

UNIVERSIDADE FEDERAL DE VIÇOSA

**Práticas insurgentes na produção do espaço urbano: diálogos com o
Planejamento Alternativo a partir da BR-440, em Juiz de Fora, MG.**

Mariana de Oliveira Macêdo
Magister Scientiae

**VIÇOSA - MINAS GERAIS
2025**

MARIANA DE OLIVEIRA MACÊDO

**Práticas insurgentes na produção do espaço urbano: diálogos com o
Planejamento Alternativo a partir da BR-440, em Juiz de Fora, MG.**

Dissertação apresentada à Universidade Federal de Viçosa, como parte das exigências do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, para obtenção do título de *Magister Scientiae*.

Orientadora: Marília Solfa

**VIÇOSA - MINAS GERAIS
2025**

**Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Central da Universidade
Federal de Viçosa - Campus Viçosa**

T

M141p
2025

Macêdo, Mariana de Oliveira, 1998-
Práticas insurgentes na produção do espaço urbano :
diálogos com o planejamento alternativo a partir da BR-440, em
Juiz de Fora, MG / Mariana de Oliveira Macêdo. – Viçosa, MG,
2025.

1 dissertação eletrônica (155 f.): il. (algumas color.).

Inclui apêndices.

Orientador: Marília Solfa.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Viçosa,
Departamento de Arquitetura e Urbanismo, 2025.

Referências bibliográficas: f. 146-151.

DOI: <https://doi.org/10.47328/ufvbbt.2025.340>

Modo de acesso: World Wide Web.

1. Planejamento urbano - Juiz de Fora (MG). 2. Rodovia
Brasília-Rio (DF-RJ). I. Solfa, Marília, 1983-. II. Universidade
Federal de Viçosa. Departamento de Arquitetura e Urbanismo.
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.
III. Título.

CDD 22. ed. 711.4098151

MARIANA DE OLIVEIRA MACÊDO

**Práticas insurgentes na produção do espaço urbano: diálogos com o
Planejamento Alternativo a partir da BR-440, em Juiz de Fora, MG.**

Dissertação apresentada à Universidade Federal de Viçosa, como parte das exigências do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, para obtenção do título de *Magister Scientiae*.

APROVADA: 25 de fevereiro de 2025.

Assentimento:

Mariana de Oliveira Macêdo
Autora

Marília Solfa
Orientadora

Essa dissertação foi assinada digitalmente pela autora em 04/06/2025 às 21:13:24 e pela orientadora em 05/06/2025 às 11:48:01. As assinaturas têm validade legal, conforme o disposto na Medida Provisória 2.200-2/2001 e na Resolução nº 37/2012 do CONARQ. Para conferir a autenticidade, acesse <https://siadoc.ufv.br/validar-documento>. No campo 'Código de registro', informe o código **HZIQ.ZN82.EIGI** e clique no botão 'Validar documento'.

Aos meus pais, Hahirson e Maria Cândida, e ao meu irmão, João Victor.

AGRADECIMENTOS

A realização desta pesquisa foi um percurso desafiador, repleto de aprendizados e resiliência. Entre Juiz de Fora, Rio Pomba e Viçosa, trabalhando intensamente junto ao seu desenvolvimento, finalizá-la só foi possível graças ao apoio e à colaboração de muitas pessoas.

Agradeço, em primeiro lugar, a Deus, que tantas vezes me ajudou a ressignificar esta jornada e me trouxe o reencantamento pela pesquisa nos momentos mais difíceis.

À minha família, por todo amor, apoio incondicional e compreensão ao longo desse processo. Sem a base que vocês me proporcionam, este trabalho não teria sido concluído. Um agradecimento especial aos meus pais, que sempre me apoiaram nas minhas decisões.

À minha companheira, Mariana, por toda paciência, carinho e incentivo. Sua presença foi essencial para que eu seguisse confiante.

À tia Clara, por me encorajar na mudança de cidade.

Ao Bruno, à Sarah e ao Tobias, por me acolherem quando cheguei a Viçosa.

À Isabela, minha grata surpresa na república, por todo acolhimento nos momentos em que me senti sozinha.

À minha orientadora, Marília Solfa, pela dedicação, paciência e valiosas contribuições que nortearam este trabalho. Sou profundamente grata por sua orientação cuidadosa e pela sensibilidade e compreensão diante da minha trajetória.

À professora Teresa Faria, por sua contribuição inestimável ao longo da pós-graduação, seja nas aulas, nos estudos sobre Planejamento Alternativo ou nos momentos de avaliação, compondo parte da banca.

À Mônica Olender, minha eterna orientadora, por seu olhar cuidadoso e honesto, tanto diante do meu trabalho quanto da vida. Obrigada por acompanhar e incentivar os primeiros movimentos desta pesquisa e por compor a banca desta dissertação.

Aos colegas e professores do Programa de Pós-Graduação, especialmente ao grupo PUPA, ao professor Ítalo Stephan e às amigas construídas nesses dois anos de convívio. Sou profundamente grata à Camilla, Márcio, Nina, Willian, Filipe, Wellington e, em especial, à Lourdes, minha parceira de pesquisa, por todo carinho e suporte desde minha chegada em Viçosa. Vocês são o melhor que a pós-graduação me deu.

Às amigas e amigos que, de diferentes formas, estiveram ao meu lado nesta jornada, oferecendo palavras de incentivo, escuta atenta e, muitas vezes, o respiro necessário nos momentos mais difíceis. Um agradecimento especial à Amanda, Sophia e Carol.

Aos participantes desta pesquisa – moradores, docentes e técnicos do poder público – e a todos que compartilharam comigo suas experiências e perspectivas sobre a BR-440. Em especial, à Letícia Zambrano e César Barra, bem como à Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, com a abertura de suas secretarias para a pesquisa. Agradeço a generosidade e a disposição de cada um.

Por fim, à Universidade Federal de Viçosa, pela oportunidade de realizar esta pós-graduação.

A todas essas pessoas, minha mais profunda gratidão e carinho.

Este trabalho foi realizado com o apoio das seguintes agências de pesquisa brasileiras: Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais (FAPEMIG) e Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

“Eu não posso mudar o mundo
Mas eu balanço...
Mas eu balanço....
Mas eu balanço o mundo!”

(Balanceiro, canção de Juliana Linhares)

RESUMO

MACÊDO, Mariana de Oliveira, M.Sc., Universidade Federal de Viçosa, fevereiro de 2025. **Práticas insurgentes na produção do espaço urbano: diálogos com o Planejamento Alternativo a partir da BR-440, em Juiz de Fora, MG.** Orientadora: Marília Solfa.

O presente trabalho tem como tema o planejamento urbano alternativo contra-hegemônico, a partir do contexto da cidade de Juiz de Fora (MG). O recorte empírico é a BR-440, uma rodovia federal inconclusa que atravessa a região Oeste da cidade. Embora originalmente projetada para o fluxo de veículos, a interrupção da obra permitiu apropriações diversas por moradores e usuários, especialmente para lazer e mobilidade ativa. A pesquisa tem como objetivo identificar e compreender essas apropriações e resistências emergentes, aqui compreendidas como práticas insurgentes, por revelarem modos outros de produzir o espaço urbano, distantes do urbanismo institucional dominante. Ainda que o foco esteja nas insurgências cotidianas, as resistências organizadas também são abordadas, dada sua relevância frente ao avanço do projeto rodoviário. A metodologia adota uma abordagem qualitativa e exploratória, combinando os métodos histórico, observacional e comparativo, além de pesquisa bibliográfica, documental e de campo. Esta última incluiu observações diretas, registros fotográficos e entrevistas semiestruturadas. A relevância do estudo reside em sua contribuição ao entendimento das práticas sociais como instrumentos capazes de redirecionar o planejamento urbano. Como resultado, evidencia-se que, por emergirem da microescala e das necessidades reais da população, essas práticas fortalecem abordagens alternativas, como o planejamento insurgente, com potencial de influenciar políticas mais inclusivas e sensíveis às dinâmicas locais.

Palavras-chave: Planejamento Urbano Alternativo; Urbanismo Alternativo; Planejamento Urbano Insurgente; Práticas Insurgentes; BR-440

ABSTRACT

MACÊDO, Mariana de Oliveira, M.Sc., Universidade Federal de Viçosa, February, 2025. **Insurgent practices in the production of urban space: dialogues with Alternative Planning from BR-440, in Juiz de Fora, MG..** Adviser: Marília Solfa.

This work addresses the theme of counter-hegemonic alternative urban planning, based on the context of the city of Juiz de Fora (MG), Brazil. The empirical focus is the BR-440, an unfinished federal highway that crosses the western region of the city. Although originally designed for vehicular traffic, the interruption of the project enabled diverse appropriations of the space by residents and users, especially for leisure and active mobility. The research aims to identify and understand these emerging appropriations and resistances, here understood as insurgent practices, as they reveal alternative ways of producing urban space, detached from dominant institutional urbanism. While the main focus is on everyday insurgencies, organized forms of resistance are also addressed, given their relevance in confronting the highway project. The methodology adopts a qualitative and exploratory approach, combining historical, observational, and comparative methods, along with bibliographic, documentary, and field research. The latter included direct observations, photographic records, and semi-structured interviews. The relevance of this study lies in its contribution to understanding social practices as instruments capable of redirecting urban planning. As a result, the research demonstrates that, by emerging from the microscale and the real needs of the population, these practices strengthen alternative approaches such as insurgent planning, with the potential to influence more inclusive and locally sensitive policies.

Keywords: Alternative Urban Planning; Alternative Urbanism; Insurgent Urban Planning; Insurgent Practices; BR-440

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

- Figura 1: BR-440 segmenta a região Oeste, com trechos bloqueados contrastando com áreas ativas, revelando as dinâmicas socioespaciais inscritas no território.18
- Figura 2: Inserção da região Oeste no município de Juiz de Fora e os seus principais acessos (MG).....20
- Figura 3: Inserção das regiões urbanas Martelos, São Pedro e Cruzeiro de Santo Antônio, juntas conhecidas como parte da “Cidade Alta”, na região Oeste do município de Juiz de Fora: destaque para o traçado da BR-440, a Represa de São Pedro e a proximidade com o triângulo central.....20
- Figura 4: Colônia Alemã Dom Pedro II, em 1872.21
- Figura 5: Região Oeste em 1985, momento que projeto foi concebido e em 2004, com parte das obras já desenvolvidas. Destaque para a expansão urbana da região.22
- Figura 6: BR-440 apresenta riscos para a Represa de São Pedro, um dos principais mananciais de Juiz de Fora, com significativo valor paisagístico.....24
- Figura 7: Apropriação para a convivência e lazer no entorno da Represa de São Pedro, a partir do trecho final da BR-440.....25
- Figura 8: Território em disputa: automóveis e pedestres compartilham a mesma via na BR-440, evidenciando o conflito pelo uso do espaço urbano e a ausência de uma infraestrutura que atenda de forma equilibrada as necessidades de mobilidade de todos os usuários.26
- Figura 9: Audiência Pública para a discussão das obras paradas na BR-440. Seguindo o pensamento de MirafTAB, trata-se de um exemplo de “espaços de ação convidados”.48
- Figura 10: Intervenção artística “Praia”, que questiona os padrões estéticos e as normas que não atendem parte dos corpos em Juiz de Fora - MG.51
- Figura 11: Esquema gráfico exemplifica as regiões urbanas de Juiz de Fora (MG) adjacentes ao traçado da BR-440: Martelos, São Pedro e Cruzeiro de Santo Antônio. As fotografias mostram a diversidade de trechos urbanos.....69
- Figura 12: Imagens representam o contexto da Região Oeste a partir de meados no século XX: destaque para as paisagens bucólicas e primeiros movimentos de urbanização. À esquerda, em cima: construção de unidade da Companhia de Saneamento Municipal – CESAMA, 1965. À esquerda, abaixo: Primórdios do Bairro Marilândia, 1954; À direita: Construção do Aeroporto da Serrinha, entre 1960 e 1970.71

Figura 13: Esquema apresenta a similaridade entre o projeto do Novo Acesso à BR-040 (1979) e o traçado edificado na contemporaneidade da Via São Pedro/BR-440.	77
Figura 14: Obras para a implantação da BR-440 em 2010.	78
Figura 15: Imagem de satélite de 2005 registra o avanço das obras do primeiro trecho da Via São Pedro, evidenciando as transformações iniciais na paisagem local.	81
Figura 16: Distribuição de vegetação e cursos d'água ao longo de Martelos, São Pedro e Cruzeiro de Santo Antônio, regiões atravessadas pela BR-440.....	82
Figura 17: Trecho da BR-440 próximo à Represa de São Pedro mostra-se um risco para o manancial.....	82
Figura 18: Moradores da região São Pedro improvisam para a proteção de sua propriedade contra as enchentes intensificadas com a BR-440.....	84
Figura 19: Evolução da BR-440: Marcos iniciais, interrupções, progressos e previsão de conclusão por trecho.	87
Figura 20: Detalhe para desenvolvimento das obras da BR-440 no trecho final de ligação com a BR-040.	87
Figura 21: Informações sobre desapropriações no entorno da BR-440 e parte da lista de endereços.....	88
Figura 22: Página da UFJF destaca a atuação da professora Letícia Zambrano (FAU-UFJF) no processo de remoção das famílias impactadas pela BR-440, evidenciando o papel da universidade na mediação de conflitos urbanos.....	90
Figura 23: Mapa representa divisão das regiões urbanas ao longo da BR-440.....	91
Figura 24: Diagrama de situação do Trecho 1 (Região Urbana Martelos): início e fim do percurso analisado.	93
Figura 25: Barreiras New Jersey: proteção para veículos, obstáculo para a população na região Martelos.....	93
Figura 26: Transformação da paisagem na região urbana de Martelos, a partir das obras da BR-440.	94
Figura 27: Mapa espacializa "População", em números absolutos, no entorno da BR-440.	96
Figura 28: Diagrama de situação do Trecho 2 (Região Urbana São Pedro): início e fim do percurso analisado.	96
Figura 29: Expansão da oferta de comércios e serviços no entorno da BR-440, no bairro São Pedro.	97
Figura 30: Ciclistas treinam na BR-440, Região São Pedro, 2014.....	98

Figura 31: Território em disputa – À esquerda, trecho bloqueado da BR-440, onde a ausência de fluxo veicular contrasta com a sobrecarga da Avenida Pedro Henrique Krambeck, à direita, onde automóveis se comprimem em meio ao tráfego intenso..	99
Figura 32: Mapa espacializa a “Renda Média por Domicílios” no entorno da BR-440.	100
Figura 33:Diagrama de situação do Trecho 3 (Região Urbana Cruzeiro de Santo Antônio): início e fim do percurso analisado.....	102
Figura 34: Barreiras físicas bloqueiam o acesso de veículos motorizados em trecho da BR-440.	102
Figura 35: Mapa representa arruamento no entorno da BR-440.....	104
Figura 36: Mapa espacializa a “Total de Domicílios” no entorno da BR-440.....	104
Figura 37: Violação de bloqueios temporários e improvisados no Trecho 3 da BR-440: as brechas e o acesso ao lazer.....	108
Figura 38: A experiência do Trecho Martelos: acessos, novos caminhos e o habitar.	109
Figura 39: Bloqueios físicos e segregação no Trecho 1: a BR-440 como espaço habitado na “Beira”. A parte delimitada à esquerda, protegida do trânsito mais rápido de veículos, passou a ser usada como estacionamento local e também espaço de convívio.	111
Figura 40: Transgressão de barreiras no Trecho 1 da BR-440: a resistência através do brincar.	112
Figura 41: Extensão do habitar na BR-440: a rodovia como “quintal de casa”.....	112
Figura 42: A experiência da BR-440 na Região São Pedro: vazio urbano, fluxos e cuidado.....	113
Figura 43: <i>Graffiti</i> e transgressão de barreiras no Trecho 2: manifestação artística, acessos e contradição.....	115
Figura 44: Corrida, jardinagem e protesto no Trecho 2 da BR-440: lazer, cuidado e a memória.	116
Figura 45: Jardinagem e lazer no Trecho 2: o cuidado e o brincar.	116
Figura 46: Abertura de caminho no Trecho 2: acessos alternativos.....	117
Figura 47: A experiência do Trecho Cruzeiro de Santo Antônio: espaço público, novos caminhos e o lazer.	118
Figura 48: Evento cultural “Bloco Afro Ilú Axé Muvuka”, no Trecho 3 da BR-440: cortejo e carnaval.....	120

Figura 49: Apropriação da Represa de São Pedro e seu entorno para o lazer: banhos recreativos.....	121
Figura 50: Comércio informal no Trecho 3 da BR-440: sustento e oportunidade....	122
Figura 51: Contemplação da paisagem e transgressão de barreiras.....	123
Figura 52: Extensão do habitar no trecho da rodovia em São Pedro: uso de mobiliário, vegetação, sinalização e comércio como elementos de ativação.	128
Figura 53: Elementos de ativação no Cruzeiro de Santo Antônio. À esquerda das fotos, a BR-440 em seu trecho menos integrado à malha urbana. À direita, a via local no bairro Bosque do Imperador.....	129
Figura 54: Projeto viário apresentado pela PJF para trecho da Nova Via São Pedro, antiga BR-440.	138
Figura 55: Prefeita apresenta aos moradores da região Oeste projeto viário, urbanístico e de lazer para a BR-440.....	138
Figura 56: Prefeitura de Juiz de Fora inicia a instalação de Ciclofaixa em trecho da Nova Via São Pedro, antiga BR-440.	140

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Caracterização de práticas de planejamento urbano alternativo.....	57
Tabela 2: Caracterização de metodologias emergentes de planejamento alternativo.	60
Tabela 3: Bairros inclusos nas regiões urbanas atravessadas pela BR-440.....	69
Tabela 4: Levantamento das práticas insurgentes na BR-440.....	125
Tabela 5: Categorias específicas para análise das práticas insurgentes na BR-440.	127
Tabela 6: Síntese das principais características da interação das práticas insurgentes nos âmbitos: espacial, social, cultural e político.	132

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AMCA	Associação dos Moradores da Cidade Alta
AMIC	Associação dos Moradores Impactados pela Construção da BR-440
APP	Área de Preservação Permanente
CESAMA	Companhia de Saneamento Municipal de Juiz de Fora
COMDEMA	Conselho Municipal de Meio Ambiente de Juiz de Fora
CONAMA	Conselho Nacional de Meio Ambiente
COPAM	Conselho Estadual de Política Ambiental de Minas Gerais
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
EMBRAPA	Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
FALCA	Federação das Associações dos Loteamentos da Cidade Alta
FMDU	Fundos Municipais de Desenvolvimento Urbano
IAB	Instituto de Arquitetos do Brasil
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
I PND	I Plano Nacional de Desenvolvimento
II PND	II Plano Nacional de Desenvolvimento
IPPLAN/JF	Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora
MZR	Macrozona de Requalificação e Estruturação Urbana
NAGEA	Núcleo de Análise Geoambiental
OE	Objetivo Específico
ONG	Organização Não Governamental
PAITT	Plano de Ação Imediata de Transporte e Trânsito
PCPM	Projeto Cidades de Porte Médio
PCPM/BIRD	Projeto Especial Cidades de Porte Médio BIRD
PCPM/Normal	Projeto Especial Cidades de Porte Médio Normal
PDCA	Plano Diretor da Cidade Alta
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora
PDP/JF	Plano Diretor Participativo de Juiz de Fora
PDZN	Plano Diretor da Zona Norte
PJF	Prefeitura de Juiz de Fora
PGT	Plano Geral de Transportes

PlanMob-JF	Plano de Mobilidade Urbana de Juiz de Fora
PPGEO	Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Juiz de Fora
PPS	The Project for Public Spaces
PREA	Programa de Educação Ambiental
PROAC	Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído da
PRTC	Plano de Racionalização dos Transportes Coletivos
RBUC	Rede Brasileira de Urbanismo Colaborativo
RIMA	Relatório de Impacto Ambiental
SEPUR	Secretaria de Planejamento Urbano da Prefeitura de Juiz de Fora
SESUC	Secretaria de Segurança Urbana e Cidadania de Juiz de Fora
SJPA	Sociedade Juizforense de Proteção aos Animais e ao Meio Ambiente
SMU	Secretaria de Mobilidade Urbana da Prefeitura de Juiz de Fora
TCU	Tribunal de Contas da União
UAS	Unidades de Administração de Subprojetos
UFJF	Universidade Federal de Juiz de Fora
UFV	Universidade Federal de Viçosa

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	18
1.1 Contextualização do objeto de estudo	19
1.2. Objetivos	27
1.2.1. Objetivo geral	27
1.2.2. Objetivos específicos:	27
1.3. Metodologia.....	28
1.4. Justificativa e relevância da pesquisa	31
1.5. Sobre a estrutura da dissertação	32
2. POR UM OUTRO PLANEJAMENTO URBANO: O Planejamento Insurgente como uma Categoria Teórico-conceitual Redirecionadora	34
2.1. A crise do planejamento urbano hegemônico: reflexões sobre o contexto brasileiro	34
2.2 Teorizações acerca do planejamento urbano alternativo	40
2.3 O planejamento urbano insurgente e as práticas insurgentes	43
2.4 Explorando algumas práticas de planejamento urbano alternativo	54
2.4.1 Práticas de planejamento alternativo: possibilidades para o redirecionamento do modelo hegemônico	56
2.5. Uma proposta teórico-conceitual para o planejamento urbano insurgente	65
3. BR-440: Uma Rodovia?.....	68
3.1. Do projeto às controvérsias: o processo de desenvolvimento da BR-440	68
3.1.1 Impactos na Cidade Alta e as resistências organizadas: tensionamentos até a interrupção da obra	80
3.2. Contexto territorial e características da região	91
4. INSURGÊNCIAS COTIDIANAS E A INVENÇÃO DE UMA BR-440 OUTRA:	107
4.1. Incursões em campo: Trecho 1 – Região Urbana Martelos	109
4.2. Incursões em campo: Trecho 2 – Região São Pedro.....	113
4.3. Incursões em campo: Trecho 3 – Região Urbana Cruzeiro de Santo Antônio	118
4.4. Levantamento e caracterização das práticas insurgentes na BR-440: algumas considerações	124
4.5. Conceituação das práticas insurgentes e a resistência cotidiana	133
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	137
5.1 Da BR-440 à “Nova Via São Pedro”: notas sobre um território em transformação.	137
5.2. Reflexões finais e o potencial das insurgências cotidianas.....	143

REFERÊNCIAS.....	146
APÊNDICE A - ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA GRUPO 1: Usuários, moradores do entorno e técnicos/ profissionais engajados em iniciativas de resistência.	152
APÊNDICE B - ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA GRUPO 2: Técnicos/profissionais do poder público envolvidos com o planejamento urbano do município e/ou na implantação da rodovia.	154

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho aborda o planejamento urbano alternativo como tema de estudo, com ênfase nas metodologias emergentes do século XXI. Entre elas, destaca-se o planejamento insurgente, teorizado pela urbanista Faranak Miraftab a partir do conceito de “cidadania insurgente”, desenvolvido pelo antropólogo James Holston. Essa abordagem é aqui discutida no contexto da cidade de Juiz de Fora, Minas Gerais. A presente pesquisa dá continuidade às investigações iniciadas no meu Trabalho de Conclusão de Curso¹ (TCC), aprofundando reflexões sobre o território da região Oeste da cidade, onde se localiza a rodovia federal inconclusa “BR-440”. Esse recorte espacial, que atravessa o bairro em que resido desde a infância, constitui o ponto central para a análise das dinâmicas e práticas sociais que tensionam os modelos hegemônicos de planejamento urbano, com atenção especial às formas cotidianas e inventivas de apropriação do espaço (Figura 1).

Figura 1: BR-440 segmenta a região Oeste, com trechos bloqueados contrastando com áreas ativas, revelando as dinâmicas socioespaciais inscritas no território.



Fonte: Acervo da autora, 2024.

¹ “ESPAÇOS PARA RESPIRAR SOB A ÓTICA DA EXPERIÊNCIA: apropriações na rodovia BR-440 a partir da pandemia do Covid-19”, com a orientação da professora Prof. Dr.^a Mônica Cristina Henriques Leite Olender e defesa na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Juiz de Fora (FAU-UFJF), em 2022.

Originalmente concebida para atender ao fluxo de veículos, dentro de uma perspectiva estritamente rodoviária, a BR-440 teve esse propósito desafiado pelos longos períodos de pausa em sua construção e pela não conclusão da obra². Ao longo dos últimos vinte e quatro anos³, esse cenário favoreceu apropriações diversas do espaço, protagonizadas principalmente pela população dos bairros adjacentes à rodovia, que passaram a utilizá-la para práticas cotidianas e usos vinculados ao esporte, lazer e convivência. Essas transformações espontâneas na apropriação da BR-440 nos levam a refletir se o futuro desejado pelos usuários do espaço, ressignificado de maneiras diversas, estaria alinhado à visão institucional original, centrada na mobilidade motorizada e no transporte individual.

