade Alta e o Vale do Rio Paraíba (núcleo formador da cidade), passaria via São Pedro em direção ao Centro de Juiz de Fora. O bairro São Pedro surge de uma antiga Colônia alemã que foi criada para a receber imigrantes a fim de construir outra estrada, ainda no Séc. XIX, a primeira rodovia do Brasil, a Estrada União e Indústria, inaugurada em 1861 por Mariano Procópio Ferreira Lage e o imperador Dom Pedro II (REFERÊNCIAS).

retomada em 2009 já enquanto via federalizada, incluída no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC II) para contar com os vultosos recursos públicos que o projeto demandava e, agora já denominada BR-440 (PJF, 2009, MINAS GERAIS, 2018).

Então, objetiva-se apresentar os impactos socioeconômicos e ambientais decorrentes da construção da BR-440 conforme as etapas de construção da via através de uma análise crítica aos diversos planos urbanos locais que seu projeto perpassa. Discute-se como instrumentos públicos de planejamento urbano se posicionam e são moldados para atender interesses que nem sempre são objetivamente direcionados à população ou não se mostram eficazes para tentar responder de forma efetiva os desafios do planejamento urbano diagnosticados e elencadas pelos próprios, que neste caso do projeto da Via São Pedro perdem seus objetivos que foram propostos.

Fenômenos socioespaciais nas etapas da construção da BR-440

Podem ser consideradas três etapas de construção da Via São Pedro: A primeira, que resultou na construção do primeiro trecho entre 1999 a 2005; a segunda entre 2009 a 2013, quando foram construídos mais dois trechos até seu embargo pelo Tribunal de Contas da União (TCU), por suspeita de IG-P⁴ (TCU, 2012); e a terceira com a retomada das obras em 2018 até sua nova paralisação em 2020. Neste ínterim, registrou-se fenômenos socioespaciais paralelos à construção da via.

Processos urbanos de produção e transformação do espaço foram observados no decorrer das etapas de construção da via. De forma, que à medida que a via se consolidava nos trechos construídos processos agressivos caracterizados, segundo Cruz (2014), por vetores imobiliários especulativos promoviam intensa verticalização e segregação socioespacial na região. Os quais resultaram também em impactos à mobilidade local.

Objeto de estudo para viabilizar a expansão da Região Oeste a partir da década de 1980, a Cidade Alta foi destinada a receber “classes de rendas mais altas”

4 Irregularidades Graves com recomendação de Paralisação, em descumprimento à Lei Nº 8.666/1993.

e uma forte reestruturação urbano-viária com a instalação, além da infraestrutura urbana básica, de grandes equipamentos, alguns para atender também toda cidade. Dentre as propostas do Plano Diretor da Cidade Alta – PDCA estavam um centro cívico-esportivo com escritórios particulares e repartições públicas em meio a uma área de lazer completa, com ginásio, quadras, piscinas públicas, biblioteca, teatro, instituições bancárias, restaurantes, discotecas e demais atividades de lazer e comerciais. Ainda um complexo esportivo com estádio de futebol para 40.000 expectadores, um complexo turístico no entorno do Mirante do Morro do Cristo, e outro complexo administrativo que reuniria as sedes dos poderes executivo e legislativo municipais, além da justiça estadual. Os projetos acompanhavam a iniciativa pública de se instalar, no Setor Oeste, o campus da Universidade Federal de Juiz de Fora, construído entre 1966 a 1970 (UFJF, 2022), e, desta forma, intencionava-se direcionar a expansão urbana para aquela região (GERALDO, 2014). Até os anos 1970 sua ocupação foi considerada “bastante rarefeita” pelos técnicos do PDCA visto que estava ocupada além de algumas localidades já consolidadas, como as vilas de São Pedro e São Vicente de Paulo (Borboleta), de origem alemã; e outras aglomerações, por sítios e chácaras para lazer e atividades aos finais de semanais (PJF, 1978; MARQUES, 2019), usadas como casas de veraneio. Porém, a infraestrutura da região era muito precária naquele momento (PJF, 1978).

Apesar de o PDCA não ser de todo incorporado e não ter sido transformado em lei, muitos de seus projetos foram, paulatinamente sendo realizados e readequados. A indução de ocupação urbana no Setor Oeste aconteceu, porém não de forma tão acentuada como foi previsto pelos técnicos do plano. Mas, a Região Oeste foi a que registrou maior adensamento populacional, na década de 2000, dentre as demais em Juiz de Fora (PJF, 2010; RODRIGUES, 2013; GERALDO, 2014), conforme a Tabela 1.

