A CONSTRUÇÃO DA BR 440 E A DINÂMICA URBANA.

Diego Estevão Chaves[1], Daniela Alves de Abreu[2]; Talita França Leão[3];

PALAVRAS CHAVE: atores urbanos, BR-440, impactos.

INTRODUÇÃO

Segundo David Harvey, o solo urbano na sociedade capitalista se estabelece como uma mercadoria especial, devido a certas especificidades, como o fato de não ser reproduzível, ter localização fixa, trocar pouco de mãos, o longo tempo de vida das benfeitorias e ser indispensável. Ele possui valor de uso para alguns e valor de troca para outros, assim estabelece uma relação dialética, ou seja, só podem ser entendidos se analisados conjuntamente. Existem alguns fatores que podem valorizar ou desvalorizar o solo urbano, constituem-se as chamadas externalidades. A construção da BR 440 é um exemplo de externalidade. Começou no ano de 1990, e suas obras visavam ligar as BRs 040 e 267. Ela foi inicialmente proposta com o objetivo de desafogar o trânsito do centro da cidade de Juiz de Fora, que ficava sobrecarregado pelo fluxo intenso de carros de dentro da cidade e de carros que transitavam nas duas rodovias. Porém até hoje apenas 44% do projeto foram construídas, e não há perspectivas de término das obras que estão paradas desde 2012, devido entre outros fatores as suspeitas de fraudes na licitação da obra e desvios de verba relatados pelo Tribunal de Contas da União.

Em uma visita a campo realizada em 2013 constatou-se através da abordagem aos moradores que aqueles que se inteiraram sobre o projeto ou seus possíveis impactos acreditam que ter uma BR cortando o bairro não será algo positivo, pois isso poderá trazer diversos problemas, dentre os quais foram destacados: a maior poluição do ar devido ao intenso fluxo de veículos, o perigoso trânsito de uma BR e as desapropriações que seriam feitas para a construção da rodovia.

Em 2013 havia a previsão de que as obras da BR040 voltariam a ocorrer ainda esse ano mesmo que na parte da rodovia em que já havia obras realizadas, os problemas já estivessem

[1] Estudante do curso de Graduação em Geografia da Universidade Federal de Juiz de Fora. Email: Diego_chaves_1997@hotmail.com
[2] Estudante do curso de Graduação em Geografia da Universidade Federal de Juiz de Fora. Email: Dani-jf-as@hotmail.com
[3] Estudante do curso de graduação em Geografia da Universidade Federal de Juiz de Fora e do curso de Direito da Faculdade Metodista Granbery. Email: talita _icmjf@hotmail.com

surgindo. O principal deles nesse ano de 2013 foi mato alto que se acumulou as margens da rodovia, isso porque o IBAMA indeferiu o projeto inicial da prefeitura para o corte do matagal, devido ao desmatamento da cabeceira da Represa de São Pedro .

Ainda em 2013 o fator apontado como o mais prejudicial aos moradores que se acentuaria com a construção da BR040 seriam às enchentes que se tornariam constantes, principalmente nos períodos prolongados de chuva na cidade. Em um estudo feito em conjunto pelo Prof. Dr. Cézar Henrique Barra Rocha e pelo Prof. Dr. Luiz Evaristo Dias de Paiva, ambos do Núcleo de Análise Geoambiental da UFJF, ficou constatado que com a canalização do Córrego São Pedro ocorreria à diminuição da infiltração e o aumento do escoamento superficial da água na região o que intensificaria a possibilidade de ocorrência de enchentes.

> ”Com a canalização do Córrego São Pedro, limita-se a seção de vazão para o escoamento das águas, e como toda rodovia geralmente está associada à ocupação imobiliária, prevê-se uma maior impermeabilização desta Bacia Hidrográfica, agravando-se ainda mais o panorama colocado com menor infiltração e aumento do escoamento superficial”. (Rocha e Dias, 2010)

Em abril de 2015 o Conselho Municipal de Meio Ambiente de Juiz de Fora, em reunião extraordinária aprovou o licenciamento ambiental que permite a continuidade das obras da BR-440 na cidade alta, e ainda foi apontada pelo prefeito Bruno Siqueira a intenção de "municipalizar" a BR-440 visando controlar a quantidade de trafego de veículos pesados nela.

A associação de moradores afetados pela BR afirmou em 2015 que apesar da ocorrência de audiências públicas e tentativa de solução do problema por meio dos vários agentes urbanos envolvidos não os foi apresentado uma proposta de resolução dos problemas relativos às enchentes, alagamentos e retorno de esgoto, esses problemas já estariam ocorrendo e havia o receio por meio dos moradores que ele se intensificasse no período de verão.