A insistência na continuidade das obras ao longo dos últimos anos escancara como as intervenções feitas pelo campo do planejamento urbano se encontram cada vez mais afastadas das dinâmicas cotidianas das cidades. Nesse contexto, não há como ignorar que a produção do espaço urbano se realiza também independentemente das políticas urbanas institucionais de planejamento. Ao contrário, ela pode acontecer de forma dissensual e insurgente, muitas vezes à margem do planejamento hegemônico institucionalizado.

No caso da BR-440, esse fenômeno se manifesta claramente por meio das resistências sociais à implantação da rodovia, que emergiram por caminhos distintos, porém complementares. De um lado, os movimentos sociais organizados se articularam para questionar e contestar o avanço das obras. De outro, uma série de práticas cotidianas – micro resistências – se materializaram nas apropriações espontâneas e nos usos criativos do espaço, intensificando-se à medida que a obra permaneceu interrompida.

Ainda que o foco desta pesquisa recaia sobre as apropriações cotidianas, as resistências organizadas também serão abordadas, dada sua relevância como movimentos articulados que estruturaram esforços para barrar o avanço do projeto rodoviário. A seguir, uma contextualização do objeto de estudo permitirá compreender os fatores que motivaram essas diferentes formas de contestação.

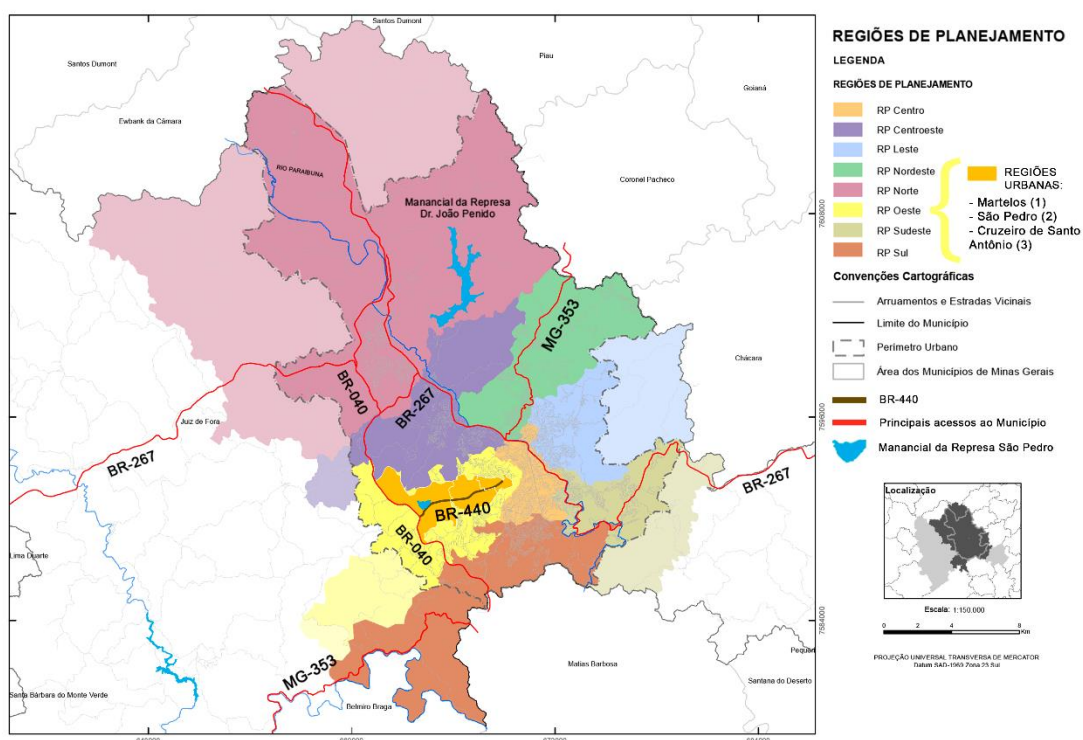
1.1 Contextualização do objeto de estudo

² Essas questões são abordadas com profundidade no capítulo 3, intitulado “BR-440: Uma Rodovia?”.

³ Entre pausas e continuidade das obras da BR-440, o recorte temporal do trabalho é justificado a partir do momento em que elas são iniciadas, em 1999.

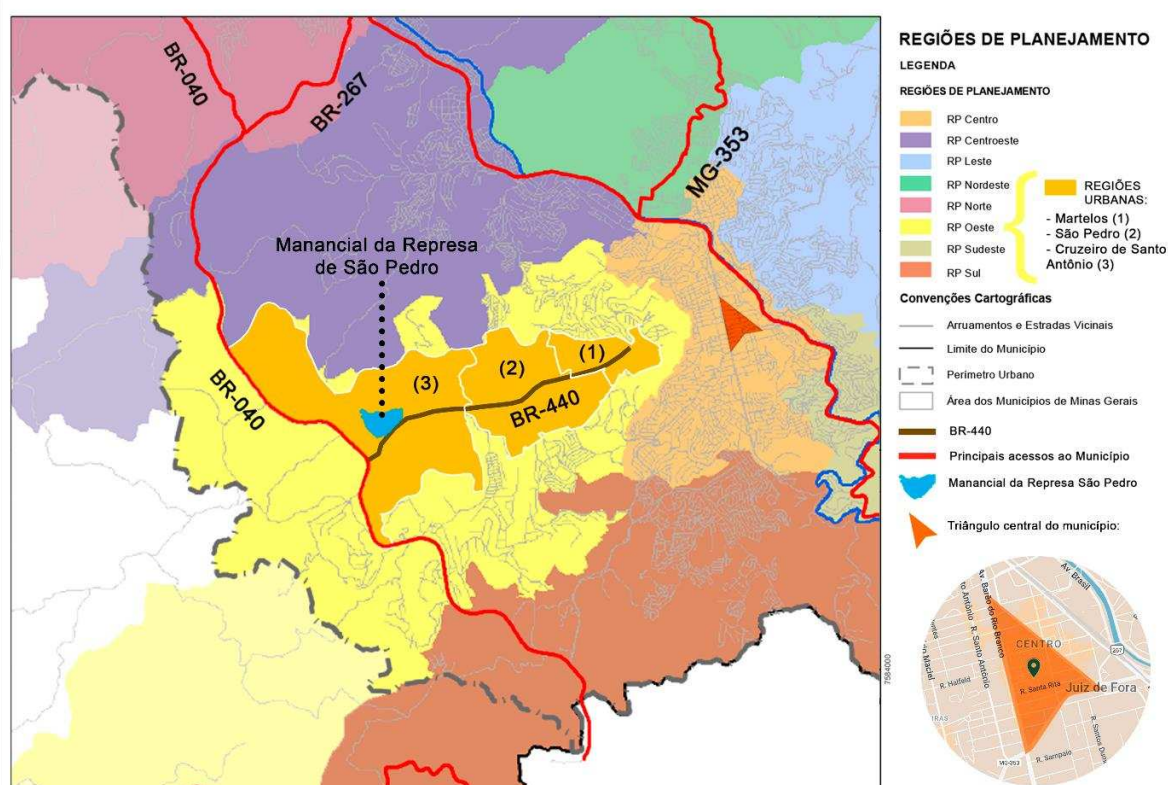
A pesquisa adota como objeto de estudo o processo de desenvolvimento da BR-440, considerando toda a sua extensão construída ao longo dos últimos vinte e quatro anos. Localizada na região Oeste de Juiz de Fora (Figura 2), também denominada como “Cidade Alta”, a rodovia atravessa as regiões urbanas atualmente denominadas Martelos, São Pedro e Cruzeiro de Santo Antônio (Figura 3). Originalmente concebida durante a gestão do prefeito Mello Reis (1977-1983), a BR-440 foi planejada como um corredor rodoviário estratégico para interligar as rodovias BR-267 e BR-040, chamado de “Acesso Central”.

Figura 2: Inserção da região Oeste no município de Juiz de Fora e os seus principais acessos (MG).



Fonte: Adaptado de Prefeitura de Juiz de Fora (2015).

Figura 3: Inserção das regiões urbanas Martelos, São Pedro e Cruzeiro de Santo Antônio, juntas conhecidas como parte da “Cidade Alta”, na região Oeste do município de Juiz de Fora: destaque para o traçado da BR-440, a Represa de São Pedro e a proximidade com o triângulo central.



Fonte: Adaptado de Prefeitura de Juiz de Fora (2015).

A formulação desse projeto esteve diretamente relacionada às características da região onde foi traçado. Naquele período, a região Oeste apresentava um padrão de ocupação predominantemente rarefeito, marcado pela presença de uma população flutuante. De acordo com o Plano de Mobilidade Urbana de Juiz de Fora (PlanMob-JF, 2016), a partir da década de 1960, a área passou a atrair residências de uso temporário, voltadas ao lazer das classes sociais mais elevadas, que encontravam nos chacreamentos uma opção para fins de semana. Esse perfil começou a se modificar com a chegada dos primeiros condomínios horizontais na década de 1980, um padrão que ainda persiste no século XXI (PlanMob-JF, 2016).

No entanto, esse processo de ocupação não se deu de forma homogênea em toda a região. Paralelamente à presença dessas novas formas de uso do solo, a área já abrigava núcleos consolidados de ocupação, com uma população imigrante de alemães e tirolezes significativa, cuja presença remontava a meados do século XIX (PJF, 1978-a apud Silveira, 2023) (Figura 4).

Figura 4: Colônia Alemã Dom Pedro II, em 1872.



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

As primeiras obras para a implantação da atual BR-440, então denominada “Via São Pedro”, foram inauguradas em 1999. No entanto, com a entrada em vigor do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) de Juiz de Fora, em 27 de junho de 2000, a via passou a ter um novo caráter, voltado para a função local e a ligação entre bairros. Até 2009, as obras avançaram principalmente no trecho da região de São Pedro, em meio a controvérsias sobre sua função e a responsabilidade por sua administração (Figura 5).

Figura 5: Região Oeste em 1985, momento que projeto foi concebido e em 2004, com parte das obras já desenvolvidas. Destaque para a expansão urbana da região.



Fonte: Adaptado de imagens do Google Eath Pro, 2025.

Em 2009, 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 (PJF) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), passando a ser oficialmente denominada “BR-440”. Esse processo resgatou o propósito rodoviário original do projeto (interligação das rodovias BR-040 e BR-267), ignorando as diretrizes estabelecidas pelo PDDU (2000) e o contexto urbano contemporâneo para a implantação do projeto.

Com o avanço das obras de implantação da rodovia, a discussão sobre a sua função foi retomada em 2018, com o Plano Diretor Participativo de Juiz de Fora (PDP/JF), através da Lei Complementar nº082/2018, ainda em vigor. Na Subseção III do PDP/JF, que aborda a Macrozona de Requalificação e Estruturação Urbana (MZR), o Artigo 52 estabelece, como terceiro objetivo específico dessa macrozona:

Consolidar a Via São Pedro como eixo viário de integração local e de articulação com demais eixos de estruturação urbana com caráter não segregador, estimulando a criação de espaços públicos e áreas verdes e de lazer nas manchas de inundação.

Esse redirecionamento da BR-440, de uma rodovia originalmente concebida como federal para um eixo viário urbano integrado ao tecido da cidade, refletiu uma mudança na abordagem do poder público municipal e de parte da sociedade, mas até 2024, não havia sido concretizado.

Considerando sua federalização em 2009, a reinterpretação desse traçado enquanto infraestrutura viária integrada ao tecido urbano, conectada a espaços públicos e áreas verdes, evidenciava preocupações crescentes com os impactos da rodovia sobre o entorno imediato e as necessidades da população local.

A necessidade de adaptar a proposta original da BR-440, concebida no final da década de 1970, às transformações da região Oeste no início do século XXI era evidente. No entanto, mesmo com a intensificação das obras após sua federalização em 2009, não foram conduzidos estudos que considerassem as especificidades sociais e ambientais do território.

Entre as consequências desse desleixo, destaca-se a vulnerabilização da Represa de São Pedro, manancial responsável pelo abastecimento de aproximadamente 8% da população de Juiz de Fora. Sua preservação é fundamental para a segurança hídrica do município. No entanto, a conexão da BR-440 com a BR-040 tangencia diretamente sua Área de Preservação Permanente (APP), comprometendo a integridade ecológica do manancial e aumentando os riscos de degradação ambiental (Figura 6).

Ao negligenciar a análise e a mensuração dos impactos sobre os territórios e os moradores diretamente afetados, o projeto consolidou-se como uma intervenção impositiva do poder público, gerando diversas consequências negativas para as populações locais e para as dinâmicas socioambientais da região.

Nesse período, a continuidade da obra foi interrompida algumas vezes, como em 2013, devido à indícios de irregularidades encontrados pelo Tribunal de Contas da União. Entre interrupções e recomeços, e ao permanecer por tanto tempo sem uma função claramente definida, a rodovia tornou-se um espaço aberto e passível de ressignificações.

Figura 6: BR-440 apresenta riscos para a Represa de São Pedro, um dos principais mananciais de Juiz de Fora, com significativo valor paisagístico.



Fonte: Adaptado pela autora a partir de Companhia de Saneamento Municipal - Cesama. Disponível em: <<https://www.cesama.com.br/mananciais/represa-de-sao-pedro-2>>. Acesso em: 05 jan. 2025.

Até muito recentemente, grande parte da via e de seu entorno vinha sendo utilizada como área de lazer, convivência e desenvolvimento de diversas atividades, desde pequenos comércios até manifestações culturais (Figura 7). Nos últimos anos, essas apropriações espontâneas da população vêm revelando outras possibilidades e prioridades de uso, a maior parte delas alinhada às diretrizes do Plano Diretor Participativo de 2018.

Ao mesmo tempo, a rodovia inconclusa consolidou-se como um importante eixo de mobilidade para a Cidade Alta, servindo como alternativa para desviar do tráfego intenso que há anos sobrecarrega as vias principais dos bairros da região. Esse cenário evidencia uma constante tensão entre os fluxos de veículos motorizados e a presença de pedestres e ciclistas, cujas práticas de apropriação desafiam o caráter estritamente rodoviário do espaço.

Figura 7: Apropriação para a convivência e lazer no entorno da Represa de São Pedro, a partir do trecho final da BR-440.



Fonte: Acervo da autora, 2022.

Essa disputa pelo uso do território torna-se visível ao longo de toda a extensão da BR-440, onde as diferentes dinâmicas de mobilidade se entrecruzam e expõem as limitações de uma infraestrutura pensada prioritariamente para o transporte motorizado, ao mesmo tempo em que ressaltam a demanda por alternativas mais sustentáveis (Figura 8).

Diante desse contexto, percebe-se que o prolongado e conturbado processo de implantação da BR-440 não apenas comprometeu as dinâmicas ambientais e territoriais preexistentes da região, mas também segue como um entrave significativo à formulação de soluções urbanas mais eficazes para Juiz de Fora. Os desafios impostos pela fragmentação espacial, pelos impactos socioambientais e pela ausência de um planejamento integrado evidenciam a necessidade de repensar o papel dessa infraestrutura na cidade. A partir dessa problemática, a próxima seção apresenta o objetivo desta pesquisa.

Figura 8: Território em disputa: automóveis e pedestres compartilham a mesma via na BR-440, evidenciando o conflito pelo uso do espaço urbano e a ausência de uma infraestrutura que atenda de forma equilibrada as necessidades de mobilidade de todos os usuários.



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

1.2. Objetivos

1.2.1. Objetivo geral

O objetivo geral desta pesquisa é **compreender as apropriações espaciais espontâneas e emergentes ao longo do território da BR-440**, aqui interpretadas como práticas insurgentes à luz do referencial do planejamento alternativo. O estudo busca analisar de que maneira essas dinâmicas de resistência, transformação e ressignificação do espaço, protagonizadas por diferentes atores locais ao longo dos últimos vinte e quatro anos, tensionam os modelos hegemônicos de planejamento urbano e apontam para outras formas de produção do território.

1.2.2. Objetivos específicos:

Para alcançar tal propósito, são estabelecidos os seguintes objetivos específicos:

I) Levantar e analisar as principais metodologias emergentes do campo do planejamento alternativo, com destaque para o planejamento insurgente conforme teorizado por Faranak Miraftab, identificando suas especificidades conceituais e principais interlocutores no Brasil.

II) Contextualizar o processo de implantação e desenvolvimento da BR-440 nos últimos 24 anos, identificando os principais atores hegemônicos e contra-hegemônicos envolvidos, bem como seus interesses e discursos sobre o território.

III) Identificar, registrar e interpretar as práticas sociais de resistência e movimentos insurgentes da BR-440 no período estudado, considerando tanto movimentos organizados quanto micro resistências locais, com ênfase nas novas significações atribuídas ao espaço pelas populações diretamente envolvidas.

Acredita-se que o registro, o reconhecimento e a valorização das práticas sociais insurgentes que emergem nas cidades — e, neste caso, resistem ao projeto institucional da BR-440 — podem contribuir significativamente para a construção de outras formas de planejamento urbano, fundamentadas na participação ativa das comunidades e em dinâmicas coletivas, horizontais e situadas. Tais abordagens, alinhadas aos princípios do planejamento alternativo, têm o potencial de incorporar as necessidades, os desejos e as experiências das populações locais, promovendo processos mais inclusivos e conectados às realidades vividas nos territórios. A seguir, apresenta-se a metodologia adotada nesta pesquisa, com a descrição detalhada dos procedimentos realizados.

1.3. Metodologia

Esta pesquisa adota uma abordagem qualitativa, focando na interpretação dos fenômenos e na atribuição de significados, conforme destacado por Prodanov e Freitas (2013). Além disso, classifica-se como exploratória, pois visa “proporcionar maior familiaridade com o problema, tornando-o explícito ou construindo hipóteses sobre ele” (Prodanov; Freitas, 2013, p.127). Para garantir a precisão e a profundidade do estudo, a investigação emprega uma combinação dos métodos histórico, observacional e comparativo, em busca de superar as limitações de uma abordagem restrita a um único meio.

Segundo Lakatos e Marconi, “o método histórico preenche os vazios dos fatos e acontecimentos, apoiando-se em um tempo, mesmo que artificialmente reconstruído, que assegura a percepção da continuidade e do entrelaçamento dos fenômenos” (2003, p. 107). Já o método observacional abarca o estudo por observação, observando um fenômeno que já aconteceu ou acontece, sendo muito comum nas ciências sociais. Quanto ao meio comparativo, pode-se dizer que se

ocupa da explicação dos fenômenos, o que “permite analisar o dado concreto, deduzindo do mesmo os elementos constantes, abstratos e gerais” (Lakatos; Marconi, 2003, p. 107).

Dentre os procedimentos técnicos presentes, elenca-se alguns para a obtenção dos objetivos almejados:

a) Pesquisa bibliográfica, que proporciona “o exame de um tema sob novo enfoque ou abordagem, chegando a conclusões inovadoras” (Lakatos; Marconi, 2003, p. 183). Nesta pesquisa, ela está associada à fundamentação teórica por meio de diferentes fontes de informação, como são os artigos, livros, dissertações, teses e publicações outras acerca do tema e dos principais conceitos aqui trabalhados. Esse procedimento foi dividido nas seguintes etapas:

(i) Levantamento e seleção de referências bibliográficas e de metodologias que abordem as temáticas e conceitos relevantes aos temas explorados;

(ii) Leitura, sistematização e análise da bibliografia selecionada.

b) Pesquisa documental, baseada “em materiais que não receberam ainda um tratamento analítico ou que podem ser reelaborados de acordo com os objetivos da pesquisa.” (Prodanov; Freitas, 2013, p.55). Recorre-se a esse procedimento com o intuito de investigar o histórico de implantação da rodovia em documentos, registros, materiais de arquivo, fontes primárias, fotos, jornais, revistas, sites, etc. Como houve escassez de materiais específicos sobre a BR-440, o jornal Tribuna de Minas, veículo de referência local, desempenhou um papel fundamental na documentação do desenvolvimento do projeto rodoviário. As etapas envolvidas foram as seguintes:

(i) Identificação e acesso às fontes de documentos;

(ii) Leitura, sistematização, e interpretação dos documentos selecionados.

c) Pesquisa de campo, que “consiste na observação de fatos e fenômenos tal como ocorrem espontaneamente, na coleta de dados a eles referentes e no registro de variáveis que presumimos relevantes, para analisá-los.” (Prodanov; Freitas, 2013, p.59). A pesquisa em campo foi realizada em dois momentos:

(i) Primeiramente, por meio da observação direta e do registro das dinâmicas socioespaciais com fotografias, contando também com anotações das informações levantadas em um diário de campo.

(ii) Posteriormente, através de entrevistas semiestruturadas com agentes envolvidos no processo da BR-440, buscando compreender os novos usos e

apropriações do espaço sob a perspectiva da população e do poder público, além de suas expectativas para as intervenções futuras nesse espaço.

As entrevistas foram estruturadas em dois grupos:

- Grupo 1 (APÊNDICE A): usuários, moradores do entorno e técnicos/profissionais engajados em iniciativas de resistência;
- Grupo 2 (APÊNDICE B): técnicos do poder público envolvidos no planejamento urbano do município e/ou na implantação da rodovia.

Foram realizadas cinco⁴ entrevistas, sendo três com integrantes do primeiro grupo e duas com representantes do segundo. Todas as entrevistas foram previamente agendadas e conduzidas com participantes maiores de 18 anos.

Os entrevistados foram:

a) Engenheiro da Secretaria de Mobilidade Urbana (SMU) da Prefeitura de Juiz de Fora (PJF) – contribuição a partir da perspectiva do tráfego.

b) Secretário da Secretaria de Planejamento Urbano (SEPUR) da Prefeitura de Juiz de Fora (PJF) – contribuição a partir da perspectiva urbanística.

c) Docente da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF) – contribuição a partir da perspectiva acadêmica, com ênfase em projetos de extensão e na luta contra a remoção de moradias junto a movimentos organizados.

d) Morador adjacente ao traçado da BR-440, envolvido nos movimentos de resistência organizados – contribuição a partir da perspectiva comunitária e da mobilização organizada.

e) Docente dos programas de Pós-Graduação em Ambiente Construído (PROAC) e Geografia (PPGEO) na Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF) – contribuição a partir da perspectiva acadêmica, com foco em pesquisas ambientais e na atuação junto a movimentos organizados.

⁴O número reduzido de entrevistas, especialmente no Grupo 1, reflete os desafios de abordagem das apropriações cotidianas espontâneas. Embora os moradores e usuários da rodovia estivessem diretamente envolvidos nessas dinâmicas, muitos não percebiam suas ações como formas de resistência ou transformação do território, o que dificultou a articulação de seus relatos dentro da abordagem proposta. Além disso, a natureza efêmera dessas práticas insurgentes e a própria rotina dos entrevistados tornaram desafiadora a identificação de interlocutores disponíveis, impactando tanto a quantidade quanto a profundidade dos depoimentos. Ainda assim, as entrevistas realizadas foram fundamentais para captar a perspectiva institucional sobre a rodovia, especialmente no âmbito municipal, permitindo uma compreensão mais ampla das dinâmicas e desafios relacionados ao seu planejamento e uso.

As entrevistas com representantes do poder público – o engenheiro da SMU e o secretário da SEPUR – ofereceram um panorama institucional sobre a concepção da rodovia, os desafios enfrentados e as diretrizes para suas futuras intervenções. Os docentes da UFJF, por meio de suas experiências acadêmicas e atuação em projetos de extensão, trouxeram uma análise crítica fundamentada em estudos sobre urbanismo, meio ambiente e resistência social, evidenciando o papel dos diferentes atores envolvidos na luta para interromper a expansão da via. Por fim, o morador engajado nos movimentos organizados agregou a dimensão vivencial e comunitária, destacando as transformações cotidianas no entorno da obra e os primeiros esforços de mobilização popular.

Dessa forma, o percurso metodológico adotado buscou articular e aprofundar a compreensão das dinâmicas e apropriações na BR-440, valendo-se da complementaridade entre as diferentes abordagens empregadas. A seguir, serão apresentadas as justificativas e a relevância da pesquisa, contextualizando sua importância no debate sobre planejamento urbano e apropriação do espaço.

1.4. Justificativa e relevância da pesquisa

A justificativa e relevância desta pesquisa para o campo do Planejamento do Espaço Urbano se fundamenta justamente em sua proposta de explorar alternativas outras para a atuação nessa área. O estudo se alinha com abordagens que priorizam o radical exercício de escutar os anseios coletivos, mesmo quando conflituais, e que desafiam as políticas urbanas tradicionais, frequentemente baseadas na perpetuação da desigualdade socioespacial. A pesquisadora Faranak Miraftab (2016) reflete sobre a importância das práticas e movimentos sociais para a imaginação de soluções alternativas e transformação das contradições do planejamento tradicional.