Tabela 1- População urbana de Juiz de Fora por região e densidade populacional (2000/2010)

RA	População		RA	Taxa de Crescimento % 2000-2010
	2000	2010		
Centro	94.001	101.538	Oeste	39,06
Norte	91.950	106.355	Sem especificação	28,83
Leste	85.292	89.785	Nordeste	16,18
Sul	52.136	60.352	Sul	15,76
Sudeste	49.015	52.042	Norte	15,67
Nordeste	39.985	46.453	Centro	8,02
Oeste	24.432	33.976	Sudeste	6,17
Sem especificação	19.985	25.746	Leste	5,27
TOTAL	456.796	516.247	TOTAL	13,01

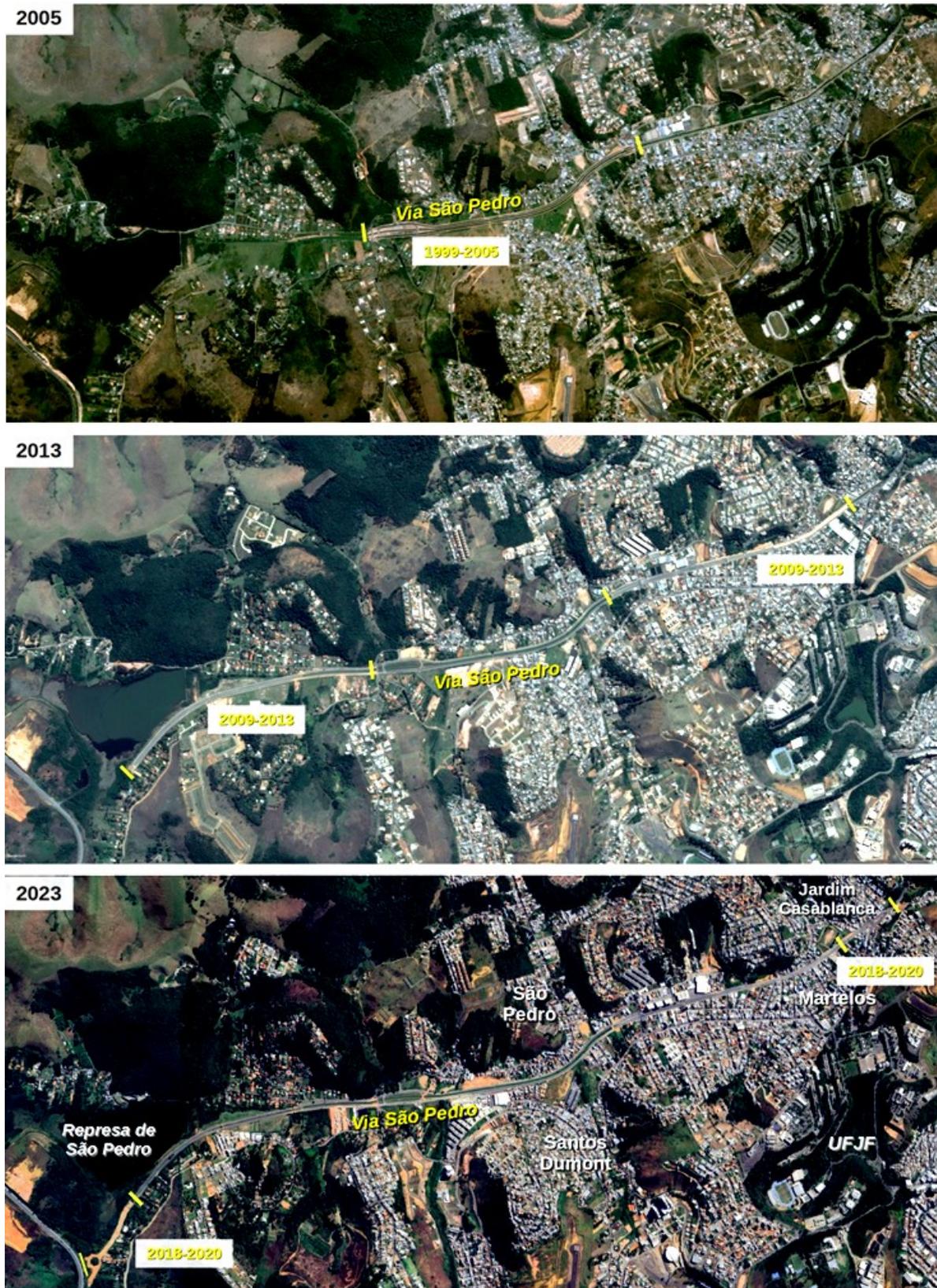
Fonte: PJF (2010); Rodrigues (2013). RA: Região Administrativa.