Agora em 2016 tudo indica que as obras na BR-440 serão retomadas e inclusive já houve o pedido de desapropriação de cerca de 40 imóveis na Cidade alta para que isso ocorra. O novo problema que tem se apresentado é o fato de o DNIT, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, ter solicitados documentos dos imóveis para a realização do cálculo da indenização dos moradores desapropriados, porém muitos imóveis não são registrados e muitos moradores não foram informados do tempo que terão para regularizar a situação do imóvel já que esta costuma ser uma atividade muito burocrática.

Esses problemas que surgiram e que ainda podem surgir ou se intensificar, resultam segundo o pensamento de David Harvey em uma externalidade negativa, consequentemente os usuários proprietários de benfeitorias próximas à rodovia perderam valor de troca por seus imóveis no mercado.

David Harvey, afirma que: "Os mais ricos, porque têm a maioria dos recursos, podem mais facilmente mover-se". Atrelado ao surgimento da BR 440, isso significa dizer que as camadas mais ricas que forem afetadas pela obra terão mais facilidade em encontrar outro ambiente para viverem. Já os mais pobres não terão muitas alternativas, ou conviverão com esses problemas ou mudarão para outros bairros de nível econômico similar ao deles, e que em geral também apresentam problemas urbanos semelhantes.

Podemos analisar com o exposto no parágrafo acima e as afirmações e estudos de David Harvey que a segregação socioespacial surge de forma a separar as classes econômicas dentro da cidade, de forma que os ricos se apropriariam dos melhores solos urbanos, e os mais pobres ficam com os solos urbanos de menor qualidade, ou seja, de áreas (geralmente periféricas) onde os problemas sociais e urbanos são evidentes, como por exemplo, áreas de encostas propensas ao deslizamento, áreas próximas a grande volumes de água que tendem a transbordar.

Portanto, a construção da BR 440 pode atingir os objetivos traçados em seu planejamento, contudo, ela tem acarretado e acarretará em sérios problemas urbanos principalmente para o bairro São Pedro e suas adjacências. E através da análise mais profunda do solo urbano feita por David Harvey, constatamos que esta obra influenciará negativamente no valor de troca dos solos urbanos próximos a ela, pois, juntamente com a rodovia surgirão problemas em demasia que ao invés de melhorar a vida da população dos bairros afetados, resultará em transtornos e consequentes externalidades que, neste caso, serão negativas.

Metodologia

O desenvolvimento da pesquisa teve por base a realização de um Seminário na disciplina de Geografia Urbana da Universidade Federal de Juiz de Fora.. A partir de tal Seminário a pesquisa foi aprofundada e contou com três partes preponderantes em seu desenvolvimento. A primeira consistiu em encontros regulares e seleção de autores e textos que auxiliariam na elaboração de tal trabalho.

A segunda etapa consistiu em uma visita a campo em 2013 e conversas com diversos moradores de algumas áreas afetadas pela construção da BR 440.

A terceira etapa se concretizou com nova visita a campo em 2016 objetivando constatar o que havia mudado na região e a forma com que os moradores estavam lidando com tais mudanças.

Objetivos

O objetivo geral do presente texto é demonstrar de forma simples a ocorrência da dinâmica demonstrada por David Harvey na realidade de Juiz de Fora, especificamente no que concerne a construção da BR-440 e os impactos na região da Cidade Alta.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

DNIT. **Nova rodovia vai aliviar trânsito urbano de Juiz de Fora.** Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/noticias/nova-rodovia-vai-aliviar-transito-urbano-de-juiz-de-fora-1> Acesso em: 01/12/2013 ás 14:30 horas

HARVEY, David. A justiça social e a cidade. MARQUES, E. e TORRES, H. São Paulo: segregação, pobreza e desigualdades sociais. São Paulo: Editora SENAC, 2005.

JUIZ DE FORA ONLINE. **Uma solução ou um problema**. Disponível em: <http://juizdeforaonline.wordpress.com/2010/05/18/br-440-%E2%80%93-uma-solucao-ou-um-problema/> Acesso em : 01/12/2013 ás 14:20 horas

PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO(PAC). **Obra 7954.** Disponível em: http://www.pac.gov.br/obra/7954> Acesso em:01/12/2012 às 15:20 horas.

PINTO, M. B.. Questão habitacional como expressão da questão social na sociedade brasileira. Libertas, v.1, n.1, 2006.

VASCONCELOS, P de A. et al. Cidade contemporânea: segregação espacial. São Paulo: Contexto, 2013.

TRIBUNA DE MINAS. **Projeto da BR 440 se arrasta há 20 anos .** Disponível em: <http://www.tribunademinas.com.br/cidade/projeto-da-br-440-se-arrasta-ha-20-anos-1.1279496> Acesso em : 01/12/2013 ás 14:18 horas

UFJF. **Impactos sociais e ambientais da BR 440.** Disponível em: http://www.ufjf.br/analiseambiental/files/2010/12/1-Impactos-sociais-e-ambientais-BR440.pdf> Acesso em: 01/12/2013 às 15:00 horas.