Por vivermos em tempos de crise, tanto do capitalismo, quanto de nossa profissão de planejamento; estas crises compelem-nos rumo a novas oportunidades. A mais importante oportunidade e desafio ao planejamento progressista para tratar das injustiças espaciais é ousar imaginar – imaginar um futuro radicalmente diferente que seja mais justo e que corporifique um urbanismo humano. Para isso necessitamos também de um repertório de práticas que possam invocar tal imaginação e pavimentar os caminhos para um urbanismo humano. (Miraftab, 2016, p.376)

Por isso, a pesquisa se propõe a investigar as distintas possibilidades de métodos e práticas no planejamento urbano que se mostram como caminhos

alternativos ao modelo hegemônico de produzir cidades. Considerando o contexto de Juiz de Fora, uma cidade grande, capital regional (IBGE, 2022), mas que ainda não se configura como uma metrópole, entende-se relevante explorar tais processos articulados ao planejamento alternativo, visto esse ser um campo com maior emergência nas metrópoles e capitais brasileiras, com particularidades distintas da conjunção juizforana.

A justificativa para o estudo da rodovia BR-440 e das práticas sociais emergentes nos últimos anos repousa sobre a necessidade de compreender o processo de implantação dessa infraestrutura e as contradições sócio-espaciais que envolvem sua trajetória. Essa investigação também se insere na discussão mais ampla sobre os impactos das grandes obras rodoviárias no tecido social das cidades, considerando, além dos aspectos de mobilidade e infraestrutura, as práticas cidadãs que alteram as relações de poder e os significados atribuídos ao espaço urbano.

Considera-se que o aprofundamento nas práticas de apropriação cotidianas, que ocorrem especialmente na microescala, é fundamental para desenvolver propostas de futuro para o território, que podem ser expandidas e adaptadas a outros contextos conflituais. Nesse sentido, o registro histórico sobre a BR-440 se torna relevante, assim como a ampliação do conhecimento acerca de sua implementação, extrapolando a narrativa presente nos documentos oficiais. Além disso, entende-se que discutir sua função na contemporaneidade dentro do município é fator relevante, visto suas implicações para as dinâmicas sociais locais. Dessa forma, essa abordagem contribui não apenas para a compreensão do passado da rodovia, mas também para a reinterpretação do seu papel no futuro do território.

1.5. Sobre a estrutura da dissertação

A dissertação está organizada em três capítulos centrais, excluindo-se a introdução e as considerações finais. Em um primeiro momento, o modo neoliberalista de produção do espaço urbano é abordado em “POR UM OUTRO PLANEJAMENTO URBANO: O Planejamento Insurgente como uma Categoria Teórico-conceitual”, que apresenta uma breve exposição acerca do planejamento urbano hegemônico, com ênfase na sua aproximação com o modelo neoliberal que tem sido implementado nos últimos anos. Como contraponto a essa realidade, abordamos o conceito de planejamento alternativo, uma possível resposta para a complexidade que as cidades

contemporâneas nos colocam. É apresentada inicialmente uma discussão teórica, investigando como o planejamento insurgente pode ser compreendido enquanto uma categoria conceitual diante do que constitui o campo do planejamento alternativo e a sua variedade de práticas.

O terceiro capítulo, “BR-440: Uma Rodovia?”, aborda o levantamento e a contextualização do desenvolvimento da BR-440 ao longo dos últimos vinte e quatro anos, destacando as dinâmicas que permearam sua concepção, implementação e os desdobramentos socioespaciais resultantes. A análise é estruturada em torno dos diferentes atores envolvidos no processo, com atenção tanto às iniciativas hegemônicas, representadas principalmente pelo poder público e suas políticas de planejamento, quanto às respostas contra-hegemônicas, com ênfase para os movimentos sociais organizados. Por fim, o capítulo também oferece uma contextualização da região atravessada pela rodovia, elucidando suas transformações ao longo das décadas.

O quarto capítulo, “INSURGÊNCIAS COTIDIANAS E A INVENÇÃO DE UMA BR-440 OUTRA” dedica-se à investigação e ao registro das práticas sociais de resistência e das apropriações insurgentes que emergem no contexto da BR-440. A análise dá ênfase às manifestações espontâneas do cotidiano, evidenciadas por micro resistências que subvertem o projeto institucional da rodovia. Discute-se, ainda, como o reconhecimento e a valorização dessas práticas podem contribuir para a consolidação de formas alternativas de planejamento urbano. Ao considerar as dinâmicas espontâneas de apropriação do espaço como elementos legítimos do processo de produção territorial, essas abordagens possibilitam a incorporação da participação ativa das comunidades, promovendo respostas mais sensíveis às suas necessidades e aspirações.

Nas “CONSIDERAÇÕES FINAIS”, são analisadas as intervenções mais recentes promovidas pela Prefeitura de Juiz de Fora no trecho da rodovia, com o objetivo de refletir sobre a relação entre o desenvolvimento do projeto municipal e a persistente cultura de priorização do transporte motorizado na cidade. Em seguida, apresenta-se uma síntese dos principais pontos discutidos ao longo da pesquisa, destacando a relevância das insurgências cotidianas na BR-440 enquanto formas de contestação ao planejamento urbano hegemônico e de questionamento às normas instituídas.

2. POR UM OUTRO PLANEJAMENTO URBANO: O Planejamento Insurgente como uma Categoria Teórico-conceitual Redirecionadora

Este capítulo tem como objetivo apresentar os principais conceitos que fundamentam a base teórica desta pesquisa. Inicialmente, é lançada uma breve contextualização sobre o planejamento urbano hegemônico, enfatizando sua expressão no contexto brasileiro. Em seguida, são discutidas um conjunto de práticas de planejamento que se apresentam como caminhos outros de atuação nesse campo, agrupadas sob o recorte do planejamento urbano alternativo.

Entre essas abordagens emergentes na contemporaneidade, o planejamento insurgente destacou-se como ponto de partida de interesse da autora, apresentando um novo horizonte de reflexão e ação para o enfrentamento das limitações associadas ao planejamento urbano hegemônico. À medida que os estudos avançaram, outras abordagens alternativas emergiram, compondo um campo amplo e diverso de metodologias voltadas ao tensionamento da produção hegemônica do espaço urbano, que serão aprofundadas na subseção “2.4.1: Práticas de planejamento alternativo: possibilidades para o redirecionamento do modelo hegemônico”.

Devido os estudos acerca do planejamento urbano alternativo serem relativamente recentes, houve a necessidade de compreender a fundo como essas diferentes abordagens levantadas se relacionam, identificar suas características e, especialmente, entender o que distingue o planejamento insurgente dentro desse contexto emergente. Neste capítulo, ele é investigado como uma categoria teórico-conceitual, explorando o seu potencial para fortalecer e redirecionar outras abordagens de planejamento alternativo, ampliando, assim, as possibilidades de ação no campo.

2.1. A crise do planejamento urbano hegemônico: reflexões sobre o contexto brasileiro

Ao longo do século XXI, as reflexões e teorizações sobre abordagens alternativas de planejamento urbano vêm ganhando impulso e atualizações constantes, emergindo como possibilidades outras às limitações de modelos hegemônicos. Ainda que suas raízes remetam ao fim do século XX, essas abordagens buscam tensionar as fragilidades do planejamento dominante, especialmente sua

dificuldade em promover políticas que dialoguem de maneira efetiva com as dinâmicas cotidianas das cidades e suas complexidades concretas na atualidade (Maricato, 2002).

Para Montaner e Muxí (2021, p.90) o urbanismo (e, por consequência, o planejamento urbano, que é visto como parte inerente da disciplina que compõe o campo amplo de conhecimento do urbanismo) tem falhado em “evitar a especulação e os abusos nos solos urbanizados e urbanizáveis”, distanciando-se de sua função primordial de garantir o bem público e passando a favorecer cada vez mais os interesses da propriedade privada e dos investidores. Esse fenômeno evidencia não apenas a fragilidade dos modelos hegemônicos de pensamento, planejamento e construção das cidades diante das transformações do século XXI, mas também o seu progressivo alinhamento aos interesses do mercado imobiliário.

Sob a influência predominante dos investidores, a cidade é frequentemente reduzida a um mero objeto do capital, enquanto as necessidades coletivas são colocadas em plano secundário. Essa lógica, característica do neoliberalismo e impulsionada pela especulação imobiliária, aprofunda as desigualdades urbanas e reforça o papel do planejamento hegemônico como um instrumento de expansão capitalista.

Nesse contexto, o direito à cidade formal torna-se um privilégio acessível apenas àqueles que podem arcar com seus custos, convertendo o espaço urbano em um bem de troca e lucro. Como contraponto a essa realidade, os cidadãos vivenciam a cidade não pelo seu valor econômico, mas pelo valor de uso, imbuindo o espaço urbano com suas próprias necessidades e condições de vida cotidiana (Maricato, 2022). Esse contraste expõe um conflito estrutural na produção do espaço urbano, evidenciando a disputa entre o valor especulativo, orientado pelos interesses do mercado, e as necessidades reais de quem vivencia a cidade, frequentemente marginalizado pelas dinâmicas econômicas dominantes.

Nesse cenário de tensionamento dos padrões dominantes do pensamento urbanístico, Faranak Miraftab (2016) ressalta que o campo do planejamento enfrenta uma crise na contemporaneidade, manifestada tanto na prática profissional quanto na ideia de planejamento em si. Em seu trabalho, a autora descreve como os planejadores frequentemente se colocam a serviço do bem privado, mesmo enquanto proclamam um compromisso com os bens públicos, configurando o que ela denomina de “esquizofrenia do planejamento” (Miraftab, 2016).

Essa crise de identidade e legitimidade identificado pela autora, agravada pelas pressões neoliberais e pelo avanço da globalização, estabelece o contexto problemático que fundamenta esta pesquisa. Nesse panorama, torna-se imperativo investigar as práticas de planejamento que se posicionam como alternativas aos modelos hegemônicos, uma vez que essas abordagens propõem não apenas um redirecionamento, mas, em alguns casos, até uma ruptura com os paradigmas dominantes do planejar, construir e habitar a cidade.

Ampliando a relevância dessa discussão e servindo como ponto de partida para a investigação dessas abordagens, destaca-se a emergência de questões globais que reforçam a urgência de repensar o futuro urbano, como a pandemia de Covid-19 e a crise climática. Esses fenômenos evidenciam a necessidade iminente de transformar os modos de habitar as cidades — e, em uma escala mais ampla, o planeta — por meio da incorporação de princípios de sustentabilidade ambiental e justiça social.

Na realidade brasileira, os modelos dominantes de planejamento urbano, que neste texto abordamos a partir do termo “planejamento hegemônico”, podem ser entendidos como consequência dos padrões e princípios historicamente consolidados no desenvolvimento do pensamento urbanístico (Ribeiro; Cardoso, 1996). Apresentaremos a seguir uma breve contextualização, fundamentada no trabalho de Ribeiro e Cardoso (1996) e enriquecida pelas contribuições de autores como Pechman e Assaf (2022), salientando como o urbanismo, enquanto disciplina, e o planejamento urbano como parte fundamental dessa disciplina, se desenvolveram e consolidaram ao longo do tempo.

Esse panorama histórico e conceitual é fundamental para o entendimento sobre o que caracteriza o planejamento urbano hegemônico no contexto brasileiro. Nesse processo, observaremos a articulação entre as reflexões oriundas do campo do “pensamento social” e as formulações sobre os problemas urbanos e suas possíveis soluções, destacando como essas esferas interagiram e se influenciaram ao longo do tempo (Ribeiro; Cardoso, 1996).

Nos debates sobre a produção do espaço, a predominância de modelos dominantes (Guizzo, 2019) pode se traduzir em normas que definem padrões de ações e decisões a serem seguidas, tanto na forma como o espaço é planejado quanto nas maneiras de pensa-lo, utilizá-lo e transformá-lo ao longo do tempo. No Brasil, Ribeiro e Cardoso (1996, p.72) apontam que “os padrões hegemônicos tenderam a

expressar um discurso de universalidade, que, em larga medida, ocultava uma aceitação tácita da diferença social”.

Essa reflexão evidencia uma contradição que parece ser inerente ao planejamento hegemônico: ao mesmo passo que se apresenta como uma proposta igualitária, que busca soluções muitas vezes homogêneas e universais, sua aplicação prática frequentemente negligencia ou chega a reforçar as desigualdades sociais existentes. Complementando essa ideia, Maricato (2002) destaca que esse abismo entre o discurso e a prática se manifesta na coexistência de dois polos: de um lado, os direitos universais e a normatividade cidadã sustentam a retórica oficial e, de outro, a gestão urbana cotidiana é marcada por ações de cooptação, favorecimento, discriminação e reprodução da desigualdade.

Inicialmente, conforme destacado por Pechman e Assaf (2022, p.438), “as questões que estiveram na origem do pensamento urbanístico hegemônico no Brasil” estão situadas nas primeiras décadas do século XX. Ao recorrermos a esse processo de desenvolvimento, observa-se que diferentemente da experiência da Europa e dos Estados Unidos, no caso brasileiro o pensamento urbanístico não esteve claramente associado às ideias de reforma social na virada do século XIX (Ribeiro; Cardoso, 1996).

Desse modo, na Primeira República (1880-1930) ainda não eram identificados “padrões” de planejamento ou planos urbanísticos, já que, de maneira geral, não consideram a cidade em sua totalidade, o que foi refletido em intervenções localizadas (Ribeiro; Cardoso, 1996). Pechman e Assaf (2022) salientam que as ideias urbanísticas e os projetos eram voltados mais para a resolução de problemas técnicos, do que em uma política de reforma urbana, sem envolver as questões dos direitos sociais que a vida urbana levantava.

Nesse momento, foram as tendências do pensamento social que influíram sobre as concepções e intervenções sobre as cidades (p.55), observando-se uma ausência do urbano nos debates sobre a questão social, com destaque para o Ruralismo (Ribeiro; Cardoso, 1996). Sendo o Brasil um país essencialmente rural, com a lógica mercantil do capital comercial prevalecendo nas cidades, mesmo com a forte influência das teorias higienistas estrangeiras, a questão urbana e a questão social ainda não haviam se entrelaçado em nosso contexto (Pechman; Assaf, 2022).

Os debates acerca da introdução do urbanismo no país se intensificaram a partir da década de 20 (século XX) e, como afirmam Ribeiro e Cardoso (1996), do

mesmo modo que haviam correntes de pensamento que compreendiam a cidade como local de desordem, surgiram também aquelas que a enxergavam como expressão do “atraso nacional frente à modernidade das metrópoles internacionais” (Ribeiro; Cardoso, 1996, p.59). A partir disso, as intervenções urbanas foram voltadas a criar uma nova imagem da cidade, tendo a modernização – baseada em experiências externas - como seu princípio organizador e sendo marcadas por um caráter não-universalizante (excludente). Como exemplo dessa realidade, podemos citar a reforma Passos, no Rio de Janeiro.

Durante o período Vargas (1930-1950), há um reforço na crença do objetivismo tecnocrático, onde os intelectuais brasileiros invocavam a ciência e a técnica para dar “soluções” aos problemas urbanos e promover a justiça social (Pechman; Assaf, 2022). Entre esses impasses, estava a pobreza, que passa a ser vista como um obstáculo à modernização e à constituição da nacionalidade (Gomes, 1982, apud Ribeiro; Cardoso, 1996). Conforme demonstram Ribeiro e Cardoso (1996), há a formulação de uma nova concepção do Estado com a chegada do Estado Novo, conseqüente dessa tematização da questão social.

A política social era traduzida em dois campos de intervenção: o da previdência e assistência social e o campo das condições de vida dos trabalhadores, ambos visando aumentar a capacidade de produtiva desse grupo, com sentido estratégico (Ribeiro; Cardoso, 1996). Para a sua legitimação, o regime utilizou de forte expressão urbana. No entanto, as cidades ainda não eram compreendidas como “objeto de uma intervenção modeladora de comportamentos” (Ribeiro; Cardoso, 1996, p.62), devido principalmente ao peso do antiurbanismo ainda presente nos meios intelectuais e técnicos da época (Ribeiro; Cardoso, 1996).

Ainda que o urbano não seja suficientemente tematizado como questão, Ribeiro e Cardoso (1996) demonstram que no governo Vargas, há uma valorização do urbano nascente, principalmente através do dinamismo econômico das metrópoles litorâneas. Ao mesmo tempo, também são valorizados o interior e a sua capacidade de preservação do caráter nacional, criando-se uma nova oposição: nacional *versus* estrangeiro.

O planejamento urbano nesse período é baseado em um padrão higiênico-funcional que, importado dos países centrais, ao chegar no Brasil tem a sua finalidade de utilização alterada. De acordo com Pechman e Assaf (2022, p.453), as “teorias importadas foram acionadas para explicar o ‘descompasso nacional’ no conceito das

nações, tendo sido filtradas e transformadas num conjunto de regras e normas”, esvaziando o seu conteúdo reformista e investindo em um caráter modernizador e afirmador da nacionalidade emergente (Ribeiro; Cardoso, 1996).

Na Era do Desenvolvimentismo, iniciada na década de 1950, a questão urbana se vinculava diretamente ao projeto nacional-desenvolvimentista, caracterizado por uma "modernização acelerada baseada na internacionalização da economia" (Ribeiro; Cardoso, 1996, p. 65). Nesse contexto, a constituição da nacionalidade passou a ser pautada pelo eixo econômico, abandonando a busca por uma "essência rural" e reconhecendo a urbanização como um elemento central no processo de modernização das cidades brasileiras (Ribeiro; Cardoso, 1996). Dessa forma, o urbanismo assumiu um papel estratégico na formulação de diagnósticos sobre os problemas urbanos.

Ribeiro e Cardoso (1996) apresentam que, ao longo desse período, o campo do planejamento urbano foi marcado por uma disputa pela hegemonia intelectual, com diferentes concepções emergindo na tentativa de estabelecer parâmetros viáveis para a intervenção sobre o urbano. Entre os modelos que ilustram essa diversidade, destacam-se o padrão higiênico-funcional, então requalificado, e o funcionalismo baseado na ideia da cidade-máquina.

De maneira geral, os autores (Ribeiro; Cardoso, 1996) apontam que, a partir do final da década de 1970, uma nova conjuntura teórico-política começou a tomar forma, influenciada tanto pelo declínio do nacional-desenvolvimentismo quanto pelas tensões sociais relacionadas à organização sindical e à mobilização em torno das condições de vida (Ribeiro; Cardoso, 1996). Nesse cenário, a emergência da questão social, tanto no campo da produção quanto no do consumo coletivo, ganhou protagonismo ao ser reconhecida em sua especificidade. Esse movimento não apenas fundamentou as críticas ao ideário nacional-desenvolvimentista, mas também impulsionou uma transformação no enfoque dos debates urbanos. Assim, ao final desse período, a dimensão social foi elemento predominante na tematização da questão urbana.

Os mesmos autores analisam que, em contraposição ao declínio do planejamento baseado nos padrões que visavam constituir a sociedade como objeto da ação racional, emerge um novo paradigma, entendido como “ecológico” (Ribeiro; Cardoso, 1996). Nesse padrão, a cidade é tematizada dentro da problemática ambiental e a Natureza passa a ser vista como o objeto da ação, no lugar da

sociedade. São incorporadas as ideias de participação, autonomia local e, em certos contextos, desregulamentação.

Por fim, cabe salientar que a emergência da temática ambiental acompanhou o fortalecimento e a hegemonia crescente do neoliberalismo na contemporaneidade, que trouxe nova legitimidade ao mercado e redefiniu o papel econômico do Estado (Ribeiro; Cardoso, 1996). Nesse contexto, as cidades assumiram um novo papel, competindo entre si na disputa por investimentos.

Segundo Carlos Vainer (2002), essa realidade trouxe uma nova questão urbana, baseada na competitividade e na produtividade das cidades, considerando que estas estariam submetidas a condições e dinâmicas semelhantes à de uma empresa, ao mesmo passo que podem ser consideradas como mercadorias de luxo a serem vendidas através do *marketing* urbano.

Fortalecido pela política neoliberalista, o *marketing* urbano se tornou estratégia fundamental nessa corrida por investimentos, sendo integrado aos processos de planejamento e gestão de cidades (Vainer, 2002). Com isso, o uso da imagem e da cultura se tornou essencial para a efetivação da cidade-mercadoria nas últimas décadas, tendo como exemplo de rebatimento na política urbana o Plano Estratégico (Maricato, 2016).

Diante desse panorama, percebe-se que o planejamento urbano no Brasil se consolidou ao longo do século XX sob tradições e princípios dominantes, muitas vezes reforçando dinâmicas excludentes e hierarquizadas. No entanto, nas últimas décadas, novas abordagens têm emergido, propondo práticas mais inclusivas, participativas e atentas às realidades locais. É nesse cenário que se inserem as teorizações sobre o planejamento urbano alternativo, que questionam as lógicas hegemônicas e exploram novas formas de intervenção e produção do espaço — temática que será discutida a seguir.

2.2 Teorizações acerca do planejamento urbano alternativo

Diante da complexidade da realidade contemporânea e dos desafios enfrentados no campo urbanístico, especialmente no contexto do planejamento hegemônico, Montaner (2015) enfatiza a necessidade urgente de revisar profundamente algumas de suas teorias e práticas existentes. Ao se tornar refém de sua própria "esquizofrenia", esse campo precisaria passar pela desconstrução de

seus próprios processos dominantes para viabilizar alternativas mais eficazes, capazes de promover transformações significativas no enfrentamento dos desafios urbanos contemporâneos.

Ao mesmo tempo, entretanto, Montaner também (2015) reconhece a importância de preservar e recuperar os elementos consolidados nos modelos hegemônicos que trouxeram contribuições positivas ao pensamento urbanístico. Entre os exemplos, o autor destaca a tradição participativa no planejamento urbano, as políticas de habitação social, a priorização do transporte público, os edifícios públicos voltados para o aprendizado dos cidadãos, o incentivo à criação de espaços verdes, além da promoção dos eixos pedonais e das ciclovias.

Esses aspectos estariam integrados ao conceito de “urbanismo alternativo”, descrito por Montaner (2015) como uma nova abordagem para a disciplina, fundamentada em três princípios centrais: a auto-organização, o funcionamento de baixo para cima (*bottom-up*) e a justiça social. O autor argumenta que essa outra perspectiva do urbanismo – e até da arquitetura – deve ser sustentada por pelo menos quatro eixos de transformação interligados: igualdade (não somente de classes, mas também de raça, gênero, etc.), diversidade, participação e sustentabilidade, que atuam como pilares fundamentais para reorientar a disciplina por meio de sua revisão crítica.

Cabe ressaltar que, entre uma ampla gama de termos, a perspectiva de Montaner parece se desenvolver em torno do conceito do urbanismo enquanto um campo disciplinar, ou seja, o “guarda-chuva” conceitual que abrange diversas abordagens relacionadas ao entendimento e à intervenção nas cidades. Nesse sentido, o urbanismo como disciplina pode ser visto como o campo do conhecimento mais amplo, que engloba tanto o planejamento urbano quanto outras áreas de estudo e da prática urbanística. O planejamento urbano, nesse sentido, é considerado como um segmento especializado dentro desse campo disciplinar, voltado para a formulação e implementação de políticas, estratégias e planos que regem o desenvolvimento e a gestão das cidades. Portanto, a necessidade da emergência de um urbanismo⁵ alternativo também traria consigo a consolidação de novas

⁵O termo “urbanismo” também pode ser entendido em um sentido mais restrito, como uma área específica dentro do planejamento urbano. Nesta compreensão, o urbanismo é descrito como a ciência que “estuda a forma física da cidade” (Monteiro, 2006, p. 41) e que “se constitui em um ‘planejamento do urbano’ no seu aspecto físico espacial” (Monteiro, 2006, p. 42). Embora as fronteiras entre esses conceitos não sejam estritamente delimitadas, essa diferenciação é fundamental para

formulações sobre o planejamento urbano, que neste trabalho são consideradas sob o termo “planejamento alternativo”.

Ao investigar as possibilidades de um urbanismo alternativo, Montaner apresenta alguns exemplos concretos que ilustram a interseção entre teoria e boas práticas no campo. Entre eles, destacam-se desde ações projetuais, como o terminal de bondes em Estrasburgo, concebido por Zaha Hadid, até iniciativas locais de política urbana, como o programa Favela-Bairro no Brasil, que introduziu um sistema participativo aberto e complexo, fundamentado na compreensão dos territórios de intervenção (Montaner, 2015).

Especificamente em relação às revisões e reformulações no campo do planejamento urbano, alinhando-se às reflexões de Montaner, Miraftab (2016) ressalta a necessidade de novas imaginações e engajamentos que levem a futuros alternativos, a novas abordagens capazes de redirecionar os pensamentos hegemônicos. Nesse contexto, o conceito de “planejamento urbano alternativo” emerge como uma nova interpretação do planejamento, apresentando uma postura inovadora diante de teorias e práticas que, em muitos casos, já foram superadas.

Na realidade brasileira, segundo o Instituto Pólis, esta prática relaciona-se intimamente com

processos de resistência, que buscam repensar o território e propor formas alternativas de intervenções, as quais sejam pensadas pelos próprios moradores com apoio de técnicos ligados a vários perfis e disciplinas profissionais e acadêmicas. (2019, p.10)

Por outro lado, a arquiteta e urbanista Giselle Tanaka (2017) complementa que essas práticas nem sempre precisam ser assessoradas por profissionais do campo do planejamento para ganharem legitimidade. Em algumas experiências, considera-se como fundamentais as ações populares que se desenvolvem fora dos espaços institucionais do Estado e que se configuram como formas legítimas de contestação política.