Atualmente, a Região Oeste se caracteriza por uma ocupação diversa em que são encontrados representantes de todas classes de renda (Carta imagem 1).

No entanto, nota-se que há uma prevalência de muitos condomínios fechados, horizontais e verticais, instalados mais intensamente a partir dos anos 1990 (GERALDO, 2014; PJF, 2016). Na Via São Pedro e em seu entorno passaram a se concentrar muitos empreendimentos habitacionais, altas torres residenciais com numerosas unidades, e comerciais para atender essa crescente demanda de novos residentes na Cidade Alta.

A via com *status* de “rodovia em construção” (DNIT, 2023-a) promoveu uma série de impactos socioeconômicos na Cidade Alta, em Juiz de Fora. O trânsito e as implicações à mobilidade urbana são apenas algumas repercussões que impactaram a cotidianidade dos moradores e daqueles que acessam a Cidade Alta. A atividade econômica foi impactada pela construção da BR-440 que implicou a redução da clientela do comércio local em alguns locais e até mesmo provocou a mudança de endereço de estabelecimentos (BARROS *et al.*, 2021), um setor muito sensível a esses tipos de intervenções.

Carta Imagem 1- Alterações espaciais no entorno da Via São Pedro entre 2005 a 2023, juiz de Fora Minas Gerais-Brasil



Fonte: Google Earth, 2005 (17/10/2005); 2013 (15/09/2013); 2023 (04/06/2023).

Impactos socioeconômicos e ambientais no entorno da via São Pedro, Juiz de Fora

A percepção de um estado de abandono da via era muito sentida pela população. Sanglard (2013) observou que além da falta de cuidados básicos de zeladoria na Via São Pedro, a ocorrência de discriminação social por questões de renda, “Curiosa é a distinção social entre o trecho asfaltado e o que carece de infraestrutura”.

Enquanto em frente às moradias mais simples há terra, diante do acesso aos condomínios de luxo, a pavimentação foi concluída e houve instalação de placas de sinalização e pintura da pista.” A relação da obra com a sociedade mencionada por Barros *et al.*, (2021), não poderia ser diferente que, a “construção da BR-440 no bairro São Pedro, zona oeste de Juiz de Fora”, causar “resistência por parte da população local” diante às várias impertinências e impactos oriundos de sua instalação.

Um destes está relacionado à canalização do Córrego São Pedro resultou no agravamento nos casos de alagamento e inundações no eixo da via, já que a retificação e a construção de galerias que entubaram o canal (fechado), foi executado acima do nível de vias nas imediações e dos sistemas de drenagem e esgotamento sanitário instalados nas mesmas (ROCHA, 2010). Os riscos de inundações que deveriam ser evitar (BARROS *et al.*, 2021), desta forma, não foram afastados, porém, os casos tornaram-se mais intensos conforme foi documentado por Rocha (2010) e se incluem dentre os principais problemas socioambientais em decorrência à construção da BR-440.

No período maior de paralisação da obra, entre fevereiro de 2013 a junho de 2018 (SANGLARD, 2013; BERNADETE, 2018), a população que ficou em meio ao “arrastado processo para conclusão da obra” logo tratou de ocupar de alguma forma os espaços vazios que inicialmente ficaram sem uso. Bota-fora, pista para aeromodelismo (SANGLARD, 2013) e estacionamento foram alguns usos verificados. Destaca-se um trecho que gerou muita discussão na sociedade local por intervir em Área de Preservação Permanente (APP) nas margens da Represa de São Pedro. A

construção de uma rodovia às margens do reservatório que integra o sistema de abastecimento público da cidade, representa reais riscos à qualidade da água do manancial (ROCHA, 2022; ROCHA *et al.*, 2022). Um segmento do trecho que pretendia ligar a BR-440 à BR-040, ainda inconcluso, então passou a ser usado, desde 2013, como área de lazer e para práticas esportivas, caminhada, corrida e ciclismo são as mais procuradas pela comunidade da região e por esportistas, se destacando na cidade (BARROS *et al.*, 2021).