Desse modo, a noção de planejamento urbano alternativo não se limita apenas à reinterpretação das práticas hegemônicas, mas se expande para reconhecer e valorizar intervenções e lutas urbanas que frequentemente emergem na

compreendermos como a nova abordagem proposta por Montaner (2015) para o urbanismo enquanto disciplina, amplia e ressignifica tanto o planejamento urbano quanto o urbanismo como uma ciência e prática de intervenção espacial.

informalidade, e que muitas vezes são criminalizadas, mas que também apontam caminhos viáveis para a construção de cidades mais justas e inclusivas. Assim, este trabalho adota essa compreensão expandida do planejamento alternativo como base para as discussões que serão apresentadas.

Ao analisarmos sua relação com o planejamento hegemônico, percebe-se que tanto o urbanismo alternativo (Montaner, 2015) quanto o planejamento urbano alternativo (Instituto Pólis, 2019) — seja enquanto disciplina ou segmento — compartilham o objetivo de colaborar para a problematização e o redirecionamento das práticas dominantes, mesmo que o façam tensionando e desafiando suas estruturas. Não visam, portanto, substituir completamente o planejamento hegemônico, que ainda cumpre um papel fundamental na regulamentação, organização e resolução de problemas estruturais das cidades, mas sim questioná-lo com o intuito de reorientá-lo.

Miraftab (2016), porém, guarda a esperança de que, em um futuro próximo, algumas práticas alternativas, em especial aquelas denominadas como insurgentes, possam gradualmente suplantam as hegemônicas na construção de uma nova realidade urbana. Como afirma a autora:

Hoje, entretanto, eu argumento que é o futuro que deve ser invocado como a última colônia – o futuro enquanto um território político, um “território” a ser “ocupado” para salvaguardar seu fechamento por imaginações totalitárias e pela aniquilação de alternativas. Como um argumento oposto ao do fim da história de Francis Fukuyama (1992), que busca encerrar o futuro, a luta de nossos cidadãos é para superar tal fechamento e abrir o terreno para a imaginação para conceber alternativas. O fim da história como o conhecemos, pode ser também o começo da história como a queremos. Para isso, algumas pessoas empregam ações performáticas que evocam a imaginação de um mundo diferente, mesmo que momentânea e temporariamente. Outros, entre os novos movimentos sociais, voltam-se para a ficção científica, para os movimentos de justiça social. Em resumo, a politização da imaginação e do futuro como um terreno de luta por justiça é chave, se vamos planejar um mundo mais justo, e um urbanismo mais humano. O potencial de insurgência para o urbanismo humano jaz na normalidade que ele interrompe e no novo senso comum que ele ajuda a criar. (Miraftab, 2016, p. 374)

2.3 O planejamento urbano insurgente e as práticas insurgentes

O campo do planejamento urbano alternativo é caracterizado por uma rica diversidade de práticas, metodologias e intervenções, que se adaptam constantemente às necessidades e objetivos específicos dos contextos onde são

aplicadas. Essa pluralidade de abordagens evidencia um elemento comum: o questionamento do modelo dominante de planejamento urbano. Contudo, cada prática apresenta respostas singulares e sensíveis às particularidades locais, destacando a flexibilidade e o potencial transformador dessa área. Entre elas, destaca-se o planejamento insurgente (Miraftab, 2016) como uma proposta que não apenas propõe desafiar as estruturas hegemônicas de planejamento, mas também amplia os horizontes teóricos e práticos do campo.

Esta pesquisa parte das teorizações desenvolvidas pela pesquisadora iraniana Faranak Miraftab, cujo trabalho vem sendo concentrado, sobretudo, na realidade dos países do Sul Global. Miraftab, acredita na emergência de um planejamento insurgente que vem sendo desenvolvido por meio “de uma nova imaginação, um novo léxico, um novo repertório de práticas e um distinto entendimento de justiça” (2016, p.367).

Na conjuntura neoliberal contemporânea, ele busca “repensar os parâmetros epistemológicos e ontológicos das teorizações e práticas de planejamento” (Miraftab, 2016, p.367), sugerindo uma transformação profunda tanto na maneira como o conhecimento sobre planejamento é construído quanto na própria natureza do planejamento urbano como o conhecemos.

Essa ideia provém das formulações radicais propostas por autores como Friedmann (2011), Sandercock (1998) e Beard (2002) (Miraftab, 2016). Para a autora, “o planejamento insurgente é um planejamento alternativo à medida em que tem lugar entre comunidades subordinadas” (Miraftab, 2016, p.367), emergindo, portanto, de contextos marginalizados diante das estruturas formais do planejamento urbano.

Nesse sentido, ele se apresenta como uma alternativa que surge prioritariamente em países latino-americanos e do Sul Global, como o Brasil, onde novas formas de resistência são criadas como uma resposta prática e crítica às “especificidades neoliberais de dominância por meio da inclusão” (Miraftab, 2009, p.32).

Essas resistências efervescentes podem ser entendidas como práticas cidadãos insurgentes, que, no contexto do planejamento insurgente, são reconhecidas como formas legítimas de reivindicação de planejamentos outros, e responsáveis pelo questionamento das relações de dominação. Tal compreensão expande os limites da profissão para além das organizações formais da sociedade civil, como o Estado e os poderes corporativos, integrando cidadãos que, embora não estejam

necessariamente vinculados ou empregados em instituições tradicionais de planejamento, contribuem ativamente para a produção cotidiana do espaço urbano (Miraftab, 2009). Na perspectiva de Miraftab,

necessitamos considerar essas práticas seriamente e reconhecê-las como instâncias do fazer a cidade, como exemplos das pessoas planejando seus próprios futuros, um futuro que corporifica um urbanismo humano – algo que a profissão de planejador como a conhecemos falhou em fazer. (Miraftab, 2016, p.367)

Miraftab (2016) propõe uma visão ampliada do conceito de planejamento, transcendendo a compreensão tradicionalmente associada à palavra. Para ela, o planejamento não se restringe a processos formais ou institucionalizados, mas deveria ser constituído também pelas “práticas insurgentes” que envolvem tanto as mobilizações sociais organizadas quanto as manifestações espontâneas da população, especialmente aquelas que desafiam o poder estabelecido e buscam transformar o espaço urbano. Essas resistências, muitas vezes ligadas a disputas sobre o significado de certos espaços, são vistas pela autora como práticas fundamentais ao campo do planejamento, pois envolvem uma interação com as instâncias do poder público, buscando mudanças a partir de construções coletivas.

Mesmo as práticas espontâneas, que carecem de qualquer organização coletiva ou formalizada, possuem o potencial de comunicar uma visão alternativa de planejamento, indicando que existem diversos caminhos para a construção de um planejamento mais inclusivo, que ultrapassa os limites das abordagens tradicionais. Para Miraftab, essas manifestações sociais, embora menos estruturadas, são igualmente válidas como resposta ao planejamento convencional, pois contém em si as sementes de outras configurações possíveis para as nossas cidades, ampliando as possibilidades e a compreensão do que é possível e necessário no contexto urbano.

A abertura do planejamento urbano a outras formas de ação é especialmente relevante para a presente pesquisa, que se debruça sobre as dinâmicas cotidianas de apropriação na BR-440. Como veremos adiante, ao longo dos últimos anos, essas práticas sociais têm atribuído novos significados ao espaço, transformando o território em função das ações locais insurgentes, em contraste com o projeto original e hegemônico da rodovia.

De modo geral, as práticas insurgentes vão operar a favor de um tipo diferente de planejamento a partir de três principais características a (I) transgressão no tempo,

lugar e ação, a (II) contra e anti-hegemonia e a (III) imaginação (Miraftab, 2016). A transgressão envolve romper com falsas dicotomias entre os espaços de ativismo, ultrapassar as fronteiras nacionais, construindo uma solidariedade transnacional e, ainda, agir a partir de uma consciência historicizada.

Já o caráter contra e anti-hegemônico se manifesta na desestabilização das relações de dominação, sendo inerentemente anticapitalista. A imaginação se apresenta como o fio condutor para a recuperação de um idealismo por uma sociedade justa, caráter fundamental para a compreensão de que um tipo diferente de planejamento urbano é possível (Miraftab, 2016).

Nas teorizações acerca do planejamento urbano, a cidadania é uma questão fundamental e crítica, sendo um instrumento de reivindicação e transformação da cidade. Vale ressaltar que, ao mobilizar o uso do adjetivo “insurgente”, Miraftab faz referência à noção de “cidadania insurgente” desenvolvida por James Holston a partir de sua análise de conflitos fundiários existentes nas periferias da cidade de São Paulo.

Segundo o autor, os movimentos de cidadania insurgente têm feito das cidades espaços privilegiados para o surgimento de novas formas de cidadania, principalmente em contextos de desigualdade (Holston, 2016). Eles sugerem novas maneiras de organização e reivindicação de direitos, envolvendo um projeto particular de justiça social, fundamentado na equiparação, em vez da diferenciação (Holston, 2013).

Para Miraftab (2016), essa nova perspectiva de justiça, proposta pelos movimentos de cidadania insurgente, traz a questão da autodeterminação para o centro do debate sobre inclusão social. É uma mudança em direção à democracia participativa, que valoriza as ações diretas e coletivas, em contraste com a democracia representativa tradicional (Miraftab, 2016).

Holston (2013) observa que à medida que o processo de democratização no Brasil avançou, surgiram novas formas de violência, injustiça, corrupção e impunidade. Segundo o autor, as igualdades proporcionadas pela cidadania democrática “sempre produzem novas desigualdades, vulnerabilidades e desestabilizações, assim como meios para contestá-las” (Holston, 2013, p.352). Essa contradição não seria um desenvolvimento democrático anormal, mas sim parte de sua expansão particular no Brasil, que deve ser investigada em relação às suas especificidades (Holston, 2013).

Nesse sentido, essa nova forma de cidadania insurgente se desenvolve em paralelo a uma cidadania diferenciada, fundada na distinção entre cidadãos e que utiliza as diferenças sociais “para proporcionar tratamentos diferentes para categorias diferentes de cidadãos” (Holston, 2013, p.25). Operando como um mecanismo de distribuição de desigualdades, ela legitima e reproduz desigualdades sociais através da legalização de privilégios (Holston, 2016).

Contudo, os movimentos de cidadania insurgente desafiam essa lógica ao reivindicar direitos e promover a equidade. Holston (2013) exemplifica esse fenômeno a partir da experiência das periferias autoconstruídas no Brasil, locais historicamente marcados pela diferenciação, onde as populações excluídas criaram novas formas de pertencimento e resistência, confrontando as estruturas desiguais vigentes. Para o autor, elementos de diferenciação, como os direitos políticos, o acesso à terra, a ilegalidade, o servilismo, embora sustentem a cidadania diferenciada, também servem como base para a sua subversão (Holston, 2013).

Faranak Miraftab (2009) argumenta que, especialmente nos países do Sul global, os direitos universais prometidos pela cidadania são frequentemente desmentidos pelas interferências do capitalismo neoliberal, expondo a hipocrisia da cidadania moderna. No planejamento urbano hegemônico, os espaços regulamentados e inseridos em estruturas estabelecidas reforçam a democracia representativa, contribuindo para uma governança que estabiliza as relações entre o Estado e comunidades de base ou informais.

Miraftab (2009) explica que essa governança inclusiva é essencial para o neoliberalismo, que utiliza dos “espaços de ação convidados”, instâncias de participação criadas ou reconhecidas por instituições formais, como governos e ONGs, para incorporar os cidadãos em processos de tomada de decisão no planejamento urbano. Tal incorporação, entretanto, tende a ser cada vez mais formalizada e pouco efetiva, restando ao cidadão pouco ou nenhum poder real de decisão. O planejamento insurgente buscaria justamente enfrentar e desafiar as ilusões dessa participação simbólica, desestabilizando o poder hegemônico do capitalismo neoliberal ao abrir espaço para outras formas de ação e organização independentes das estruturas oficiais (Miraftab, 2016) (Figura 9).

Figura 9: Audiência Pública para a discussão das obras paradas na BR-440. Seguindo o pensamento de Mirafitab, trata-se de um exemplo de “espaços de ação convidados”.



Fonte: Foto de Marcelo Ribeiro, Tribuna de Minas, 2017. Disponível em: <https://tribunademinas.com.br/noticias/cidade/21-09-2017/audiencia-publica-discute-futuro-da-br-440.html>. Acesso em 10 de outubro de 2024.

Em países como o Brasil, o avanço da cidadania política e dos direitos formais tem sido acompanhado pelo aumento da exploração econômica e pelo enfraquecimento da responsabilidade pública em relação às necessidades básicas, como aponta Mirafitab (2009). Essa contradição, ou seja, uma inclusão formal que não se traduz necessariamente em inclusão substantiva, expõe a hipocrisia do modelo de cidadania neoliberal, que simbolicamente promove direitos, mas falha em assegurar justiça social concreta.

Desse modo, com o crescimento dos direitos políticos e civis, paradoxalmente, também se aprofundaram as desigualdades socioeconômicas, intensificando os movimentos de cidadania insurgente, que emergem como uma alternativa para a reivindicação de direitos (Sandercock, 1998b apud Mirafitab, 2009).

Neste momento neoliberal, a cidadania tangível não chega através das instituições legislativas do Estado. Pelo contrário, cresce sob a pele da cidade, isto é, como uma cidade invisível, através das práticas insurgentes de comunidades marginalizadas – sejam imigrantes desprivilegiados, minorias étnicas, racializadas e de gênero do mundo industrializado, ou os cidadãos invasores do Sul global. (Mirafitab, 2009, p. 40. Tradução nossa)

As práticas e os movimentos de cidadania insurgentes frequentemente operam por meio de “espaços de ação inventados,” caracterizados por Miraftab como as “insurreições e insurgências que o Estado e as corporações sistematicamente tentam marginalizar e criminalizar” (2016, p.368). Esses espaços podem emergir de iniciativas populares, protestos, ocupações, e outras formas de resistência, sejam elas espontâneas ou socialmente organizadas, onde as comunidades se mobilizam e articulam suas demandas de maneira autônoma.

O reconhecimento dessas práticas sociais, muitas vezes criminalizadas, é essencial para o planejamento insurgente, pois evidencia seu significativo potencial transformador na redefinição do próprio sentido do planejamento (Miraftab, 2016). Esses espaços inventados de ativismo promovem uma ruptura ontológica com a noção liberal de inclusão, ao mesmo tempo que desafiam suas limitações e ressignificam o conceito de cidadania.

Segundo a autora, os espaços de ação, tanto os convidados quanto os inventados, estabelecem uma relação dialética e mutuamente constituída, em vez de uma oposição binária (Miraftab, 2016). Compreender essa interação é essencial, pois revela que as práticas insurgentes frequentemente transitam entre os dois tipos de espaços conforme suas necessidades.

Entretanto, as instituições de poder tendem a impor uma falsa dicotomia entre eles, visando criminalizar os espaços inventados de ativismo e resistência. Para Miraftab (2016), os movimentos insurgentes precisam, assim, reinventar constantemente esses espaços de ação por meio de práticas de ruptura e de criação.

Devemos observar que uma construção binária de espaços convidados e inventados arrisca uma concepção fixa equivocada de estabilidade em cada espaço. Essa construção binária desconsidera a flexibilidade e a natureza inovadora do capitalismo e como ele se desdobra sobre o que quer que esteja a sua margem e busca incorporar o que quer que possa constituir uma ameaça a ele. O que hoje é uma alternativa pode se tornar uma tendência dominante e despolitizada pela repressão e cooptação amanhã, com sua força transformadora minada – deixando os ativistas com um “telefone de brinquedo sem sinal para chegar a lugar nenhum” – metáfora que meu colega Ken Salo usa para esses movimentos roubados. (Miraftab, 2016, p. 369)

A incorporação de movimentos alternativos pela dinâmica do capitalismo é uma questão recorrente nas diferentes conceituações e metodologias de planejamento alternativo. No caso do planejamento insurgente, a necessidade de reinvenção constante e a criação de novas táticas de resistência buscam escapar do

que Svirsky (2010 apud Miraftab, 2016) chama de "ativismo escravo" — uma atuação despolitizada, que opera no âmbito da democracia representativa.

As práticas sociais insurgentes, por sua vez, inevitavelmente enfrentam caminhos de conflito, embora nem sempre de confronto direto. Contudo, nem toda insurgência contribui de forma progressista para um urbanismo humano. Miraftab (2016) exemplifica essa distinção ao citar o movimento insurgente de direita *Clive Bundy*, nos Estados Unidos, que envolveu uma ocupação e confronto armado com as autoridades de Nevada, em protesto contra a taxaço federal sobre os direitos de pastagem em uma área de preservação.

Em contraste, os exemplos de insurgências com potencial transformador citados por Miraftab (2016), compartilham características que reafirmam seus princípios transgressivos, contra-hegemônicos e imaginativos para alcançar um urbanismo mais inclusivo, voltado não apenas para o bem-estar humano, mas em harmonia com todos os outros seres, incluindo os não humanos.

Entre essas características, destacam-se a transnacionalidade, como no caso do "Meio-Oeste Insurgente: Diálogos Transnacionais para um Urbanismo Humano" e do "Centro Autônomo de Albany Park", onde ocorre uma colaboração entre movimentos comunitários de Chicago e do México; e o uso de atos performativos, como visto no Gezi Park, em Istambul, onde a resistência foi expressa por meio de táticas como o "Homem Parado" e a "Mesa na Terra," performances que reivindicaram o valor de uso do espaço público contra a apropriação capitalista. Em ambas situações, observa-se como as práticas insurgentes inventam seus próprios espaços de ação e transitam além e entre esses e os espaços convidados de ativismo (Miraftab, 2016).

Em Juiz de Fora (MG), o uso de atos performáticos como forma de reivindicação do espaço público ganhou destaque em 2022 com a intervenção intitulada "Praia", que poderia ser interpretada, a partir de Miraftab, como um "espaço de ação inventado". Realizada por meio da Lei Murilo Mendes, que financia projetos culturais, a performance do coletivo Mercúrio Líquido foi viabilizada pelo edital "Pau Brasil", criado para celebrar e refletir sobre o centenário da Semana de Arte Moderna de 1922. A intervenção propunha transformar o Parque Halfeld, um dos lugares de encontro mais tradicionais da cidade, em um cenário litorâneo, experimentando uma nova forma de apropriação do espaço urbano.

Segundo a diretora da intervenção, Letícia Nabuco (Miranda, 2022), a criação de uma praia em uma praça pública de uma cidade interiorana visava sensibilizar e provocar reflexões na população acerca da expansão dos corpos e das relações geralmente associadas ao ambiente litorâneo. A ideia era que essa experiência pudesse se expandir para outros espaços públicos, como as praças.

Questionando a forma como os cidadãos lidam com a exposição das diferenças corporais, a performance trazia artistas com corpos diversos, vestidos como se estivessem em uma praia, usando sungas, biquínis, cangas, boias, guarda-sóis, cadeiras coloridas, e delimitando o espaço da intervenção com uma lona amarela (Figura 10). Ao recriar o ambiente da praia - tradicionalmente associado a atividades de ócio e lazer - no centro da cidade de Juiz de Fora, um espaço usualmente destinado a atividades produtivas, a ação questionava e ressignificava os usos e sentidos convencionais atribuídos a este espaço público, apontando para possibilidades outras de apropriação e de atribuição de sentido à cidade.

Figura 10: Intervenção artística “Praia”, que questiona os padrões estéticos e as normas que não atendem parte dos corpos em Juiz de Fora - MG.



Fonte: Foto de Amanda Lüdtke e João Paulo Brum/Divulgação (2022). Disponível em: https://tribunademinas.com.br/noticias/cultura/07-02-2022/intervencao-praia-movimenta-redes-sociais-no-fim-de-semana.html#goog_rewarded. Acesso em 10 de outubro de 2024.

No entanto, o que se observou foi uma enorme polêmica e polarização de opiniões, tanto nas redes sociais quanto entre figuras políticas locais. Enquanto parte da população e, até mesmo, membros do poder público elogiavam a proposta, as principais críticas se concentravam no uso de recursos públicos para financiar uma performance que muitos não consideravam arte, mas um desrespeito aos valores tradicionais. Nessa situação, o vereador Bejani Júnior protocolou um documento

solicitando informações sobre o uso do dinheiro público investido na intervenção, refletindo a insatisfação de setores conservadores da população (G1, 2022).

Para Nabuco, em reportagem de Ricardo Miranda no jornal O Pharol (2022),

“A gente que quer tanto uma praia em Juiz de Fora, que a gente possa estar inventando essa praia, que é a que a gente quer: ampla, convidativa, inclusiva, que celebra a diferença. Entendendo que a praia é esse espaço acessível, gratuito, onde todos podem conviver – independente de classe social, identidade de gênero, racialização, sexualidade, tamanho do manequim, idade.”

A intervenção "Praia" estava programada para ocorrer em dois finais de semana, mas a segunda etapa foi interrompida. Diante da polêmica gerada, a Prefeitura de Juiz de Fora (PJF) decidiu adiar a performance, assim como a apresentação "Paz, amor e liberdade," ambos financiados pelo poder público. A justificativa, segundo a Secretaria de Segurança Urbana e Cidadania (SESUC), foi o risco elevado de turbulência social, com ameaças à integridade física dos artistas e da população, o que levou à suspensão temporária das atividades (Tribuna de Minas, 2022).

Porém, o cancelamento da segunda apresentação não encerrou o movimento iniciado pela "Praia." Em resposta, o coletivo Mercúrio Retrógrado organizou o "Biquinção do Praia," realizado no mesmo dia e horário que a intervenção original ocorreria. Dessa vez, de forma independente e sem a participação da Prefeitura, o evento transcorreu sem a hostilidade temida. Segundo Nabuco, o clima foi de celebração coletiva, e sem o uso de dinheiro público, as críticas pautadas na moralidade se sobressaíram (Tribuna de Minas, 2022).

Nesse contexto, a performance "Praia" pode ser interpretada como uma forma de insurgência. Essa hipótese se apoia no fato de que a intervenção combinava arte, ativismo e mobilização social, lançava questionamentos a respeito do uso dos espaços públicos e utilizava dos espaços de ação convidados para viabilizar seu financiamento, enquanto propunha um novo significado para o Parque Halfeld por meio do uso imaginativo do espaço público. Mesmo quando, reprimidos pelas forças reacionárias, os artistas não puderam mais atuar a partir dos espaços de ação convidados, novos espaços de ação foram então inventados.

Com sua natureza performática, a intervenção parece questionar as normas de comportamento típicas desse espaço, possivelmente desestabilizando as relações de poder que o estruturam. Ademais, ao transgredir simbolicamente o tempo e o

espaço, a performance pode sugerir uma busca por ampliação dos usos e da liberdade no espaço público, trazendo à tona reflexões sobre novas formas de apropriação urbana.

A intervenção também revela a complexidade de definir o que, de fato, configura uma prática insurgente. Esta não é uma delimitação simples e, à medida que o presente estudo se desenvolvia, surgiam também questões sobre os limites e características que definem o próprio planejamento urbano insurgente, especialmente por ele incorporar essas práticas sociais como parte fundamental do planejamento urbano. Nesse sentido, a performance “Praia” pode ser interpretada como alinhada, em alguma medida, à definição de insurgência proposta por MirafTAB e por Holston. Para o autor,

a insurgência define um processo que é uma ação na contramão, uma contrapolítica, que desestabiliza o presente e o torna frágil, desfamiliarizando a coerência com que geralmente se apresenta. Insurgência não é uma imposição de cima para baixo de um futuro já orquestrado. Ela borbulha do passado em lugares onde as circunstâncias presentes parecem propícias a uma irrupção. Desse ponto de vista, o presente é como um pântano: vazando, cheio de furos, lacunas, contradições e mal-entendidos, existentes logo abaixo de todas as pressuposições tácitas que conferem ao presente sua aparente coerência (Holston, 2013, p. 62)

Assim, é interessante refletir como essas ações, mesmo sem um plano urbano formal, projeto definido ou intervenção arquitetônica clara, podem contribuir para a construção de um urbanismo mais inclusivo, já que elas contêm em si um potente imaginário a respeito dos significados atribuídos à cidade como o locus da vida cotidiana. A existência de práticas insurgentes espontâneas, questionadoras e imaginativas, portanto, seria uma condição fundamental para a consolidação de um planejamento insurgente. Essas questões reforçam a necessidade de um debate mais aprofundado sobre o papel do planejamento insurgente no campo do planejamento urbano alternativo e sua relação com outras metodologias emergentes.

Nesse sentido, acreditamos que seja fundamental discorrermos sobre a forma como o planejamento insurgente se insere nesse campo de conhecimento mais amplo, que diz respeito ao “planejamento urbano alternativo”. Ele ocupa o mesmo papel que outras práticas emergentes de planejamento alternativo, abordadas nas últimas décadas por um conjunto significativo de autores, ou apresenta características conceituais e práticas que o diferenciam? E de que forma o planejamento insurgente se articula com essas outras metodologias emergentes? Essas reflexões abrem

espaço para uma breve conceituação de algumas metodologias de planejamento alternativo, permitindo um exame comparativo mais amplo entre essas práticas contemporâneas.

2.4 Explorando algumas práticas de planejamento urbano alternativo

Nesta seção, abarcamos uma série de práticas, movimentos e tendências em torno da noção de planejamento alternativo que têm ganhado presença no cenário atual, como o *placemaking*, a acupuntura urbana, a intervenção temporária, o urbanismo tático, o desenho cívico, o urbanismo colaborativo, o urbanismo cidadão e o urbanismo de guerrilha, sendo que cada um deles tem desenvolvido suas próprias metodologias de atuação. Tal estudo é fundamental, pois mostra como o planejamento alternativo tem crescido e se consolidado ao longo das últimas décadas como uma forma legítima de se pensar e fazer cidades.

A abordagem metodológica dessas práticas foi estruturada a partir de uma pesquisa bibliográfica e de uma análise comparativa, permitindo uma visão sistemática e crítica das suas características e potencialidades. A pesquisa bibliográfica ofereceu um aprofundamento conceitual que foi baseado em distintas fontes, como artigos, livros, dissertações, teses e outras publicações, com destaque para os estudos de Adriana Sansão Fontes⁶. Dessa forma, foi possível consolidar o referencial teórico necessário para compreender o papel dessas práticas emergentes no campo do planejamento urbano contemporâneo.

O procedimento adotado para a pesquisa bibliográfica envolveu as seguintes etapas: (a) Busca e levantamento de referências bibliográficas e metodologias que abordassem os temas e conceitos tratados; e (b) Leitura, sistematização e análise dos materiais selecionados. A análise comparativa, por sua vez, organizou as informações em uma tabela que utilizou critérios específicos, o que permitiu identificar e evidenciar semelhanças e particularidades teórico-metodológicas entre os oito movimentos discutidos. Em seguida, esses dados foram interpretados e contextualizados no debate sobre o planejamento insurgente, proporcionando um entendimento mais claro

⁶ As práticas trabalhadas nesta discussão têm como base o referencial teórico apresentado por Adriana Sansão Fontes, em curso ministrado remotamente no primeiro semestre de 2023, intitulado “Urbanismo Tático: Transformando a Cidade do Século XXI”.

sobre as relações entre ele e as outras abordagens alternativas de planejamento urbano. Os critérios de análise incluíram:

(i) Ano de consolidação: que diz respeito a um primeiro marco temporal desta prática, como publicação de um livro ou tese, ou utilização do termo por uma grande organização. Tem como objetivo localizar o termo/prática temporalmente;

(ii) Local de consolidação: que diz respeito aos locais de atuação dos responsáveis pela criação do termo. Tem como objetivo localizar o termo/prática espacialmente, entendendo as condições ambientais e culturais que levaram a sua criação;

(iii) Principais autores: os principais autores de cada um dos termos analisados, sendo também a referência utilizada para a atual pesquisa. Tem como objetivo apresentar os principais autores de cada termo/prática para futuros estudos, e delimitar a ótica no qual a presente pesquisa se baseia;

(iv) Escala: referente à extensão das intervenções propostas pela prática. Tem como objetivo compreender a escala de aplicação do termo/prática;

(v) Formalidade: indica se as intervenções foram sancionadas e/ou fomentadas pelo poder público (formais) ou feitas sem o aval das autoridades (informal). Tem como objetivo entender a relação do termo/prática com o poder público;

(vi) Presença de profissionais: referente à presença de profissionais de planejamento urbano no desenvolvimento de intervenções. Tem como objetivo entender o papel assumido pelos técnicos em cada termo/prática;

(vii) Principais agentes: traz os principais atores participantes das práticas, tanto no desenvolvimento quanto na implantação. Tem como objetivo elencar os principais responsáveis pela aplicação e disseminação do termo/prática.

A etapa final metodológica envolveu a síntese e conclusão da análise dos dados e informações levantados, com reflexões que sustentam a compreensão do planejamento insurgente como uma categoria conceitual distinta no contexto das práticas alternativas emergentes. Esse processo analítico não apenas sistematizou os resultados, mas também evidenciou os motivos pelos quais o planejamento insurgente se diferencia e se articula de maneira singular em relação às outras abordagens, destacando sua relevância teórica no campo teórico do planejamento urbano contemporâneo.

Cabe destacar que essa compilação de informações foi construída a partir de bibliografia e referências consolidadas de cada um destes termos, porém todas as práticas estudadas são atuais e emergem espontaneamente em diversas cidades pelo mundo, fazendo com que suas definições, características e aplicações estejam em constante evolução e tenham certo grau de particularidade.

Por fim, como observação, o planejamento insurgente não foi inserido nas tabelas de levantamento e análise das metodologias de planejamento alternativo (Tabelas 1 e 2) devido à sua já extensa exploração na primeira seção deste capítulo, onde suas características fundamentais foram discutidas em profundidade. Essa escolha reflete a necessidade de evitar redundâncias e manter o foco na exposição das outras metodologias emergentes definidas. No entanto, ele será retomado no momento da análise comparativa, com o objetivo de identificar semelhanças e diferenças com os outros movimentos, além de explorar como eles se relacionam entre si. Dessa forma, busca-se compreender melhor o papel do planejamento insurgente em relação às práticas emergentes e responder às questões propostas pela pesquisa.

2.4.1 Práticas de planejamento alternativo: possibilidades para o redirecionamento do modelo hegemônico

De modo geral, essas oito práticas alternativas selecionadas, originárias principalmente, mas não somente, do Norte global e consolidadas a partir dos anos 1990, ganham força com a chegada do século XXI. A abertura à participação popular (a partir de práticas que se desenvolvem “de baixo para cima”), a atuação em escalas locais e a integração de técnicos de diversas disciplinas são marcas distintivas dessas metodologias. Contudo, comumente o que as torna especialmente particulares é a diversidade no grau de formalidade, na temporalidade de suas intervenções, e na complexidade dos atores envolvidos em seus processos.

Essas metodologias possuem padrões que não apenas exemplificam manifestações concretas do planejamento alternativo, mas também ampliam nosso entendimento do campo como um todo, criando novos paradigmas de ação e participação que questionam o planejamento hegemônico. A seguir, uma breve descrição dessas metodologias permitirá que exploremos suas especificidades e o modo como se articulam com o planejamento insurgente (Tabela 1).

Tabela 1: Caracterização de práticas de planejamento urbano alternativo.

Práticas de Planejamento Urbano Alternativo	Descrição e principais características
Placemaking	<p>O termo <i>placemaking</i> foi cunhado nos Estados Unidos em meados da década de 1990, a partir da Organização Não Governamental (ONG) <i>The Project for Public Spaces</i> (PPS), para descrever a abordagem presente em seus projetos. Segundo a PPS, “o <i>placemaking</i> facilita padrões criativos de utilização, prestando especial atenção às identidades físicas, culturais e sociais que definem um lugar e apoiam a sua evolução contínua.” (2007), desenvolvendo-se como um processo colaborativo de construção do espaço público, com o intuito de potencializar o valor coletivo. Sua metodologia permite integrar diversas opiniões em uma visão coesa, traduzindo-a em um plano que assegura a implementação do projeto de forma sustentável (PPS, 2007), a partir da colaboração de atores diversos, como o poder público, a iniciativa privada, as ONG’s e sociedade civil (Markusen; Gadwa, 2010). Segundo Siena (2017), o método tem a capacidade de ativar processos que não dependem de regulamentação muito rígida, permitindo maior agilidade e o posicionamento da comunidade como protagonista dessas mudanças urbanas.</p>
Acupuntura Urbana	<p>A sistematização dada por Jaime Lerner ao conceito de acupuntura urbana, criado por Manuel de Solà-Morales em 1990 (Lopes; Castro, 2021), demonstra que este atua como a própria acupuntura nas ciências médicas, recuperando um ponto “doente” e sua área ao redor por meio de um simples toque no ponto em questão, ou seja, uma ação pontual revitalizadora (Lerner, 2011), sendo concretizada através de diferentes agentes. É interessante perceber que nessa abordagem o tecido urbano é compreendido como um organismo vivo, o que favorece a reação em cadeia a partir da ação precisa e necessariamente rápida. Para o autor, semelhantemente aos corpos, algumas cidades se encontram doentes, precisando de um urbanismo que as faça reagir. Nesse sentido, esse seria o papel da acupuntura urbana, promover transformações pontuais, positivas e revitalizadoras, que em muitos casos se propagaram em processos maiores dentro do planejamento das cidades. A publicação da obra “Acupuntura Urbana” em 2003, de Jaime Lerner, pode ser entendida como um marco temporal por tornar o conceito amplamente reconhecido e, então, colaborar para a mudança de paradigma na prática do planejamento urbano já no início do século XXI. Posteriormente, o arquiteto finlandês Marco Casagrande também aprofunda o conceito em suas experiências na cidade de <i>Taiwan</i> junto à reabilitação ambiental (Lopes; Castro, 2021).</p>
Intervenções Temporárias	<p>As intervenções temporárias são definidas por Adriana Sansão Fontes, autora que firmou o conceito no Brasil, como ações temporárias e contestatórias no espaço urbano contemporâneo, compreendendo o efêmero como sinal de liberdade e válvula de escape para o indivíduo (Fontes, 2011). Mesmo que temporárias, Fontes considera que essas ações deixam marcas duradouras nos</p>

	<p>lugares e podem motivar transformações mais longas também. O desenvolvimento desse conceito acontece a partir da ideia de alta modernidade, na perspectiva do sociólogo britânico Anthony Giddens. Nesse contexto específico, a transitoriedade atravessa grande parte das relações sociais e econômicas (Fontes, 2012). Segundo Fontes, as ações são intencionalmente temporárias, por surgirem de uma atitude diferenciada frente à cidade contemporânea e suas particularidades, sendo compostas por oito dimensões-chave: o transitório, o pequeno, o particular, o subversivo, o ativo, o interativo, o participativo e o relacional (Fontes, 2012), ou seja, “a intervenção temporária é a que se move no âmbito do transitório, do pequeno, das relações sociais, que envolve a participação, ação, interação e subversão, e é motivada por situações existentes e particulares [...]” (2012, p.36).</p>
<p>Urbanismo Tático</p>	<p>O termo foi cunhado por Mike Lydon e Anthony Garcia com a publicação de seu primeiro livro em 2011, podendo ser entendido como um método alternativo aos grandes empreendimentos urbanos, sugerindo intervenções urbanas descentralizadas, "de baixo pra cima", ágeis, em rede, com baixo custo e baixa tecnologia (Lydon; Garcia, 2015), visando a ativação de espaços principalmente públicos. Para seus autores, este método pode ser utilizado por diversos atores, como o poder público, a iniciativa privada, as organizações não governamentais e a sociedade civil, contando com três principais aplicações (Lydon; Garcia, 2015): aquelas iniciadas pela população, como uma forma de evitar a burocracia dos projetos convencionais, através de protesto, protótipos ou demonstração visual; como uma ferramenta para o governo municipal, desenvolvedores ou ONGs interagirem com a população; e como uma “fase 0” implementada inicialmente como ferramenta do governo municipal ou desenvolvedores para testar uma ideia antes de se comprometer com investimentos de longo prazo. O urbanismo tático pode ser considerado uma prática recente e ainda em construção, abarcando ações de pequena escala e propondo a ativação de espaços através do redesenho ou reprogramação de locais públicos, o que permite verificações e novas transformações. (Fontes et al, 2021b).</p>
<p>Desenho Cívico</p>	<p>Criado por Domenico Di Siena, arquiteto e urbanista com atuação na Europa e América Latina, a metodologia foi elaborada a partir da sua experiência com projetos urbanos e apresentada através da publicação da primeira versão de seu livro <i>“Civic Design Method White Paper”</i>, em 2019. Nesta prática, é almejado o maior número de participantes no processo projetual, que é mediado pelo planejador urbano e sancionado pelo poder público, sendo um processo faseado de pequena escala, mas replicável e passível de conexões em rede, assim como o urbanismo tático. De acordo com Siena (2019), o desenho cívico propõe a colaboração de diversas pessoas para encontrar soluções projetuais, tendo como enfoque a cidadania e a relação da comunidade com o seu território. Em seu livro, há destaque para o papel do <i>designer</i> cívico no processo projetual, que deve ser inclusivo, acessível e transparente (Siena, 2019). O <i>designer</i> cívico é compreendido como um facilitador que propicia um espaço de intercâmbio e colaboração, no qual é gerada uma “Inteligência Coletiva”, que será responsável pela criação de respostas ao problema inicial. Portanto, ele se apresenta um <i>designer</i> do processo criativo, definindo as dinâmicas, atividades, tecnologias e frequência das ações, facilitando a relação entre o maior número de atores (Siena, 2019).</p>

<p>Urbanismo Colaborativo</p>	<p>A partir da perspectiva da autora Laura Sobral Rodrigues, através da ideia do “fazer juntos”, o Urbanismo Colaborativo se baseia em experiências de colaboração entre os cidadãos, instituições e o poder público nas cidades. Esse urbanismo é construído sobre cooperações entre práticas urbanas <i>bottom-up</i> (de baixo para cima) e o planejamento urbano das cidades (Rodrigues, 2022). Segundo o “Manifesto pelo Urbanismo Colaborativo”, da Rede Brasileira de Urbanismo Colaborativo (RBU), as principais características dessa vertente se baseiam no envolvimento de atores tradicionalmente excluídos das dinâmicas de planejamento, gestão e ação sobre o espaço urbano junto aos atores já estabelecidos (2018). Para a rede, a prática surge da associação entre o ativismo, os estudos acadêmicos e o desejo de mudança da própria sociedade, em busca de promover cidades mais inclusivas e cocriadas. Dentre os valores que direcionam as ações estão: colaboração; inclusão socioespacial; respeito; transdisciplinaridade; inovação social; e transparência. (RBU, 2018). Laura Rodrigues argumenta que “a estrutura jurídica local deve ser levada em consideração, bem como a cultura do uso dos espaços públicos, as necessidades e as aspirações locais” (2022, p.104), considerando também a adaptabilidade das ferramentas de cooperação implementadas em cada território. Para a autora, essas ferramentas podem se relacionar com novas formas de governança urbana e, também, de experimentação, promovendo a aproximação entre o planejamento urbano e a governança do dia a dia (2022).</p>
<p>Urbanismo Cidadão</p>	<p>O Urbanismo Cidadão surge da necessidade de entender as práticas urbanas que propõem alternativas ao planejamento urbano tradicional na América Latina e Caribe (Acevedo et al., 2022). Uma vez que movimentos e práticas emergentes começam a ganhar força e notoriedade no mundo, surge a necessidade de investigar como se configura as suas trajetórias e evolução no contexto dos espaços públicos e problemáticas latinas. O seu maior diferencial é a perspectiva latino-americana diante dos processos alternativos. O Urbanismo Cidadão propõe intervenções urbanas de pequena escala, pensadas de forma participativa, transdisciplinar, colaborativa e replicável (Acevedo et al., 2022), sancionadas ou não. Apesar da sua diversidade, todas as aplicações têm como objetivo um mesmo resultado: sociedades organizadas tomadoras de decisões, que entendem o potencial dos bens comuns e se identificam como os agentes que melhor conhecem seu território (Acevedo et al., 2022). As cidades são entendidas como “expressões espaciais de relações sociais, interpessoais, econômicas, de poder, de cuidado e de contenção” (Acevedo et al., 2022), na qual espaços comuns devem ser pensados sob uma perspectiva de justiça e direitos (Acevedo et al., 2022).</p>
<p>Urbanismo de Guerrilha</p>	<p>O urbanismo de guerrilha possui uma característica que o diferencia das demais práticas analisadas: elas são informais e, na maioria das vezes, subversivas. O termo ganhou notoriedade a partir dos estudos de Jeffrey Hou, em especial com a publicação de seu livro <i>“Insurgent Public Space: Guerrilla urbanism and the remaking of contemporary cities”</i>, em 2010. A análise de Hou (2020) não se restringe a um país ou região na delimitação do conceito, tendo a vertente caracterizada por ações que desestabilizam o</p>

	planejamento convencional e que são geralmente não planejadas e não roteirizadas. Apesar de parecerem insignificantes, por sua pequena escala e espontaneidade, são exatamente estas características que tornam as ações de urbanismo de guerrilha tão eficazes contra a paisagem urbana hegemônica, já que não necessitam de grandes grupos iniciais, altos investimentos ou infraestrutura (Hou, 2010). Elas demonstram o poder dos coletivos e dos indivíduos de desestabilizarem e interromperem o sistema atual, ao mesmo tempo que propõem alternativas e resistências (Hou, 2020). O urbanismo de guerrilha “reconhece tanto a capacidade dos cidadãos como as oportunidades nas condições urbanas existentes para mudanças radicais e cotidianas contra as forças dominantes na sociedade” (Hou, 2010, p.15).
--	---

Fonte: elaborada pela autora e Lourdes Caroline Ribeiro Sanches da Silva, 2023.

Para realizar a análise das metodologias de planejamento alternativo, os dados levantados foram organizados em formato de tabela, o que facilita a visualização das principais características de cada prática e permite uma comparação direta entre elas. Essa organização em critérios específicos foi essencial para identificar semelhanças, divergências e potenciais articulações entre estas metodologias e a conceituação do planejamento insurgente, tema central desta pesquisa. A seguir, a tabela sumariza os dados analisados, servindo como base para a discussão que se desenvolverá ao longo desta seção (Tabela 2).

Tabela 2: Caracterização de metodologias emergentes de planejamento alternativo.

Termos e práticas	Ano de consolidação	Local de consolidação	Principais autores	Escala	Formalidade	Presença de profissionais	Principais agentes
Placemaking	1995	EUA	<i>The Project for Public Spaces</i> , Domenico Di Siena, Ann Markusen e Anne Gadwa	Pequena a grande (multi estadual ou multi regional)	Majoritariamente formal	Sempre	Poder público, iniciativa privada, organizações não-governamentais e sociedade civil
Acupuntura urbana	2003	Europa e América Latina	Manuel de Solà-Morales; Jaime Lerner; Marco Casagrande	Pequena à grande (pontuais e estratégicas)	Formal ou informal	Frequente	Poder público, iniciativa privada, organizações não-governamentais e sociedade civil
Intervenção temporária	2011	Europa e América Latina	Adriana Sansão Fontes	Pequena	Formal ou informal	Frequente	Poder público, iniciativa privada, organizações não-governamentais e sociedade civil
Urbanismo tático	2011	EUA	Mike Lydon e Anthony Garcia, Adriana Sansão Fontes	Pequena	Formal ou informal	Frequente	Poder público, iniciativa privada, organizações não-governamentais e sociedade civil
Desenho cívico	2019	Europa e América Latina	Domenico Di Siena	Pequena	Formal	Sempre	Poder público, organizações não-governamentais, sociedade civil
Urbanismo colaborativo	2019	Europa	Laura Sobral Rodrigues	Pequena à grande	Majoritariamente formal	Sempre	Poder público, iniciativa privada, organizações não-governamentais e sociedade civil
Urbanismo cidadão	2022	América Latina	Acevedo et al.	Pequena	Formal ou informal	Frequente	Poder público, iniciativa privada, organizações não-governamentais e sociedade civil
Urbanismo de Guerrilha	2010	-	Jeffrey Hou	Pequena	Informal	Esporadicamente	Organizações não-governamentais e sociedade civil

Fonte: Elaborada pela autora e Lourdes Caroline Ribeiro Sanches da Silva, 2023.

Após a organização das informações na tabela, observa-se que a maioria das práticas foi consolidada nos últimos quinze anos, evidenciando o crescente interesse por métodos de intervenção urbana que promovam o planejamento alternativo na contemporaneidade. Além disso, é possível identificar um local de surgimento e consolidação predominante, com forte presença no Ocidente – Estados Unidos, Europa e América Latina. Isso reflete o contexto no qual essas práticas emergem, em resposta às questões impostas pela cidade neoliberal, onde o planejamento urbano tende a privilegiar os interesses privados em detrimento do bem coletivo.

A única lacuna da tabela está relacionada ao local de consolidação ou origem do termo “urbanismo de guerrilha”. Isso ocorre porque, em seu livro (*Insurgent Public Space: Guerrilla Urbanism and the Remaking of Contemporary Cities*), Jeffrey Hou (2010) descreve intervenções emergentes em diferentes países, que compartilham apenas a espontaneidade e a contestação à paisagem urbana estabelecida, sem uma origem geográfica específica. Dessa forma, Hou não limita o conceito a um país ou região em particular.

Existe uma interseção significativa entre essas diferentes metodologias de planejamento quando abordamos os seus principais autores e autoras. Adriana Sansão Fontes, por exemplo, é uma pesquisadora de referência tanto no Urbanismo Tático quanto nas Intervenções Temporárias, além de integrar a rede global de *placemakers*. De modo semelhante, Domenico Di Siena introduziu a metodologia do Design Cívico, ao mesmo tempo que colaborou com o *Placemaking*, estando presente no livro “*Placemaking Latinoamérica*”, de 2017. A arquiteta e urbanista Laura Sobral Rodrigues também trabalha com a confluência do Urbanismo Colaborativo com outras metodologias emergentes, como é o caso do Urbanismo Tático.

Em sua maioria, essas abordagens de planejamento alternativo promovem intervenções de pequena escala. Porém, grande parte dessas metodologias permitem a replicação e a articulação em rede das intervenções pontuais, aumentando a área de impacto da ação. São assim principalmente as propostas pautadas na Acupuntura Urbana, que devem priorizar um efeito em cadeia a partir da ação pontual (Lerner, 2011). Já o Urbanismo Colaborativo e o *Placemaking* possibilitam a aplicação em escalas maiores, sendo o último passível de configurar políticas até mesmo na escala regional (Markusen; Gadwa, 2010).

Independente da escala da intervenção, seja de pequeno ou grande porte, para Freidmann (2002, apud Miraftab, 2009), um dos pilares fundamentais do planejamento insurgente é a compreensão de que os problemas não podem ser abordados de forma isolada, mas devem ser enfrentados simultaneamente em múltiplas escalas para alcançar transformações efetivas. Isso implica que uma intervenção local, por exemplo, deve levar em conta suas implicações no contexto mais amplo da cidade, assim como as dinâmicas urbanas mais amplas influenciam a realidade local. Dessa forma, o planejamento insurgente, promove mudanças que vão além do espaço imediato da intervenção, impactando de forma mais ampla o tecido urbano e as condições de vida dos cidadãos.

A formalidade das intervenções urbanas é um dos aspectos mais diversificados entre as metodologias analisadas. Quatro delas — urbanismo tático, intervenções temporárias, urbanismo cidadão e acupuntura urbana — admitem tanto ações sancionadas quanto não sancionadas, mostrando uma flexibilidade em relação à legitimidade formal das práticas. Em contraste, o urbanismo de guerrilha se distingue por ser exclusivamente voltado para intervenções informais. As demais metodologias tendem a focar em intervenções formalizadas, geralmente com a participação de técnicos e/ou profissionais de planejamento urbano. Vale ressaltar que, mesmo nas abordagens informais, há a possibilidade de envolvimento de profissionais, evidenciando a flexibilidade dessas oito práticas também em relação à colaboração técnica.

Já as práticas sociais que partem do planejamento insurgente, por desafiam estruturas de poder hegemônicas, geralmente ocorrem sem o consentimento formal das autoridades e são frequentemente vistas como ações informais. Mesmo assim, os espaços de ação convidados, criados ou reconhecidos por instituições formais - como governos e organizações - podem envolver os cidadãos em processos decisórios relacionados ao planejamento urbano.

Nesses contextos, observa-se que o planejamento tradicional tende a utilizar tais espaços regulamentados, que operam dentro das estruturas de poder estabelecidas, para reforçar os mecanismos de democracia representativa, em vez de ampliá-los ou transformá-los para incorporar maior inclusão. No entanto, por abrir o planejamento a outras formas de ação, o planejamento insurgente desestabiliza essa participação cidadã de caráter simbólico que o capitalismo neoliberal utiliza para alcançar o seu poder hegemônico.

Assim como ocorre com as práticas insurgentes, a maioria das metodologias de planejamento alternativo são flexíveis e capazes de transitar entre diferentes tipos de espaços de ação – os inventados e os convidados. Elas podem tanto desafiar e resistir às estruturas de poder estabelecidas em contextos informais, quanto colaborar ou se integrar ao poder instituído, ocupando espaços formais. Essa flexibilidade permite que essas abordagens adaptem suas estratégias de acordo com o contexto e os objetivos de cada intervenção.

Contudo, ao optar por essa integração, essas iniciativas alternativas correm o risco de cooptação pelo próprio planejamento neoliberal. Nesse processo, o neoliberalismo pode ressignificar essas práticas, atribuindo-lhes um novo significado que se alinha aos interesses do sistema, o que acaba reforçando o planejamento "esquizofrênico" criticado por Miraftab (2016) e colocando em risco uma parte significativa de seu potencial crítico.