O entorno do primeiro trecho construído, aberto ao uso em 2006 (PJF, 2006), manteve-se desocupado até então e a via, mesmo em uma área naquele tempo mais adensada, como ainda não havia recebido quaisquer edificações, se configurava uma área deserta. Sem manutenção, a “sensação de insegurança na área” era sentida mais intensamente pela população. A prática de infrações de trânsito e direção perigosa eram coibidas pelas autoridades policiais, mas muitos casos de violência graves eram registrados na via. Sem exercer a função de rodovia de ligação, os trechos construídos da BR-440, são perigosos. Ainda acidentes de trânsito e atropelamentos afetaram os usuários da via resultando em fatalidades (KAEHLER, 2017), até mesmo em trecho sem saída e, por isso, sem fluxo trânsito, próximo à Represa de São Pedro, na área com uso voltado ao lazer (VALENTE, 2016).

Uma das propostas de mitigação desses impactos e para conferir segurança aos usuários da via foi a instalação de três passarelas nesse trecho. No entanto, a sociedade civil discutia nesse processo de implantação da rodovia, além desses impactos negativos, a via provocaria o chamado “efeito barreira” (SILVA JÚNIOR; FERREIRA, 2008) por segregar fisicamente a Região da Cidade Alta.

O projeto mesmo que revisado manteve até antes de seu desembargo, a proposta de construção de obras de arte especiais, além das transposições de pedestres, viadutos. Ao menos dois pares foram previstos em áreas sensíveis e críticas a intervenções viárias, um junto a um fragmento de Mata Atlântica e outro próximo a imóveis tombados de alto valor histórico, a Estação Ferroviária (EF/MP) e o Parque do Museu Mariano Procópio (Carta Imagem 2).

Carta Imagem 2- Mata, Estação Ferroviária (EF/MP) e Parque do Museu Mariano Procópio



Fonte: Extraído de Rocha (2010). Adaptado por Silveira (2023)

Propriedades foram desapropriadas para a construção da BR-440, parciais ou totalmente, em terrenos edificadas e outros desocupados. Porém, uma grande parcela de moradores foi ameaçada pelo processo de desapropriação (BRASIL, 2016), no entanto, não foi realizado. Os 107 imóveis alvos da Portaria Nº 1.410 do DNIT, dentre uma das razões que impediu a continuidade do processo, estava determinação judicial de primeiramente serem atendidos determinados condicionantes que mitigassem impactos ambientais à Represa de São Pedro (VALENTE, 2016). Quer dizer, pelo fato de a Represa ser envolvida no escopo do projeto, devido a sua proximidade ao reservatório, a população foi poupada de perder seus imóveis.

Diante tantas intercorrências, já em 2016 as notícias sobre o projeto já não consideravam mais dar prosseguimento ao traçado da rodovia além do Campo do bairro Nova União (VALENTE, 2016). A inviabilidade do restante do traçado da via

foi finalmente reconhecida e o projeto passou a considerar sua construção apenas até o trevo de acesso ao bairro Jardim Casablanca, o ponto final da BR-440.

Ainda em 2014 solicitações para a municipalização da rodovia passaram a contar com maior apoio político. No entanto, como naquela época a via, ainda sob judice, estava com uma recomendação de paralisação por parte do TCU, era inviável lutar por sua municipalização, devendo-se aguardar o desenrolar das questões judiciais. A proposta é requerida pela população na construção do Plano de Mobilidade Urbana, em 2016, mas volta a ser discutida com mais ênfase já no início dos anos 2020. Porém, a administração municipal alegou que não teria condições financeiras de arcar com os custos de finalização da via, logo, aguardaria a conclusão de sua construção sob-responsabilidade do próprio DNIT.

Alterações nos planos diretores e repercussões no planejamento urbano local

Algumas nuances podem ser percebidas nos instrumentos de planejamento urbano local quando examinadas atentamente. Essas nuances, são expostas para mostrar a divergência de propostas e como se relacionam ou, ao contrário, não se fixam à realidade em relação ao caso apresentado.

Os planos diretores de Juiz de Fora elaborados no fim da década de 1990, são conjugados aos planos viários da cidade.

O traçado da via permaneceu praticamente o mesmo, apenas com pequenas alterações nas extremidades da via, nos pontos que seriam feitas as interligações com as outras rodovias, desde seu primeiro projeto executivo de 1979. O projeto resgatado no início da década de 1990 pela prefeitura municipal, sem considerar as transformações socioespaciais ocorridas em sua área de interferência, foi discutido e incluído no estudo do primeiro plano diretor de Juiz de Fora de 1996.

A elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU/1996), apesar de não efetivado em lei, incluiu em seus projetos e proposições a Via São Pedro (momento que surge a designação). Apesar de o plano recomendar a não construção do trecho da via próximo às margens da Represa de São Pedro, não foram

feitas as mesmas recomendações de igual tom de preocupação ambiental e proteção ao fragmento de mata entre os bairros Fábrica, Democrata e Vale do Ipê. A proposição da via, em 1996, aparece em um mapa conservando-se o traçado de 1979 sobre a mata. Ainda no fim da década de 1990, a via contava com disponibilidade de terrenos para efetuar a ligação com a Rua Mariano Procópio e a Av. Rui Barbosa (intensos corredores de tráfego intrarregionais na cidade), em direção ao interior da Zona da Mata (PJF, 1996). No entanto, a área seria bastante impactada devido aos bairros consolidados em volta da via, nos quais o projeto original previa desapropriações.

A recomendação pela não construção do trecho próximo à Represa de São Pedro para garantir às propriedades naturais em observância às legislações pertinentes, em pouco tempo é alterada e já não é mais demonstrada no plano diretor seguinte, que aproveitou os estudos de 1996 e foi efetivado em lei (Lei Nº 9.811/2000). Opostamente à recomendação, outras vias são propostas no PDDU/2000 e asseveram a possibilidade de degradação ambiental ao manancial, ignorando completamente as argumentações expostas (JUIZ DE FORA, 2000; PJF, 2004).

Já na revisão do plano diretor de 2000, que ocorre com a construção da Via São Pedro ainda paralisado, o plano setorial de mobilidade urbana corre em paralelo aos estudos e a elaboração do plano diretor. Lançado em 2016, o siglado PlanMob/JF apresenta a via enquanto componente de parte do sistema viário estrutural da cidade, porém considerando-se sobre vias existentes e já não mais apresenta trechos inadequados ou inviáveis de serem executados, como o traçado sobre o fragmento florestal. E sequer a ligação da via sobre a área urbanizada e próxima à Estação Ferroviária e ao Museu Mariano Procópio. Porém, consta a interseção com a BR-040 e às margens da Represa de São Pedro, no entanto, com hierarquia viária inferior, como eixo articular (PJF, 2016).

A via também foi incluída no Plano Diretor Participativo⁵ (PDP), pouco após a retomada da obra, em 2018. Em fase de implantação e trechos construídos, a via não poderia ficar omitida nesses últimos planos. Conforme o PDP, Via São Pedro deveria promover a integração do sistema viário local e ser articulada aos demais eixos estruturais da cidade, porém “com caráter não segregador” (JUIZ DE FORA, 2018, Art. 52). Sem fazer menção direta à BR-440 em toda lei, o PDP se refere indiretamente à rodovia quando determina, em repercussão, que a mesma não promova o então efeito barreira, tão criticado durante todo processo de construção, já que não deve segregar a região em que está sendo instalada. E, ainda, segundo o Art. 52 da lei, significa que a via não deve ter função de rodovia conforme seu projeto previa. Assim, as propostas de instalação de passarelas se tornam desnecessárias considerando-as no contexto de uma rodovia com barreiras físicas e dispositivos de segurança para se impedir a transposição da via em nível.

Barros *et al.*, (2021) percebem, no entanto, um “caráter impositivo” por parte da empreiteira quanto pelo poder público, que expõe a insensibilidade dos agentes públicos que planejam a cidade e sobretudo ao contexto local em que uma obra interveio. Ainda, afirmam que a tomada de decisões não consideraram as condições socioeconômicas da região e das camadas sociais que estavam na direção do traçado da Via São Pedro e desconsideraram também “a ampla gama de aspectos socioambientais envolvidos nas transformações espaciais decorrentes dessas obras” (BARROS *et al.*, 2021).

Os autores indicam a necessidade fundamental de escuta da numerosa população afetada por parte do poder público no processo de instalação de um projeto tão impactante. Além de que as decisões sejam tomadas “de forma integrativa” com a população a fim de garantir o bem-estar de todos, acometidos direta e indiretamente por uma intervenção de grande repercussão na “dinâmica de mobilidade” de Juiz de Fora (BARROS *et al.*, 2021).