Esse dilema é central para a discussão sobre a eficácia do planejamento insurgente, uma vez que revela como as práticas que visam a transformação social podem, em determinados contextos, ser absorvidas pelas lógicas dominantes, comprometendo suas propostas originais de mudança. Portanto, a flexibilidade dessas metodologias não é apenas uma vantagem, mas também uma estratégia de sobrevivência, um desafio constante que exige vigilância e criatividade por parte dos agentes envolvidos.

Além disso, é interessante observar como a formalidade das intervenções se relaciona diretamente com a presença de técnicos e profissionais no processo de planejamento alternativo. Nessas situações, o planejador urbano ou o profissional correlato frequentemente atua como mediador, evitando a tradicional lógica top-down (de cima para baixo) do planejamento convencional. A inserção desse papel técnico, ao mesmo tempo, tende a facilitar a obtenção de suporte ou consentimento do poder público, revelando um ponto de intersecção entre as metodologias emergentes e o planejamento institucional, ainda que estas busquem, em grande parte, romper com os modelos hegemônicos.

Quando Miraftab (2016) aborda que a profissão de planejador como a conhecemos falhou em promover um urbanismo humano (e para os não humanos também), ela está tratando mais uma vez da esquizofrenia profissional dos planejadores. Esse fato expressa uma contradição entre o que se idealiza enquanto profissão e o que de fato é concretizado na realidade, ou seja, um desencaixe entre a

ideia e a imagem da profissão, que põe em discussão o seu próprio significado e acarreta em uma crise de identidade e legitimidade (Miraftab, 2016). A função de mediação, por exemplo, muitas vezes esbarra nas limitações impostas pelo modelo tradicional de planejamento, que privilegia uma abordagem top-down (de cima para baixo) e desconsidera a participação ativa dos cidadãos nas decisões.

No que tange o planejamento insurgente, a principal preocupação passa a ser o conjunto de práticas insurgentes, e não os seus atores, ou melhor, um tipo específico de ator (Miraftab, 2009). Segundo a autora, ele não se limita a planejadores com formação profissional, sendo eles um dos múltiplos agentes que conformam o planejamento.

Embora em alguns contextos, os planejadores e técnicos profissionais desempenhem um papel de destaque, especialmente na estruturação de processos participativos e na negociação com o poder público, as metodologias emergentes de planejamento alternativo priorizam uma abordagem colaborativa e horizontal. Na tabela, foram identificados diversos agentes conforme discutido na bibliografia de referência: poder público, iniciativa privada, organizações não-governamentais, academia, coletivos e cidadãos. Todos compartilham o objetivo de apoiar os interesses e necessidades das comunidades locais impactadas pelas intervenções.

No planejamento insurgente, essa lógica colaborativa também se aplica, envolvendo uma ampla gama de atores, desde ativistas comunitários, mães, desempregados e residentes aposentados até planejadores profissionais, professores e vereadores (Miraftab, 2009). No entanto, o diferencial está no compromisso desses agentes em “perturbar as relações dominadoras dos opressores com os oprimidos e desestabilizar esse status quo através da consciência do passado e da imaginação de um futuro alternativo” (Miraftab, 2009, p. 44). Assim, pode-se afirmar que tanto o planejamento insurgente quanto as demais metodologias analisadas desafiam a centralidade do papel do planejador profissional no campo do planejamento urbano. O planejamento insurgente, em particular, se destaca por sua abordagem radical, ao abrir espaço de forma mais explícita e incisiva para a participação de uma diversidade de atores.

Por fim, entre as particularidades identificadas em cada metodologia, destacam-se as seguintes características: o *Placemaking* atua como uma estratégia para rejuvenescer e desenvolver a economia local por meio da arte e da cultura; a Acupuntura Urbana propõe intervenções pontuais cujos efeitos se expandem para

beneficiar áreas mais amplas; as Intervenções Temporárias são práticas contestatórias que, embora efêmeras, visam gerar impactos duradouros; o Urbanismo Tático promove o redesenho temporário de espaços públicos, incentivando mudanças de longo prazo; o Desenho Cívico enfatiza o papel do planejador como facilitador de diálogos e processos participativos; o Urbanismo Colaborativo emerge da cooperação entre diversos atores e a comunidade, com foco na inclusão socioespacial; o Urbanismo Cidadão aborda as especificidades da realidade da América Latina e Caribe; e o Urbanismo de Guerrilha se caracteriza por ser ativista, espontâneo e não sancionado, tensionando diretamente o sistema urbano vigente.

2.5. Uma proposta teórico-conceitual para o planejamento urbano insurgente

Considerando as diferentes metodologias analisadas, pode-se sugerir que o planejamento insurgente encontra espaço dentro do campo mais amplo de planejamento urbano alternativo, conforme apontado pelo Instituto Pólis e por Giselle Tanaka, já que também se distancia das formas hegemônicas de planejamento urbano. Tanto o planejamento insurgente quanto o alternativo podem ser vistos como categorias teórico-conceituais que oferecem direcionamentos para metodologias práticas de ação no território, como as discutidas neste estudo. Embora compartilhem ideais voltados à resistência às dinâmicas de dominação neoliberal, diferenciam-se em termos de escopo e abordagem.

Enquanto o planejamento alternativo abrange uma variedade mais ampla de abordagens, que podem envolver tanto práticas de resistência quanto de colaboração com estruturas formais, não necessariamente antissistêmicas, o planejamento insurgente se caracteriza essencialmente por práticas transgressoras, contra-hegemônicas e imaginativas. Ele é impulsionado pela necessidade de ruptura com as relações de dominação e pela criação de novas formas de ação, específicas para cada contexto, desafiando diretamente as estruturas de poder estabelecidas.

A natureza conceitual do planejamento insurgente deriva, em grande parte, de uma virada ontológica e epistemológica na teorização do planejamento urbano (Miraftab, 2016). Ao reconhecer nas práticas cidadãs uma fonte poderosa de transformação, essa abordagem oferece uma nova maneira de compreender a disciplina, manifestando-se de forma mais proeminente nos princípios e ideais que orientam as intervenções no espaço urbano. Mais do que uma simples alternativa ao

modelo tradicional de planejamento urbano, o planejamento insurgente propõe um urbanismo que se distancie das lógicas dominantes, imaginando um futuro radicalmente diferente e mais justo.

Devido a esse caráter, ele é um potente direcionador das outras oito vertentes analisadas, comportando-se como “a estrutura que pavimenta a estrada rumo a um urbanismo humano”, nas palavras de Miraftab (2016, p.367). Dessa maneira, ele não se baseia em fórmulas fixas ou modelos predefinidos, não podendo ser reproduzido de forma genérica ou aplicado por um profissional isolado seguindo um método ou padrão estabelecido.

Em vez disso, ele é altamente adaptável às realidades locais, respondendo a contextos específicos e às dinâmicas sociais, políticas e econômicas em que se insere (Miraftab, 2016). Essa flexibilidade permite que as metodologias aqui levantadas possam ter suas práticas baseadas em seus fundamentos, operando não só como ações de planejamento alternativo, mas também especificamente como práticas de planejamento insurgente. Como aponta Miraftab,

o Planejamento Insurgente não tem projetos urbanísticos; além de sua estrutura normativa, ele não pode ter um plano urbanístico, um projeto físico, à medida que isso poderia jogar por terra a essência das práticas imaginativas e relacionais que necessita. O Planejamento Insurgente é específico do contexto e responde ao conjunto de atores e relações que encontra em um dado contexto disputado. Como cada contexto possui sua própria micropolítica e infrapolítica (para usar o termo de Kelly Robin (1994)), não há uma transmissão genérica de certas ações a um planejador profissional. (Miraftab, 2016, p.375)

Nesse sentido, as práticas e intervenções de *placemaking*, acupuntura urbana, intervenção temporária, urbanismo tático, desenho cívico, urbanismo colaborativo, urbanismo cidadão e urbanismo de guerrilha, ao mesmo tempo em que podem ser considerados como uma forma de planejamento alternativo, em alguns casos, também podem se constituir como uma forma de planejamento urbano insurgente, dependendo das características e dos objetivos específicos de cada ação. Desse modo, é a construção coletiva, o potencial contra hegemônico, a ousadia em imaginar futuros alternativos e a capacidade de se adaptar continuamente às realidades em transformação que consolidam o planejamento insurgente como uma categoria única e crítica no campo do planejamento urbano.

A partir dessa discussão teórica, torna-se possível voltar o olhar para o caso da BR-440 como campo concreto de investigação dessas práticas. A análise da

rodovia permite explorar como determinadas ações e apropriações urbanas emergem no território como formas de resistência e reinvenção do espaço, tensionando modelos tradicionais de planejamento. Assim, no capítulo seguinte, a BR-440 é apresentada não apenas como infraestrutura viária inconclusa, mas como um espaço em disputa, atravessado por conflitos históricos, intervenções institucionais e práticas sociais que reconfiguram seu sentido no cotidiano da cidade de Juiz de Fora.

3. BR-440: Uma Rodovia?

A partir das lentes construídas no capítulo anterior — que apresentou o planejamento alternativo e insurgente como categorias críticas no campo do urbanismo — este capítulo volta-se à contextualização da BR-440, rodovia inconclusa localizada na cidade de Juiz de Fora (MG), que constitui o objeto empírico central desta pesquisa. A partir da análise desse espaço urbano específico, busca-se compreender como sua trajetória de implantação reflete disputas políticas, conflitos territoriais e transformações urbanas que atravessam a cidade nas últimas décadas.

Mais do que uma simples via de circulação, a BR-440 será abordada como infraestrutura marcada por ausências, controvérsias e reconfigurações. Ao investigar seu processo de concepção e os entraves enfrentados ao longo da construção, pretende-se evidenciar os diversos interesses em disputa, os atores envolvidos e os impactos gerados nos territórios por onde passa.

O capítulo apresenta, inicialmente, o histórico de planejamento da rodovia, revelando embates entre projetos institucionais e demandas locais. Em seguida, discute-se a situação atual da BR-440, com base em dados socioeconômicos e urbanísticos, visando compreender como a obra incompleta afeta o cotidiano dos moradores da Região Oeste da cidade.

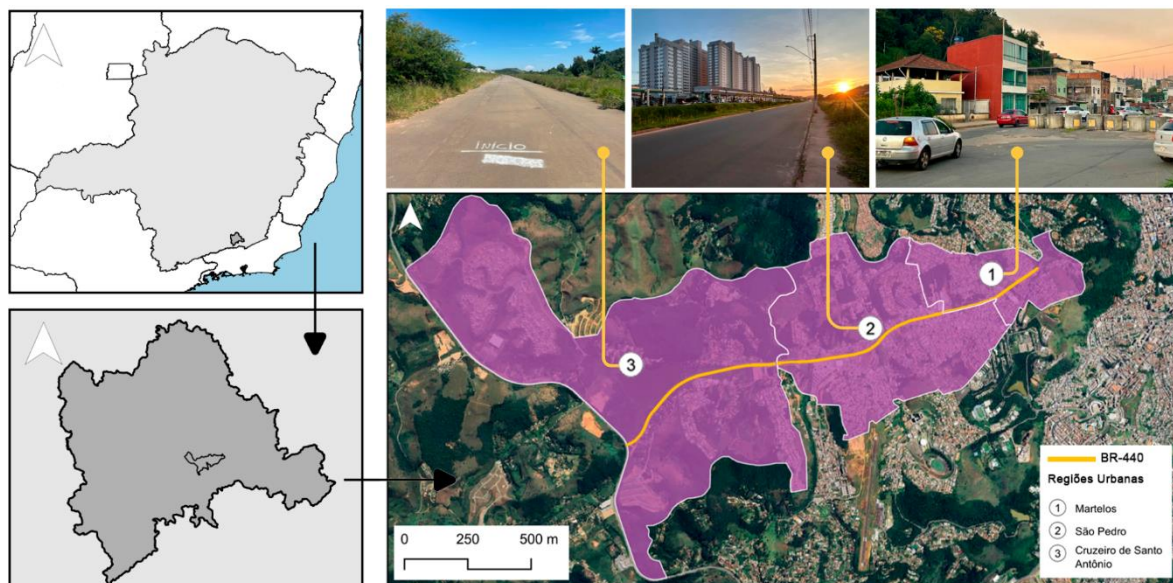
Esse levantamento busca atender ao segundo objetivo específico da pesquisa (OE II): contextualizar o desenvolvimento da BR-440 nos últimos 24 anos, enfatizando as dinâmicas e tensões que moldaram sua existência. Assim, o capítulo fornece os elementos necessários para a compreensão das apropriações contemporâneas do espaço e prepara o terreno para a análise das práticas sociais emergentes que se desdobram em seu entorno.

3.1. Do projeto às controvérsias: o processo de desenvolvimento da BR-440

Ao longo dos aproximadamente 6 km já construídos, a BR-440 tem exercido um impacto direto nos padrões de mobilidade, ocupação e desenvolvimento urbano da região Oeste de Juiz de Fora. Além disso, sua implementação vem causando desequilíbrios ecológicos que repercutem indiretamente em toda a cidade. Para uma compreensão aprofundada desse fenômeno, é essencial investigar o histórico de desenvolvimento da região e sua inserção geográfica, que abrange as regiões

urbanas de Martelos, São Pedro e Cruzeiro de Santo Antônio, conectando diversos bairros adjacentes (Figura 11). A tabela 3 a seguir apresenta um levantamento desses bairros, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2003):

Figura 11: Esquema gráfico exemplifica as regiões urbanas de Juiz de Fora (MG) adjacentes ao traçado da BR-440: Martelos, São Pedro e Cruzeiro de Santo Antônio. As fotografias mostram a diversidade de trechos urbanos.



Fonte: Da autora, 2024.

Tabela 3: Bairros incluídos nas regiões urbanas atravessadas pela BR-440.

Região Urbana	Bairros/Loteamentos Componentes
Martelos	Martelos, Jardim Casablanca, Adolfo Vireque, N. Sra. de Fátima, São Lucas
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
Cruzeiro de Santo Antônio	Cruzeiro Santo Antônio, Bosque do Imperador, Viña del Mar

Fonte: Adaptado de Prefeitura de Juiz de Fora, sem data.

As origens da ocupação dessas três regiões urbanas (Tabela 3) estão intimamente ligadas ao desenvolvimento da antiga vila de Santo Antônio do Paraibuna, que posteriormente se tornou Juiz de Fora. Esse processo foi impulsionado, em grande medida, pela Companhia União Indústria, cuja atuação teve um papel determinante na formação da Cidade Alta. De acordo com Fúlvio Piccinini

Albertoni (2014), o povoamento inicial dessa região está diretamente associado à contratação de imigrantes europeus, sobretudo alemães e tirolezes, realizada pelo empresário Mariano Procópio Ferreira Lage. Esses imigrantes foram trazidos para projetar e construir a Estrada de Rodagem União e Indústria, configurando um elo entre a expansão urbana e o desenvolvimento da infraestrutura viária.

A chegada dos colonos europeus à região Oeste, por volta de 1858, marcou a fundação da Colônia Alemã Dom Pedro II, composta por aproximadamente 1.193 imigrantes. Conforme aponta o historiador Roberto Dilly (2004), a instalação dessa colônia foi diretamente influenciada pela construção da Rodovia União Indústria, que impulsionou transformações na comunidade local e consolidou um eixo de crescimento urbano-industrial. Com o declínio da Companhia União Indústria, os imigrantes desempenharam um papel crucial na transição da cidade de um centro agrário relativamente estável para uma área industrial dinâmica, processo que influenciou a paisagem urbana de Juiz de Fora (Dilly, 2004).

Rita Couto, em sua obra “São Pedro, o coração da colônia alemã de Juiz de Fora” (2018), detalha como Mariano Procópio adquiriu uma grande extensão de terras para a instalação da colônia, antecipando a contratação de cerca de duas mil pessoas pela Companhia União Indústria, conforme estipulado em contrato com a Repartição Geral das Terras Públicas. No entanto, esse número nunca foi alcançado. Ao chegarem a Juiz de Fora, os colonos receberam apoio da Companhia, que providenciou acomodações temporárias, embora os terrenos destinados à venda ainda não estivessem totalmente demarcados (Couto, 2018).

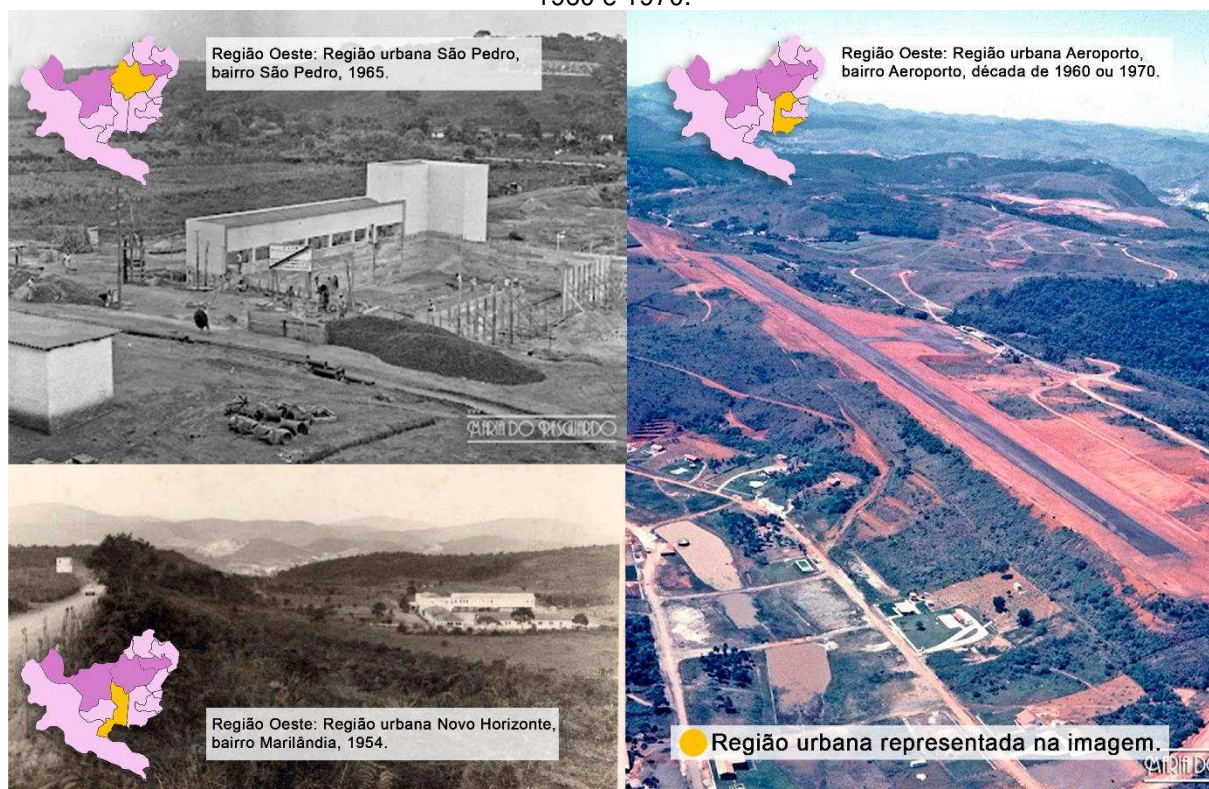
Inicialmente, parte dos imigrantes foi hospedada em imóveis da própria empresa, localizados nas regiões que atualmente correspondem aos bairros Mariano Procópio, Fábrica, Morro da Glória e Rua Bernardo Mascarenhas. Posteriormente, alemães e tirolezes adquiriram lotes nas terras compradas por Mariano Procópio, cuja demarcação, concluída em 1859, abrangia a área que hoje compõe a zona Oeste do município. Segundo Albertoni (2014), a denominação “São Pedro” (região urbana atual) foi adotada apenas após a Proclamação da República, em 1889, e, inicialmente, foi caracterizada como uma colônia agrícola.

A chegada dos imigrantes europeus ao longo do século XIX estruturou os primeiros assentamentos na região, estabelecendo as bases para seu desenvolvimento futuro. Esse território se caracteriza por uma dinâmica urbana complexa, na qual distintos processos de ocupação se sobrepuseram ao longo do

tempo, moldando sua configuração contemporânea. Se, por um lado, os núcleos habitacionais consolidados desde o século XIX estavam associados ao desenvolvimento industrial e à presença imigrante, por outro, os padrões mais recentes de urbanização, marcados por chacreamentos e pela proliferação de condomínios horizontais, trouxeram uma paisagem bucólica distinta da densa malha urbana do centro da cidade.

Embora, no final da década de 1970, essa área já fosse reconhecida como uma zona de expansão urbana, sua ocupação ocorreu de maneira heterogênea, ainda que contínua, combinando diferentes usos do solo (Figura 12). O crescimento se intensificou a partir da década de 1980, tornando-se ainda mais acelerado na virada do século, consolidando as transformações na estrutura territorial da região.

Figura 12: Imagens representam o contexto da Região Oeste a partir de meados no século XX: destaque para as paisagens bucólicas e primeiros movimentos de urbanização. À esquerda, em cima: construção de unidade da Companhia de Saneamento Municipal – CESAMA, 1965. À esquerda, abaixo: Primórdios do Bairro Marilândia, 1954; À direita: Construção do Aeroporto da Serrinha, entre 1960 e 1970.



Fonte: Blog Maria do Resguardo: Imagens Antigas de Juiz de Fora. Disponível em: <https://www.mariadoresguardo.com.br/>. Acesso em: 09 jan. 2025.

A implementação da BR-440 insere-se nesse contexto, surgindo como uma tentativa de reconfigurar a mobilidade e estruturar parte do crescimento urbano do município. Idealizado no final da década de 1970, o projeto da rodovia foi concebido

em paralelo às propostas de urbanização da Região Oeste. Seus primeiros esforços de planejamento ocorreram no âmbito do “Plano Geral de Transportes” (PGT), elaborado entre 1977 e 1978, no qual a rodovia era inicialmente denominada “Acesso Central”.

O Plano Geral de Transportes (PGT) foi um reflexo dos investimentos voltados à mobilidade, transporte e trânsito, a partir dos desdobramentos do “Projeto Cidades de Porte Médio” (PCPM) nesse período (Silveira, 2023). De acordo com a Prefeitura de Juiz de Fora (PJF, 2023), o plano (PGT) está entre as ações estruturantes do PCPM que continuaram repercutindo de forma decisiva no cenário urbano contemporâneo.

O “Projeto Cidades de Porte Médio” (PCPM) destacou-se como parte do crescente interesse das políticas urbanas nacionais pelas cidades médias, consolidado em dois planos estratégicos para o desenvolvimento urbano do Brasil: o “I Plano Nacional de Desenvolvimento” (I PND) (1972-1974) e, posteriormente, o “II Plano Nacional de Desenvolvimento” (II PND) (1975-1979).

Esses planos surgiram como uma resposta aos desafios urbanos da época, marcados por um rápido e intenso processo de urbanização, o crescimento acelerado dos grandes aglomerados urbanos, a intensificação dos problemas urbanos nas áreas metropolitanas e, principalmente, a dispersão de pequenas cidades (Steinberger; Bruna, 2001).

Com ênfase no II PND, eram previstas uma série de estratégias regionais, que no contexto da região Sudeste do país, representavam a descentralização das atividades produtivas das regiões metropolitanas – como Rio de Janeiro e São Paulo – para os centros de médio porte (Steinberger; Bruna, 2001). Era proposto, ainda, que na região fossem priorizados núcleos urbanos com população acima de 50 mil habitantes.

Essas diretrizes culminaram na formulação do “Projeto Cidades de Porte Médio” (PCPM) (1976-1986), que tinha como objetivo fortalecer cidades médias por meio de ações inter e intra-urbanas. Segundo Steinberger e Bruna (2001), a primeira versão do programa, denominada PCPM/Normal, focava nas ações interurbanas, buscando ampliar a capacidade produtiva e o mercado regional dessas cidades, incentivando economias de aglomeração e reduzindo os fluxos migratórios em direção às metrópoles.

Para isso, previa-se a instalação de equipamentos regionais, incentivos à atração de capitais industriais e assistência técnica às prefeituras, visando qualificar a gestão local e os serviços urbanos (Steinberger; Bruna, 2001). Com 140 cidades envolvidas, o programa estimava beneficiar diretamente 13,5 milhões de pessoas e, indiretamente, até 18,2 milhões, melhorando a qualidade de vida tanto nas cidades-polo quanto em suas áreas de influência (ibidem).

Em 1979, foi lançada a segunda versão do programa, o Projeto Especial Cidades de Porte Médio (PCPM/BIRD), aprovado para superar as limitações financeiras do PCPM/Normal, com apoio do Banco Mundial, permitindo maior volume de recursos e a criação de Fundos Municipais de Desenvolvimento Urbano (FMDU) em cada cidade (Steinberger; Bruna, 2001).

Segundo Steinberger; Bruna (2001), o projeto previa investimentos estratégicos em 11 cidades/aglomerações urbanas na Fase I, beneficiando cerca de 3,5 milhões de habitantes, enquanto a Fase II, planejada para incluir 13 cidades, não foi implementada. Com horizonte de cinco anos, o PCPM/BIRD foi concluído em 1986, com 996 projetos voltados para três componentes: emprego e renda, infraestrutura urbana e comunitária, e administração municipal.