⁵ Instituído pela Lei Complementar Nº 82, de 03 de julho de 2018.

O tema, apresentado diversas vezes em audiências públicas na Câmara Municipal de Juiz de Fora, durante o período de construção da BR-440, foi um ambiente que a população também pode pressionar o poder público. Sob as demandas apresentadas ao legislativo municipal observa-se que podem ter contribuído para impedir que a obra prosseguisse por áreas urbanas adensadas e ambientalmente sensíveis.

Considerações finais

Deve-se ressaltar, que os planos diretores quando institucionalizados enquanto uma legislação municipal passa a ter força de lei e todas as suas prerrogativas correspondentes. Então, suas determinações devem ser seguidas.

Analisa-se que as alterações no traçado da via revelam, na verdade, o posicionamento da gestão municipal que elabora os projetos e manifesta-os enquanto proposições. Porém, não é percebido o impacto que alterações nas legislações municipais causarão na realidade aos cidadãos. A via enquanto um eixo estrutural do sistema de transportes da cidade ao ter seu traçado modificado impacta diretamente no cotidiano e na qualidade de vida da população, sobretudo aqueles afetados diretamente pela intervenção. E ainda repercute no planejamento urbano. A abertura de vias pode ser considerada um meio de transformação socioespacial, que poderá incorrer na produção do espaço.

Por meio da abertura da Via São Pedro, a região mais alterada foi a área central do vale do Córrego São Pedro. O crescimento vertiginoso de condomínios às margens da via e em seu entorno bem como da atividade comercial e todos os problemas e impactos apresentados demonstram como a instalação de via pode incorrer na alteração e produção do espaço e capacidade de afetar diretamente a vida da população.

Chama à atenção a forma como o processo de construção da Via São Pedro se deu. A participação popular foi negligenciada em muitos momentos de decisão sobre a via, a começar pelo seu traçado. É impensável que um projeto do final da década de 70 seja aplicado em uma área urbana consolidada, passados cerca de 20 anos desde o

início de sua construção sem considerar o crescimento populacional, as transformações morfológicas urbanas, os impactos socioeconômicos e socioambientais e que continua nesses mais de 40 anos pouco atento a essas dinâmicas. Ainda, diante toda sua repercussão negativa na sociedade e na política local, a execução do projeto se traduz em desprezo aos moradores da região, quer dizer, realmente à vida humana. O custo político de se levar adiante uma obra viária desafiadora e tão impactante também foi desprezado. Contudo, os responsáveis pela obra controversa não foram responsabilizados formalmente, ao menos o que não se pode dizer às vistas da sociedade.

Grave também parece ser que uma cidade que contava um órgão de planejamento urbano que já foi responsável pela elaboração de estudos técnicos aprofundados que se refletiram em extensa confecção de planos setoriais diversos para a cidade e ainda os demais órgãos que o sucederam não foram capazes de impedir tamanho despropósito. Um projeto totalmente incompatível com a realidade em que se inseria mantendo um traçado viário inadequado, como apresentado, tanto no sentido ambiental, econômico e, sobretudo, social.

Referências

BARROS, V. T.; SANCHES, F. O.; MACHADO, C R.. BR-440 em Juiz de Fora (MG) e seus desdobramentos: Uma análise revisional narrativa. **Rev. Research, Society and Development**, v. 10, n. 6, 2021, pp. 1-9. ISSN 2525-3409. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.33448/rsd-v10i6.15554>> (DOI). Acesso: maio 2023.

BERNADETE, L. Avança processo de retomada das obras na BR-440. **Tribuna de Minas**. 17/08/2018. Disponível em: <<https://tribunademinas.com.br/noticias/cidade/17-08-2018/avanca-processo-de-retomada-das-obras-na-br-440.html>>. Acesso em: jul. 2023.

BRASIL. **Portaria Nº 1.410, de 5 de agosto de 2016**. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Brasília: Diário Oficial da União, 2016. Nº 151, 8 ago. 2016, Seção 1, p. 43.

CRUZ, A. P. L. P.. Intervenções urbanas pontuais propostas para a regeneração urbana da Cidade Alta - Juiz de Fora, MG. *In*: Congresso de Arquitetura, Turismo e Sustentabilidade, 2014, Cataguases. **Anais do 2º CATS - Planejamento Urbano, crescimento desordenado e informalidades**, 2014. pp. 1-12.