A cidade de Juiz de Fora foi uma das cidades médias selecionadas, aderindo ao Projeto Especial Cidades de Porte Médio, financiado pelo Banco Mundial/BIRD, em meados de 1979 (Silveira, 2023). O município foi designado para receber investimentos que a capacitassem a atuar no processo de contenção do crescimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e no controle da expansão da Região Metropolitana de Belo Horizonte (Silveira, 2023).

A gestão dos subprojetos do programa (PCPM/BIRD) era realizada pelas próprias prefeituras e, na realidade de Juiz de Fora, contou com a colaboração do órgão de planejamento urbano denominado “Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora” (IPPLAN/JF), responsável por gerir o subprojeto até 1986. O órgão se mostrou fundamental para a aprovação de subprojetos na cidade dentro da estrutura do programa, tendo o seu trabalho integrado às UAS – Unidades de Administração de Subprojetos. Entre os subprojetos do PCPM/BIRD, Juiz de Fora estava entre os de maior destaque, visto suas ações mais avançadas, que aceleraram sua aprovação (Silveira, 2023).

No contexto do PCPM/BIRD, eram previstas uma série de investimentos para a cidade mineira, incluindo a concepção e construção de diversas infraestruturas

essenciais (Silveira, 2023). Entre as áreas contempladas, destacavam-se transportes, serviços públicos de saúde, educação infantil, drenagem urbana, saneamento básico, abastecimento de água e alimentos, habitação, além de iniciativas voltadas ao desenvolvimento socioeconômico e outras melhorias destinadas a atender as demandas locais (ibidem).

O programa abrangeu uma ampla diversidade de frentes de atuação, englobando 12 projetos distintos e beneficiando 51 bairros do município (PJF, 2023). Para a Prefeitura de Juiz de Fora (2023), tratou-se de uma experiência singular de desconcentração e redistribuição de benefícios urbanos, com foco prioritário nas áreas periféricas da cidade. No setor de transportes, as intervenções do PCPM tiveram um caráter estruturante e foram implementadas conforme as diretrizes do Plano Geral de Transportes (PGT), que incluía o Plano de Ação Imediata de Transporte e Trânsito (PAITT) e o Plano de Racionalização dos Transportes Coletivos (PRTC) (PJF, 2023).

Adentrando no contexto da região Oeste e de concepção da BR-440, o PGT previa a construção de um eixo viário estratégico, ligando a área central de Juiz de Fora à BR-040, utilizando a região como espaço de passagem e expansão. Naquele período, a Cidade Alta, área delimitada no Plano que corresponde, em grande parte, ao que reconhecemos hoje como os limites da Região Oeste, destacava-se pelo potencial de adensamento, dada a ampla disponibilidade de terrenos desocupados, além da sua localização privilegiada em relação ao centro da cidade.

Essas características a tornavam atrativa tanto para o poder público, que via nela uma oportunidade para fomentar habitação e expandir a mancha urbana, quanto para processos de valorização imobiliária e investimentos privados (PJF, 1978-a apud Silveira, 2023).

Dessa maneira, a BR-440 foi planejada para impulsionar essa transformação na Região Oeste, que até então apresentava baixa densidade populacional e predominância de usos temporários (Silveira, 2023). Sua rota foi definida a partir do Vale do Córrego de São Pedro, um percurso que refletia não apenas uma estratégia de integração territorial entre as regiões, mas também a intenção de consolidar a urbanização da zona Oeste, incentivando novos empreendimentos e o adensamento populacional ao longo de sua extensão. Sobre o projeto,

O Acesso Central pelo Vale do Córrego de São Pedro possibilita, através de uma diretriz prevista para área pouco urbanizada, propiciar interligações da

futura Estação Rodoviária, Avenida Brasil, acesso à Cidade Universitária, Aeroporto e a área de expansão urbana de Juiz de Fora — Cidade Alta além dos Centros Administrativo e Esportivo e outros Bairros (PJF, 1978-d apud Silveira, 2023).

No final dos anos 1970, paralelamente ao Plano Geral de Transportes (PGT) e à elaboração do Acesso Central, a Prefeitura de Juiz de Fora (PJF) desenvolveu dois Planos Diretores Zonais: o Plano Diretor da Cidade Alta⁷ (PDCA) e o Plano Diretor da Zona Norte (PDZN) (Silveira, 2023). Esta pesquisa dá destaque ao primeiro, já que, como mencionado, corresponde à nossa área de estudo.

Com o Plano Diretor da Cidade Alta, a prefeitura buscava dotar a população de melhor infraestrutura urbana e equipamentos públicos, visando suprir as crescentes demandas do município. Essas necessidades estavam diretamente relacionadas ao aumento expressivo da população urbana, impulsionado pelas elevadas taxas de crescimento demográfico das décadas de 1950 e 1960 (Silveira, 2023).

Os censos demográficos desse período corroboram com esse cenário, demonstrando que, enquanto o Brasil e Minas Gerais apresentavam uma tendência de desaceleração no crescimento populacional, Juiz de Fora registrava uma elevação significativa da população urbana, destacando-se no contexto regional e nacional (PJF, 1978-a apud Silveira, 2023).

Diante desse crescimento acelerado, o Plano Diretor da Cidade Alta foi concebido com o propósito de orientar e controlar “o processo de ocupação das áreas prováveis de expansão urbana” (PJF, 1978-a apud Silveira, 2023), direcionando o desenvolvimento urbano para atender às demandas emergentes de forma planejada. A análise de suas diretrizes permite compreender a visão administrativa e as estratégias de planejamento adotadas à época, que visavam antecipar e estruturar a ocupação do território diante das novas demandas urbanas (Silveira, 2023).

A partir da década de 1970, essa expansão urbana se intensificou e ganhou ainda mais força na virada do século. De acordo com o PlanMob-JF (2016), a Cidade Alta passou a concentrar importantes equipamentos urbanos, transformando-se em um polo importante para Juiz de Fora:

⁷Apesar de não ter sido implementado/executado, as propostas do PDCA foram readequadas e incorporadas posteriormente em outros planos/projetos. Como exemplo, pode-se citar a inauguração do Parque da Lajinha, em 1982, e o Estádio Municipal Radialista Mário Helênio, de 1988. (Silveira, 2023)

Neste setor da cidade foram instalados, a partir da década de 1970, grandes equipamentos, como o Campus da Universidade Federal de Juiz de Fora, o Aeroporto Municipal, a sede da EMBRAPA – Gado de Leite, além de hospitais públicos e privados, universidades e faculdades particulares, centros comerciais, shopping center, casas noturnas, bares e restaurantes, locais de eventos, etc. No final da década de 1970, a implantação da BR-040, cruzando a parte mais extrema da Cidade Alta, exigiu que fosse implantada uma via de ligação desta rodovia à Área Central, o que foi possível com a construção da Avenida Deusdedit Salgado e a sua interligação com as avenidas Paulo Japiassu Coelho e Presidente Itamar Franco. (PlanMob-JF, 2016)

Nesse contexto, o projeto do Acesso Central, pelo Vale do Córrego São Pedro, foi concebido em alinhamento com o Projeto Cidades de Porte Médio (1976-1986) e com o Plano Diretor da Cidade Alta (Silveira, 2023), como parte dos projetos estratégicos do governo Mello Reis (1977-1981) para a região.

Conforme estabelecido no PDCA, o sistema viário da região deveria ser concebido de maneira hierarquizada, com vias locais, coletoras, de penetração, arteriais e uma via expressa. Dentro desse contexto, o Acesso Central foi planejado para desempenhar o papel desta última, também chamada de "Via Indutora" (PJF, 1978-a apud Silveira, 2023).

O projeto original tinha como objetivo conectar a recém-implantada BR-040 a BR-267, abrangendo um trecho urbano (Avenida Brasil) e, ainda, a BR-353, desviando o tráfego da atual avenida Itamar Franco. Com cerca de 8,3 km de extensão, o Acesso Central se consolidaria como um corredor rodoviário estratégico, ligando a região Oeste à região Leste da cidade, encerrando seu traçado no bairro Manoel Honório (Silveira, 2023).

É importante pontuar como esses planos se fundamentam em uma visão funcionalista da cidade e de suas relações com o entorno, priorizando a fluidez viária em larga escala e negligenciando as dinâmicas de micro-escala e os impactos socioambientais locais. Esse modelo reflete uma abordagem tradicional e hegemônica do planejamento urbano, conforme discutido no Capítulo 2, na qual a infraestrutura viária é concebida como um vetor de desenvolvimento, muitas vezes desconsiderando os usos e apropriações cotidianas do espaço.

O Plano Diretor da Cidade Alta (PDCA) não foi elaborado como um programa definitivo, mas como um instrumento dinâmico, flexível às mudanças na evolução urbana, permitindo ajustes ao longo do tempo (PJF, 1978-a apud Silveira, 2023). Esse caráter adaptativo ficou evidente quando o projeto rodoviário do Acesso Central foi revisitado em 1996, durante a formulação do Plano Diretor de Desenvolvimento

Urbano (PDDU) de Juiz de Fora, que entrou em vigor em 27 de junho de 2000 e passou a denominar a atual BR-440 como “Via São Pedro.”

O PDDU promoveu uma reconfiguração significativa no propósito inicial da Via São Pedro, redefinindo seu papel no sistema viário. Segundo a Lei nº 9.811, de 2000, o artigo 39 descreve a Via São Pedro como uma “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”.

Essa reorientação redefiniu o objetivo inicial da via, concebida para conectar as rodovias BR-040 e BR-267, ajustando-o para atender às demandas urbanas e à realidade local do bairro São Pedro. Assim, o projeto original foi formalmente substituído pela nova abordagem do PDDU, que buscava alinhar a via à dinâmica da região no início do século XXI.

Contudo, apesar da reinterpretação funcional, o traçado original da década de 1970 foi mantido na proposta de consolidação da Via São Pedro como a Via Estruturadora da Cidade Alta, com duas pistas para capacidade de duas faixas de tráfego, seguindo o percurso do Córrego São Pedro (PJF, 1978-d apud Silveira, 2023) (Figura 13).

Figura 13: Esquema apresenta a similaridade entre o projeto do Novo Acesso à BR-040 (1979) e o traçado edificado na contemporaneidade da Via São Pedro/BR-440.



Fonte: Adaptado de Prefeitura de Juiz de Fora (Portal de Notícias, 2009). Disponível em: <<https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia=22123>>. Acesso em: 22 dez. 2024.

Essa decisão revelou uma contradição: embora a função da via tenha sido legalmente alterada e ajustada em termos de propósito, o impacto gerado pela sua

execução refletiria as intenções do projeto original, concebido para um cenário de ocupação rarefeita que já não correspondia à realidade contemporânea das regiões urbanas da Cidade Alta. Dessa maneira, a ausência de uma atualização completa, que incluísse o redesenho do traçado da via, ignorou a necessidade de considerar a pertinência e os impactos da obra frente às transformações ocorridas ao longo do tempo.

Essa lacuna no planejamento foi intensificada durante a gestão do prefeito Custódio Mattos (2009-2013), quando a Via São Pedro foi federalizada por meio de um Termo de Cessão, firmado em maio de 2009 entre a Prefeitura de Juiz de Fora e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). A transferência da gestão da via do âmbito municipal para o federal não apenas redefiniu suas competências administrativas, mas também revisitou sua funcionalidade.

Com a federalização, a via foi renomeada como “BR-440” e teve seu propósito original, delineado na década de 1970, retomado, em oposição às diretrizes estabelecidas pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU). Essa mudança marcou um retorno às concepções iniciais, reforçando o desalinhamento entre o planejamento e as necessidades urbanas contemporâneas (Figura 14).

Figura 14: Obras para a 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: 22 dez. 2024.

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.

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, ao longo dos anos, cabe ressaltar que a viabilidade da extensão da via até a BR-267, na Avenida Brasil, tornou-se cada vez mais remota. Barreiras naturais, como áreas florestadas e terrenos declivosos, além da consolidada ocupação na área prevista do projeto representaram desafios significativos à continuidade do traçado (Silveira, 2023). Ao que parece, no século XXI esse trecho perdeu prioridade dentro dos planos de execução.

Além disso, a retomada do propósito original da BR-440 trouxe à tona questões problemáticas que permanecem relevantes. Concebida como um corredor rodoviário federal, sua implementação atravessando os bairros da Cidade Alta levantou preocupações tanto com relação aos impactos ambientais, quanto aos impactos nas dinâmicas locais e na qualidade de vida de seus moradores.

O projeto, ao ser retomado de forma descontextualizada no tempo, parecia desconectado das reais necessidades da população local, como se estivesse sido idealizado a partir de interesses externos, em vez de emergir de uma reflexão sobre as demandas coletivas. Essa abordagem sugere que as motivações para sua realização não priorizaram as necessidades das comunidades do entorno da rodovia, mas sim outros interesses, como a valorização da região e a especulação imobiliária, evidenciando uma desconexão entre o planejamento institucional e o contexto social que deveria orientar suas ações.

Dessa maneira, este caso se configura como uma ilustração emblemática do que Miraftab (2016) denomina esquizofrenia do planejamento urbano, conforme discutido no Capítulo 2. A coexistência de discursos que alegam promover “desenvolvimento” a favor do bem público, ao mesmo tempo em que ignoram ou aprofundam desigualdades socioespaciais, demonstra a contradição inerente a esse modelo dominante de planejamento.

Essa realidade evidencia a necessidade de refletir sobre as consequências do projeto no tecido urbano e nas relações socioespaciais da região. Na próxima seção, serão explorados os principais impactos do desenvolvimento da BR-440 na Região Oeste, bem como as resistências sociais organizadas que emergiram em resposta a esse processo.

3.1.1 Impactos na Cidade Alta e as resistências organizadas: tensionamentos até a interrupção da obra

Nesta seção, será explorado o contexto das resistências organizadas em torno da construção da BR-440, refletindo sobre como ela foi inicialmente percebida pelas instituições, ongs e comunidades locais e as expectativas criadas quanto a seus impactos na mobilidade, no desenvolvimento econômico e na qualidade de vida. Será discutida a tensão entre os interesses governamentais, privados, institucionais e as demandas da população, considerando os impactos sociais, ambientais e econômicos gerados pelas obras na Região Oeste de Juiz de Fora. Ao longo do texto, são abordados momentos emblemáticos de interrupção na construção da BR-440 e como os movimentos de resistência influenciaram as decisões institucionais, contribuindo para moldar a continuidade e as alterações no projeto.

A construção da BR-440 suscitou diversas preocupações relacionadas aos impactos ambientais, sociais e estruturais que surgiram ao longo de seu desenvolvimento, afetando tanto a cidade de Juiz de Fora em sua totalidade quanto, de forma mais acentuada, as regiões urbanas de Martelos, São Pedro e Cruzeiro de Santo Antônio. À medida que as obras avançavam, a rodovia começou a operar como uma barreira física, dividindo a região em duas porções segregadas e comprometendo a integração e a mobilidade entre elas, principalmente nas regiões de Martelos e São Pedro.

Em 2009, com a federalização da rodovia, as intervenções no trecho da região de São Pedro já estavam em estágio avançado, conforme demonstra a Figura 15, registrada em outubro de 2005. A partir desse período, o foco das obras deslocou-se para as regiões de Martelos e Cruzeiro de Santo Antônio, esta última caracterizada por uma paisagem de forte apelo natural. O avanço das obras nessas áreas foi decisivo para o fortalecimento dos debates sobre a preservação ambiental e os impactos do projeto, intensificando as preocupações quanto às consequências das transformações já impostas ao ecossistema local.

Figura 15: Imagem de satélite de 2005 registra o avanço das obras do primeiro trecho da Via São Pedro, evidenciando as transformações iniciais na paisagem local.



Fonte: Adaptado pela autora, a partir de imagens de satélite do Google Earth Pro, 2024.

Entre as principais questões levantadas durante a execução do projeto, destacou-se a obtenção dos licenciamentos ambientais, dada a presença expressiva de vegetação, cursos d'água e, sobretudo, a Represa de São Pedro e sua Área de Preservação Permanente (APP). A preservação desse ecossistema gerou grande preocupação na sociedade civil, que alertou para os impactos ambientais decorrentes da intervenção. A implantação da rodovia, somada às transformações urbanas dela decorrentes - como a consolidação de vetores de expansão urbana e a proliferação de novos loteamentos e condomínios impulsionados pela especulação imobiliária - têm grande risco de comprometer a qualidade da água.

Além de sua relevância ambiental, a Represa de São Pedro também possui um significativo valor paisagístico, tornando-se um dos principais pontos de atração para a apropriação do traçado da BR-440. Contudo, sem planejamento adequado e políticas eficazes de proteção, a intensificação da ocupação do entorno poderia gerar

consequências irreversíveis, ameaçando tanto o equilíbrio ecológico do manancial quanto sua função no abastecimento da cidade. A Figura 16 ilustra a distribuição da vegetação e dos recursos hídricos ao longo do traçado da BR-440, evidenciando os potenciais danos ambientais associados à obra.

Figura 16: Distribuição de vegetação e cursos d'água ao longo de Martelos, São Pedro e Cruzeiro de Santo Antônio, regiões atravessadas pela BR-440.



Fonte: Da autora, 2024. Baseado nos dados censitários de 2022, do IBGE.

Além disso, ela destaca a proximidade da rodovia com a Represa de São Pedro (Figura 16), cuja bacia hidrográfica inclui o córrego São Pedro, que sofreu modificações significativas em seu percurso natural ao longo da obra, incluindo retificações, desvios e o tamponamento de alguns trechos. Essas intervenções colocaram em risco a dinâmica hídrica da região, devido ao potencial de degradação ambiental e ao comprometimento da Área de Preservação Permanente (APP) da represa, podendo afetar a qualidade da água e a capacidade de recarga do reservatório. Somado a isso, entre as poucas áreas verdes ainda remanescentes nas zonas urbanizadas, parte delas estão situadas próximas ao traçado da BR-440, tornando-se vulneráveis a impactos ambientais que ameaçam sua integridade e biodiversidade.

Figura 17: 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 o pesquisador César Henrique Barra Rocha (NAGEA, 2016), integrante do Núcleo de Análise Geoambiental (NAGEA), foram identificados danos significativos à Área de Preservação Permanente (APP) no entorno da Represa de São Pedro, reduzindo-a para apenas 5 metros. Rocha et al. (2022) abordam outras inúmeras implicações que a implantação da BR-440 trouxe ao manancial:

Logo na primeira fase da obra para construção da BR-440, pôde ser observado o aterramento de uma nascente, pelas atividades de terraplenagem. Ainda, essa movimentação de terra resultou no carreamento de sedimentos para o manancial [...]. O processo de assoreamento também diminui a capacidade de armazenamento da Represa, resultante do aumento do seu nível do fundo. (Rocha et al, 2022)

Em seu trabalho, Rocha (NAGEA, 2010) também destacou o aumento do risco de inundações na região de São Pedro com o passar dos anos e a continuidade das obras. Isso 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 dificultou o escoamento adequado de águas pluviais e esgoto nas ruas transversais à BR-440, agravando problemas de refluxo e enchentes (Valente, 2018).

As consequências dessa má execução foram sentidas diretamente pela comunidade, que com as inundações mais frequentes após as intervenções na

rodovia, adaptaram-se de maneira improvisada com dispositivos de proteção contra enchentes (Figura 18). 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:

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)

Figura 18: Moradores da região São Pedro improvisam para a proteção de sua propriedade contra as enchentes intensificadas com a BR-440.



Fonte: César Henrique Barra Rocha. Disponível em: <
<https://impactosviasaopedro.blogspot.com/2015/>>. Acesso em: 10 dez. 2024.

Embora o licenciamento ambiental seja um requisito legal estabelecido pela Política Nacional do Meio Ambiente (Lei nº 6.938/1981) e regulamentado pela Resolução CONAMA nº 237/1997, que exige esse processo para empreendimentos com potencial de degradação ambiental, como rodovias, a BR-440 não passou por um licenciamento ambiental abrangente.

Em 2009, os órgãos responsáveis no nível estadual e municipal, o Conselho Estadual de Política Ambiental (COPAM) e o Conselho Municipal de Meio Ambiente

(COMDEMA)/Agenda JF, emitiram apenas a licença prévia e a licença de instalação. No entanto, essas autorizações se limitaram a intervenções pontuais, como a canalização do Córrego São Pedro e movimentações de terra em áreas específicas, sem uma análise ampla dos impactos da rodovia como um todo.

Um fator relevante nesse contexto é que, à época, a legislação estadual adotava critérios menos rigorosos do que os parâmetros definidos pelas normas federais. Entretanto, em situações como essa, em que coexistem normas de diferentes esferas, deve prevalecer a mais restritiva, garantindo maior proteção ambiental. Ainda assim, esse princípio não foi seguido, e as autorizações concedidas abordaram apenas aspectos fragmentados do impacto da BR-440, em vez de considerar a totalidade dos efeitos ambientais da obra.

A Resolução CONAMA nº 01/1986 estabelece que rodovias com duas ou mais faixas de rolamento são classificadas como atividades modificadoras do meio ambiente e, portanto, devem obrigatoriamente passar por um processo completo de licenciamento ambiental. Esse processo inclui a realização de um Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e um Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) antes da aprovação do empreendimento. Assim, para que as obras da BR-440 fossem conduzidas de acordo com as exigências legais, era necessário que esses estudos fossem realizados, permitindo uma avaliação aprofundada dos impactos ambientais e sociais e fornecendo diretrizes para mitigar possíveis danos.

No entanto, conforme destaca Silveira (2023, p. 95), em 2009 “a obra já havia obtido o licenciamento para o entroncamento com a BR-040, por meio da Licença Ambiental nº 27/2009, emitida pelo COMDEMA em 26 de agosto de 2009.” Ou seja, o licenciamento ambiental obtido não abrangia a totalidade do projeto da BR-440, mas apenas trechos específicos, deixando lacunas na avaliação dos impactos ambientais e no cumprimento dos requisitos legais exigidos para um empreendimento dessa magnitude.

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, evidenciando que a parte já edificada da rodovia foi executada sem o devido licenciamento ambiental, constatando que as obras

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. (Valente, 2015)

Além disso, também em matéria para o mesmo jornal (Nocelli, 2021), foi exposto pelo presidente da Associação dos Moradores Impactados pela Construção da BR-440 (AMIC), Luiz Cláudio Santos, acerca do EIA e RIMA,

Em 2010, entramos com uma ação judicial pedindo a realização de estudo sobre os impactos ambientais, sociais e para a trafegabilidade, bem como as projeções para o futuro de adequação de trânsito. [...] Em 2016, foi concluído um termo de acordo que a obra só seria reiniciada após a realização desse estudo, mas nada foi feito e, mesmo assim, continuaram o serviço.

A AMIC foi um dos movimentos da sociedade civil envolvidos na resistência organizada ao avanço da rodovia na Cidade Alta. Formada principalmente por residentes das áreas afetadas pelo traçado da rodovia, suas ações visavam representar os interesses da comunidade perante o poder público e demais instâncias envolvidas no projeto. Nos últimos anos, a associação atuou na mobilização social, reivindicando transparência nos processos de licenciamento ambiental, mitigação dos impactos urbanos e ambientais da obra e a adoção de medidas que garantam melhores condições de integração territorial e qualidade de vida para os moradores e usuários da zona Oeste.

Um outro ponto muito questionado pela sociedade civil estava relacionado ao investimento orçamentário na obra. O superfaturamento da BR-440 representou um dano significativo à sociedade, evidenciando a má gestão dos recursos públicos e o impacto negativo de obras inacabadas. Segundo levantamento do Tribunal de Minas (Valente, 2012), os custos já haviam ultrapassado R\$ 54 milhões para apenas 4,24 km de rodovia, atingindo um valor por quilômetro muito superior ao estabelecido pelo próprio DNIT.

Essa discrepância levou o Tribunal de Contas da União (TCU) a embargar a obra em 2013, apontando irregularidades como a ausência de um projeto executivo adequado, alterações contratuais indevidas e a sub-rogação do contrato para uma empresa não licitada. O alto custo não apenas comprometeu a viabilidade financeira do projeto, mas também resultou na paralisação da obra, deixando um traçado inacabado que, embora tenha sido considerado uma vitória para os grupos ambientais



Fonte: Adaptada pela autora a partir de Tribuna de Minas, 2019. Disponível em: <https://tribunademinas.com.br/noticias/cidade/06-10-2019/obras-da-intersecao-entre-br-440-e-br-040-avancam.html#goog_rewarded>. Acesso em: 10 dez. 2024.; editadas pela autora a partir de Google Earth Pro, 2019-2020. Acesso em: 10 dez. 2024.

Além disso, entre os impactos sociais gerados pela rodovia destaca-se a demanda de desapropriações habitacionais após sua federalização. Conforme a Portaria Federal nº 1.410, de 5 de agosto de 2016, 107 imóveis localizados ao longo da rodovia foram identificados para desapropriação, de acordo com determinação do DNIT (Figura 21). 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 preexistente estabelecida nas margens do córrego São Pedro, que guiou o traçado da rodovia na Região Oeste.