DAMASCENO, J. D. O. L.; ALVES, M. A. M; ADORNO, A. L. C.; TOLEDO, E. M. Estudo dos impactos socioeconômicos e ambientais para a implementação de uma rodovia. **RECIEC**, 4 (02), pp. 58-77, 2021.

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Sistema Nacional de Viação (SNV)**. Portal Vgeo DNIT – Visualizador de Informações Geográficas do DNIT. Mapa DNIT Situação das Rodovias Federais brasileiras, gerado pelo usuário – traçado da BR-440. 2023-a. Disponível em: <<https://servicos.dnit.gov.br/vgeo/>>. Acesso: abr. 2023.

DNIT Cloud. Repositório DNITGeo. **SNV Bases Geométricas (2013-Atual) (SHP)**. Atualizado em: abr. 2023. 2023-b. Disponível em: <<https://servicos.dnit.gov.br/dnitcloud/index.php/s/oTpPRmYs5AAdiNr?path=%2F>>. Acesso em: jun. 2023.

GERALDO, W. M. J. **A reestruturação urbana pós-fordista de Juiz de Fora**. Dissertação (Mestrado em Geografia) apresentada ao Programa de Pós-Graduação do Departamento de Geografia da Universidade Federal Fluminense. Niterói: UFF, 2014. 269 f.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Geociências. Organização do território. Malhas territoriais. Malha Municipal. **Malha Municipal Digital da Divisão Político-Administrativa Brasileira 2022**. Minas Gerais: Municípios; Unidades da Federação; Mesorregiões (shapefile). Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/malhas-territoriais/15774-malhas.html>>. Acesso em: jul. 2023.

JUIZ DE FORA. **Lei Nº 9.811, de 27 de junho de 2000**. Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora. Juiz de Fora: Paço da Prefeitura de Juiz de Fora, 27 de junho de 2000.

JUIZ DE FORA **Lei Complementar Nº 82, de 03 de julho de 2018**. Dispõe sobre a Política de Desenvolvimento Urbano e Territorial, o Sistema Municipal de Planejamento do Território e a revisão do PDP/JF de Juiz de Fora conforme o disposto na Constituição Federal e no Estatuto da Cidade e dá outras providências. Juiz de Fora: Prefeitura de Juiz de Fora, 03 de julho de 2018. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/desenvolvimentodoterritorio/plano_diretor/pdp_lc82.18_00.pdf>. Acesso em: jul. 2023.

KAEHLER, B. BR-440 pode ter área de proteção ao ciclista. **Tribuna de Minas**. 10/12/2017. Disponível em: <<https://tribunademinas.com.br/noticias/esportes/10-12-2017/br-440-pode-ter-area-de-protecao-ao-ciclista.html>>. Acesso em: ago. 2023.

MARQUES, V. F. C. **Cine Paratodos: Imaginários e memórias do cinema no bairro Borboleta**. Dissertação (Mestrado em Comunicação) apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Comunicação da Faculdade de Comunicação Social da Universidade Federal de Juiz de Fora. Juiz de Fora: UFJF, 2019. 141 f.

MINAS GERAIS (Governo do Estado). **Parecer Único Nº 0783388/2018 (SIAM)**. Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – Semad. Subsecretaria de Gestão e Regularização Ambiental Integrada. Superintendência de Projetos Prioritários – Suppri. . Publicado em 14 nov. 2018. pp. 1-40. Disponível em:

<http://sistemas.meioambiente.mg.gov.br/reunioes/uploads/mGK8SqLUF65Lkkc7CY8ycRhZ-Wm5w_gM.pdf>. Acesso: dez. 2021.

PMJF, Prefeitura Municipal Juiz de Fora. **Plano Diretor da Cidade Alta – Juiz de Fora**. Síntese. Ipplan-JF – Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora. Planave – Escritório Técnico de Planejamento S/A. Juiz de Fora: Ipplan-JF/Planave, 1978.

PJF, **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: PJF/Ipplan-JF, 1996.

PJF, **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora: Juiz de Fora Sempre**. Juiz de Fora: FUNALFA Edições, 2004.

PJF, Portal de Notícias. **Empav prossegue com a pavimentação da primeira fase da Via São Pedro**. 2005. Juiz de Fora: PJF, 30/05/2005. Disponível em: <<https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=3186>>. Acesso em: ago. 2023.

PJF, Portal de Notícias. **Prefeito libera primeira etapa da Via São Pedro**. 2006. Juiz de Fora: PJF, 23/03/2006. Disponível em: <<https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=9361>>. Acesso em: jul. 2023.

PJF, Portal de Notícias. **Melhoria no trânsito – Ordem de serviço para a construção da BR-440 é assinada nesta quarta-feira**. 2009. Juiz de Fora: PJF, 14/10/2009. Disponível em: <<https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=22123>>. Acesso em: jul. 2023.

PJF, Institucional. Cidade. Juiz de Fora. **População**. Juiz de Fora: PJF, 2010. Disponível em: <<https://pjf.mg.gov.br/cidade/populacao.php>>. Acesso em: jun. 2023.

PJF, **Plano de Mobilidade Urbana de Juiz de Fora – PlanMob/JF**. Secretaria de Transporte e Trânsito – SETTRA. Juiz de Fora: PJF/SETTRA, 2016. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/secretarias/smu/servicos/arquivos/plano_mobilidade_151216.pdf>. Acesso em: jun. 2023.

PJF. **Plano Diretor Participativo de Juiz de Fora – PDP/JF**. Juiz de Fora: PJF, 2018. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/desenvolvimentodoterritorio/sistema_informacoes/plano_diretor.php>. Acesso em: abr. 2023.

ROCHA, C. H. B. **Dos impactos sociais e ambientais do traçado da BR440 entre a BR040 (Vina Del Mar) e a BR267 (Jardim Esperança) com reflexos na MG353 (Gramma)**. Juiz de Fora: Núcleo de Análise Geo-Ambiental, ONG Programa de Educação Ambiental, 20 dez. 2010. 60 p. Disponível em: <<https://www.ufjf.br/analiseambiental/files/2010/12/1-Impactos-sociais-e-ambientais-BR440.pdf>>. Acesso em: jan. 2021.

ROCHA, C. H. B. **Represas de Abastecimento Público de Juiz de Fora: mananciais da Vida**. César Henrique Barra Rocha (Org.). Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2022.

SILVEIRA, F. J. da; ROCHA, C. H. B.

ROCHA, C. H. B.; DUARTE, R. L.; MATOSO, R. O. C.; SOUZA, L. V.; SILVEIRA, F. J.; MACHADO, M. M. M. Vulnerabilidades socioambientais associadas à implantação de rodovias às margens do reservatório de abastecimento público da represa de São Pedro, Juiz de Fora, Minas Gerais. **Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade**, J. Environ. Manag. & Sust., v. 11, n. 1, p. 1-27, e19805, 2022.

RODRIGUES, A. S. R. **A produção do espaço urbano de Juiz de Fora/MG: dinâmicas imobiliárias e novas centralidades**. Tese (Doutorado em Geografia) apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia do Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte: UFMG, 2013. 292 f.

SANGLARD, F. Projeto da BR-440 se arrasta há 20 anos. **Tribuna de Minas**. 17/05/2013. Disponível em: <<https://tribunademinas.com.br/noticias/cidade/17-05-2013/projeto-da-br-440-se-arrasta-ha-20-anos.html>>. Acesso em: ago. 2023.

SILVA JÚNIOR, S. B.; FERREIRA, M. A. G. Rodovias em áreas urbanizadas e seus impactos na percepção dos pedestres. **Sociedade & Natureza**, 20(1), pp. 221–237. jun. 2008. Disponível em: <doi.org/10.1590/S1982-45132008000100015>. Acesso em: ago. 2023

TCU – Tribunal de Contas da União. **Relatório de Fiscalização – Sintético - TC 006.176/2012-7 - Fiscalização 172/2012**. Secretaria-Geral de Controle Externo. Secretaria de Fiscalização de Obras 2. 2012. 57 pp. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/internet/comissao/index/mista/orca/orcamento/OR2013/Fiscobras2012/anexo2/sintetico/sint%C3%A9tico_2012_172.pdf>. Acesso em: dez. 2021.

UFJF – Universidade Federal de Juiz de Fora. **Plano de Desenvolvimento Institucional (2022-2027)**. Juiz de Fora: UFJF, 2022. 483 pp.

VALENTE, E. Mais de cem imóveis vão ser desapropriados. **Tribuna de Minas**. 24/04/2016. Atualizada em 25/04/2016. 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: ago. 2023.

Contribuição dos autores:

Autor 1 ; Elaboração, discussão dos resultados, pesquisa bibliográfica, revisão do texto

Autor 2: Supervisão, análise final dos resultados e revisão do texto