Figura 21: Informações sobre desapropriações no entorno da BR-440 e parte da lista de endereços.

Nº Ofício	Nome	Endereço a ser desapropriado	Endereço de correspondência	Carga Correspondência	Data de Envio	Data de recebimento	ADOTAR SEU RECEBIMENTO
498/15	Vilmar Luiz Barbosa Dornelas	Av. Pedro Henrique Krambeck, Lote 31, São Pedro.	R. Prof. Virgílio F. da Silva, 800 - Vila Del Mar.	01 00 500 182 7 BR	17/12/2015	23/12/2015	
499/15	Antônio Bartolomeu Dias Junior	Av. Pedro Henrique Krambeck, Lote 32, São Pedro.	R. Prof. Virgílio F. da Silva, 790 - Vila Del Mar.	01 00 500 182 6 BR	17/12/2015	21/12/2015	
500/15	Antônio Bartolomeu Dias Junior	Av. Pedro Henrique Krambeck, Lote 11, São Pedro.	R. Prof. Virgílio F. da Silva, 790 - Vila Del Mar.	01 00 500 182 6 BR	17/12/2015	21/12/2015	
501/15	Zenira Daneli de Souza	Av. Pedro Henrique Krambeck, Lote 15, São Pedro.	R. Prof. Virgílio F. da Silva, 780 - Vila Del Mar.	01 00 500 182 6 BR	17/12/2015	21/12/2015	
502/15	Lilian Rose Matta Favero	Av. Pedro Henrique Krambeck, Lote 09, São Pedro.	R. Prof. Virgílio F. da Silva, 790 - Vila Del Mar.	01 00 500 182 6 BR	17/12/2015	21/12/2015	
503/15	Osairina da Silva Ezequiel	Av. Pedro Henrique Krambeck, Lote 08, São Pedro.	R. Prof. Virgílio F. da Silva, 790 - Vila Del Mar.	01 00 500 182 6 BR	17/12/2015	21/12/2015	
504/15	Lucia Maria Fraga Lopes	Av. Pedro Henrique Krambeck, Lote 05, São Pedro.	R. Prof. Virgílio F. da Silva, 680 - Vila Del Mar.	01 00 500 182 8 BR	17/12/2015	21/12/2015	
505/15	Aline Laís Lara Sena	Av. Pedro Henrique Krambeck, Lote 04, São Pedro.	Av. Barão do Rio Branco, nº 2370/1125 - Centro.	01 00 500 167 4 BR	17/12/2015	28/12/2015	
506/15	Augusto José Ribeiro	Av. Pedro Henrique Krambeck, Lote 01, São Pedro.	R. Prof. Virgílio F. da Silva, 630 - Vila Del Mar.	01 00 500 165 5 BR	17/12/2015	21/12/2015	
507/15	Leonardo Lima Benevides Sarmento	Av. Pedro Henrique Krambeck, Lote 02, São Pedro.	Prça. Lúcio de Carvalho, nº 50 - Santa Helena.	01 00 500 169 1 BR	17/12/2015	21/12/2015	
508/15	Virgílio de Assis Pereira da Silva Junior	Av. Pedro Henrique Krambeck, Lote 01, São Pedro.	Av. Dr. José Procopio Teixeira, nº 145/100 - Bom Pastor.	01 00 500 492 8 BR	22/12/2015	24/12/2015	
509/15	Companhia Ferreira Guimarães	Av. Pedro Henrique Krambeck, Lote 8, São Pedro.	Rua Espírito Santo, 1115/1510 - Centro.	01 00 500 180 2 BR	17/12/2015	XXXXXXX	"DESCONHECIDO"
510/15	Paulo Emilio dos Santos Queiroz	Av. Pedro Henrique Krambeck, Lote C1, São Pedro.	Rua Prof. Virgilio Pereira da Silva, nº 160 - Vila Del Mar.	01 00 500 182 0 BR	17/12/2015	29/12/2015	
511/15	Liria Cristina de Oliveira	Av. Pedro Henrique Krambeck, Lote 03, São Pedro.	Rua Prof. Virgilio Pereira da Silva, nº 430 - Vila Del Mar.	01 00 500 175 9 BR	17/12/2015	XXXXXXX	"NÃO EXISTE NÚMERO INDICADO"
512/15	Nilio Pina	Av. Pedro Henrique Krambeck, Lote 04, São Pedro.	Rua Prof. Virgilio Pereira da Silva, nº 2900 - Vila Del Mar.	01 00 500 179 3 BR	17/12/2015	21/12/2015	
513/15	Nilio Pina	Av. Pedro Henrique Krambeck, Lote 05, São Pedro.	Rua Prof. Virgilio Pereira da Silva, nº 2900 - Vila Del Mar.	01 00 500 179 3 BR	17/12/2015	21/12/2015	
514/15	Nilio Pina	Av. Pedro Henrique Krambeck, Lote 06, São Pedro.	Rua Prof. Virgilio Pereira da Silva, nº 2900 - Vila Del Mar.	01 00 500 179 3 BR	17/12/2015	21/12/2015	
515/15	Nilio Pina	Av. Pedro Henrique Krambeck, Lote 07, São Pedro.	Rua Prof. Virgilio Pereira da Silva, nº 2900 - Vila Del Mar.	01 00 500 179 3 BR	17/12/2015	21/12/2015	

Fonte: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, 2016.

As desapropriações foram tema de debate em audiência de conciliação na Justiça Federal, conforme reportagem do Tribuna de Minas (Valente, 2016). Durante o encontro, representantes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), da empreiteira responsável pelas obras e do Ministério Público Federal discutiram a posse das propriedades afetadas.

Segundo Luiz Santos, presidente da AMIC, foi proposto um acordo para suspender as desapropriações e as obras até que questões fundamentais fossem resolvidas, incluindo a mitigação dos danos ambientais causados pela primeira fase da construção, a necessidade de preservar a Represa de São Pedro e a ausência de licenciamento ambiental para a continuidade do projeto (Valente, 2016). Diante dessas incertezas, o DNIT solicitou um prazo para análise, garantindo que nenhuma intervenção ocorresse sem autorização judicial prévia.

Embora as desapropriações não tenham sido concretizadas, isso só foi possível graças ao intenso envolvimento das comunidades afetadas, que, ao longo de mais de uma década, mobilizaram-se para frear os impactos do empreendimento e minimizar os transtornos já vivenciados. Denúncias, petições, audiências públicas e encontros foram organizados por diversos grupos.

Dentre estes, podemos citar as organizações sociais, seja por meio da sociedade civil organizada, seja através dos movimentos sociais, como são a “Associação dos Moradores Impactados pela Construção da BR-440” (AMIC), a Organização Não Governamental de caráter socioambiental “Programa de Educação Ambiental” (PREA), a “Associação dos Moradores da Cidade Alta” (AMCA), a “Federação das Associações dos Loteamentos da Cidade Alta” (FALCA), a “Sociedade Juizforense de Proteção aos Animais e ao Meio Ambiente” (SJPA), o “Instituto de Arquitetos do Brasil – Núcleo Juiz de Fora” (IAB) e o Instituto Ação Urbana.

Pode-se citar também os trabalhos de pesquisa e extensão propostos e desenvolvidos por professores e professoras da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF), com propostas desde o monitoramento dos impactos antrópicos a partir da rodovia, como as que partem do Núcleo de Análise Geoambiental (NAGEA) da UFJF, até a contribuição na defesa das comunidades em risco de desapropriação mediante o desenvolvimento das obras (Figura 22). Esses movimentos organizados agem na maior parte do tempo através dos espaços de ação convidados, ou seja, aqueles

“espaços ‘apropriados’ para as vozes e participação dos cidadãos” (Miraftab, 2016, p. 369).

Figura 22: Página da UFJF destaca a atuação da professora Letícia Zambrano (FAU-UFJF) no processo de remoção das famílias impactadas pela BR-440, evidenciando o papel da universidade na mediação de conflitos urbanos.

Professora da UFJF participa de audiência pública sobre Via São Pedro

19 DE SETEMBRO DE 2017

CAMPUS E COMUNIDADE



Professora Letícia Zambrano representa a UFJF no Conselho Municipal de Habitação (Foto: Twin Alvarenga/UFJF)

A professora da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF), Letícia Maria de Araújo Zambrano, participará de audiência pública na Câmara Municipal. O tema é a ameaça de remoção de famílias que vivem na área da construção da BR-440, conhecida como Via São Pedro. O debate está marcado para quinta-feira, 21, a partir de 15h, no Plenário

da Câmara.

Fonte: Universidade Federal de Juiz de Fora, 2017. Disponível em: <
<https://www2.ufjf.br/noticias/2017/09/19/professora-da-ufjf-participa-de-audiencia-publica-sobre-via-sao-pedro/>>. Acesso em: 8 dez. 2024.

Tais iniciativas evidenciam a relevância da participação social na defesa dos interesses locais e na busca por alternativas mais alinhadas às necessidades da população da Região Oeste. Entre as principais reivindicações, destacava-se a proposta de municipalização da rodovia, conforme previsto no PDDU, que propusera um caráter local. Essa mudança era vista como um caminho para que as decisões sobre a BR-440 fossem conduzidas pelo município, na expectativa de maior sensibilidade às realidades dos bairros e permitindo a implementação de soluções mais adequadas às demandas locais.

Considerando o impacto desses movimentos no redirecionamento do projeto original da rodovia, podemos entendê-las como peças-chave na construção de alternativas para a região. Mais do que resistências pontuais, elas representam a pavimentação de um caminho que potencialmente conduz ao desenvolvimento de um planejamento insurgente, abrindo brechas para práticas que desafiam a lógica hegemônica e incorporam as demandas das comunidades envolvidas.

Pesquisar em Notícias

Notícias relacionadas

Reitor recebe título de cidadão benemérito nesta terça-feira, 5
4 de junho de 2018

Estudantes do Parlamento Jovem visitam a Mostra de Extensão e o campus universitário
19 de outubro de 2016

Como apontado por Nocelli (2021), a população afetada tem reivindicado o apoio da Prefeitura de Juiz de Fora (PJF) para garantir que as intervenções não sigam rigidamente o traçado original, mas sejam adaptadas às demandas contemporâneas dos bairros. A proposta de municipalização surge como uma alternativa para mitigar os impactos acumulados ao longo dos anos, promovendo um redesenho urbano que contemple diferentes usos, incluindo a ampliação de espaços voltados para pedestres e áreas destinadas ao lazer.

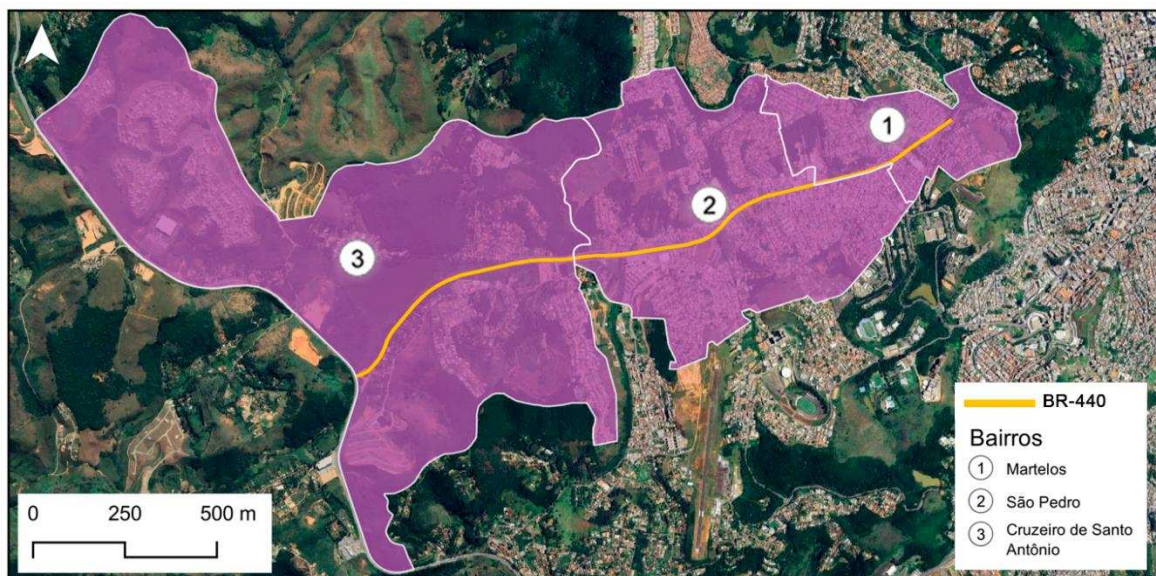
Essa perspectiva é reforçada pelo relato de Luiz Cláudio Santos (Nocelli, 2021), da AMIC, que destaca a vocação natural de determinados trechos da rodovia, como o segmento entre a Avenida Senhor dos Passos e a BR-040, para atividades recreativas e de convivência. A seguir, será aprofundada a análise do contexto territorial e das características socioeconômicas dos arredores da BR-440, investigando como o uso e a apropriação da rodovia ao longo dos anos se conectam com esses fatores.

3.2. Contexto territorial e características da região

As seções anteriores apresentaram um panorama geral da Região Oeste, onde se concentra o traçado edificado da BR-440. Nesta seção, o foco recai sobre a análise detalhada das características da rodovia e do seu entorno, com ênfase no período contemporâneo, ou seja, a partir do início do século XXI e do avanço das obras.

Para isso, adotamos uma abordagem baseada em dados recentes, utilizando prioritariamente as informações do Censo 2022 e, em alguns casos, do Censo 2010, ambos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), para a criação de mapas de leitura urbana. Para fins de leitura e análise, o território que a BR-440 atravessa foi dividido em três segmentos, conforme a Figura 23, identificadas como “regiões urbanas” / “bairros” Martelos, São Pedro e Cruzeiro de Santo Antônio nas legendas.

Figura 23: Mapa representa divisão das regiões urbanas ao longo da BR-440.



Fonte: Da autora, a partir de dados secundários do Censo 2022. 2024.

A partir dessa divisão, espacializamos os dados dos setores censitários que abrangem essas regiões. O setor censitário, unidade geográfica definida pelo IBGE, constitui a menor subdivisão territorial utilizada para a coleta e análise estatística, permitindo uma leitura detalhada das características demográficas e socioeconômicas de cada área mapeada.

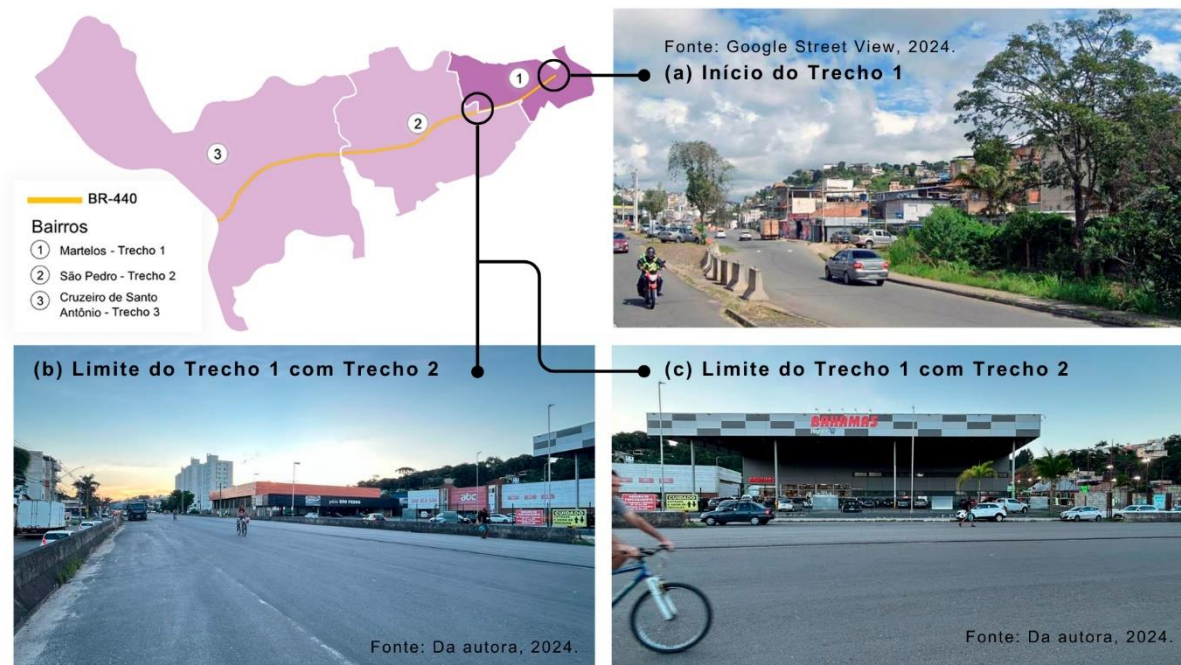
De modo geral, a disputa pelo uso do espaço entre veículos e pedestres é uma realidade constante ao longo de todo o seu traçado, evidenciando os desafios de integração da via com o entorno urbano. Os trechos da obra da BR-440 mais avançados têm se consolidado como um dos principais corredores de mobilidade urbana da Cidade Alta, servindo como alternativa para desafogar o trânsito intenso que nos últimos anos vem sobrecarregando as principais vias da região.

No entanto, essa função tem colocado em risco a segurança da população, uma vez que esses trechos apresentam um trânsito desorganizado e carente de sinalização adequada, refletindo a ineficiência do DNIT na gestão da rodovia. Por outro lado, os trechos ainda distantes de conclusão ou que possuem barreiras espaciais impedindo o acesso são diariamente apropriados por pedestres e ciclistas, que conseguem transpor esses bloqueios com maior facilidade.

Na região de Martelos, esses conflitos espaciais se tornam ainda mais evidentes. O trecho compreendido entre o acesso a condomínios fechados e o Trevo do bairro Jardim Casablanca (Figura 24), que percorre a Avenida Pedro Henrique Krambeck e sobrepõe o tamponado Córrego São Pedro, apresenta um traçado fragmentado e inconcluso. Sua configuração alterna áreas fechadas e semiabertas,

criando um ambiente de circulação precário, onde pedestres e veículos compartilham o espaço de maneira desordenada e insegura.

Figura 24: Diagrama de situação do Trecho 1 (Região Urbana Martelos): início e fim do percurso analisado.



Fonte: Da autora, 2024. Editado a partir de imagens do Google Street View.

Além disso, é nesse trecho da rodovia que as muretas de proteção (Barreiras New Jersey) se fazem mais presentes, destacando-se na paisagem como elementos de segregação. Embora projetadas como defensas para veículos, essas barreiras impõem uma separação física que isola a via expressa da malha viária local, dificultando a conexão entre os bairros. Esse obstáculo impacta diretamente as famílias que já habitavam a região antes da construção da rodovia, intensificando o isolamento territorial e restringindo a mobilidade cotidiana (Figura 25).

Figura 25: Barreiras New Jersey: proteção para veículos, obstáculo para a população na região Martelos.



Fonte: Da autora, 2024. Editado a partir de imagens do Google Street View.

Antes da implantação da rodovia, o Córrego São Pedro cortava esse trecho ainda a céu aberto, funcionando como uma barreira natural, mas que era transposta por conexões estabelecidas pela própria comunidade, como pontes improvisadas (Figura 26). Com a canalização e o tamponamento do córrego nesse segmento, a relação dos moradores com o curso d'água foi transformada, mas sua presença permanece marcada na identidade local. A área, conhecida popularmente como “Beira”, carrega essa memória, refletindo não apenas a proximidade física com o córrego, mas também a cultura de adaptação da população frente às condições do espaço urbano.

Figura 26: Transformação da paisagem na região urbana de Martelos, a partir das obras da BR-440.



Fonte: Da autora, 2024. Editado a partir de imagens do Google Street View.

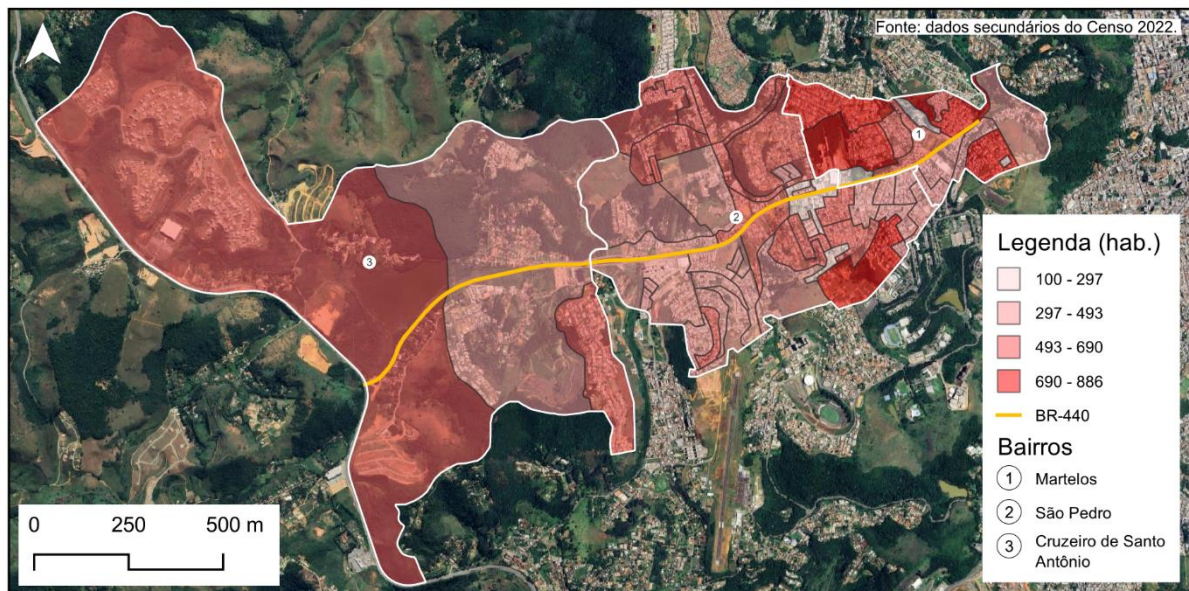
Além das antigas pontes que permitiam a travessia sobre o córrego, a região hoje conta com outras conexões alternativas, como escadões improvisados que ligam a Cidade Alta e a "Beira" aos bairros situados em cotas mais elevadas da Região Martelos. A criação dessas passagens informais evidencia a engenhosidade das comunidades de baixa e média renda, que, diante da ausência de investimentos públicos, desenvolveram soluções próprias para superar a fragmentação territorial e garantir a continuidade de seus deslocamentos.

A segmentação rígida imposta pela BR-440 não apenas rompeu a integração da região, mas também impôs desafios diários à mobilidade local. Diante dessa realidade, a população reagiu transgredindo suas barreiras e criando percursos improvisados para restabelecer a conexão entre os dois lados da rodovia. Essas soluções espontâneas tornaram-se fundamentais para a retomada, ainda que precária, das dinâmicas cotidianas, demonstrando a resiliência e a capacidade de adaptação das comunidades impactadas.

O mapa a seguir espacializa os dados populacionais, representando o número absoluto de habitantes por setor censitário e evidenciando os limites entre os bairros/regiões urbanas e a BR-440. Ao observar a distribuição da população, percebe-se que a região de Martelos concentra a maior quantidade de setores censitários com altos números absolutos de habitantes. Esse padrão demonstra que entre os setores, Martelos seria o mais populoso, sugerindo uma demanda

potencialmente mais expressiva por infraestrutura, mobilidade e serviços urbanos em comparação com as outras duas regiões analisadas (Figura 27).

Figura 27: Mapa espacializa "População", em números absolutos, no entorno da BR-440.



Fonte: Da autora, a partir de dados secundários do Censo 2022. 2024.

Acredita-se que a predominância de setores altamente povoados em Martelos pode estar associada a processos de adensamento urbano, ocupação consolidada e maior acessibilidade/proximidade a serviços e equipamentos públicos. Em contrapartida, as demais regiões apresentam setores com números absolutos de habitantes mais baixos, possivelmente devido a diferentes padrões de ocupação do solo, como áreas de baixa densidade, destinadas a comércio e prestação de serviços, equipamentos urbanos ou, até mesmo, áreas sujeitas a restrições ambientais ou de preservação, como é o caso da região do Cruzeiro de Santo Antônio, que possui maior área de vegetação e elementos hídricos das regiões (Ver Figura 16 – pág. 82).

O trecho da BR-440 na região de São Pedro tem sido historicamente um eixo de conexão entre o Cruzeiro de Santo Antônio e a centralidade da Cidade Alta, onde se concentram mais serviços. Esse trecho funciona como uma zona de transição, articulando diferentes dinâmicas de uso: de um lado, conecta-se ao trecho do Cruzeiro de Santo Antônio, que é caracterizado pelo predomínio de pedestres e ciclistas em uma área mais afastada do centro; de outro, liga-se a Martelos, onde a rodovia atravessa um território mais consolidado e densamente ocupado (Figura 28).

Figura 28: Diagrama de situação do Trecho 2 (Região Urbana São Pedro): início e fim do percurso analisado.

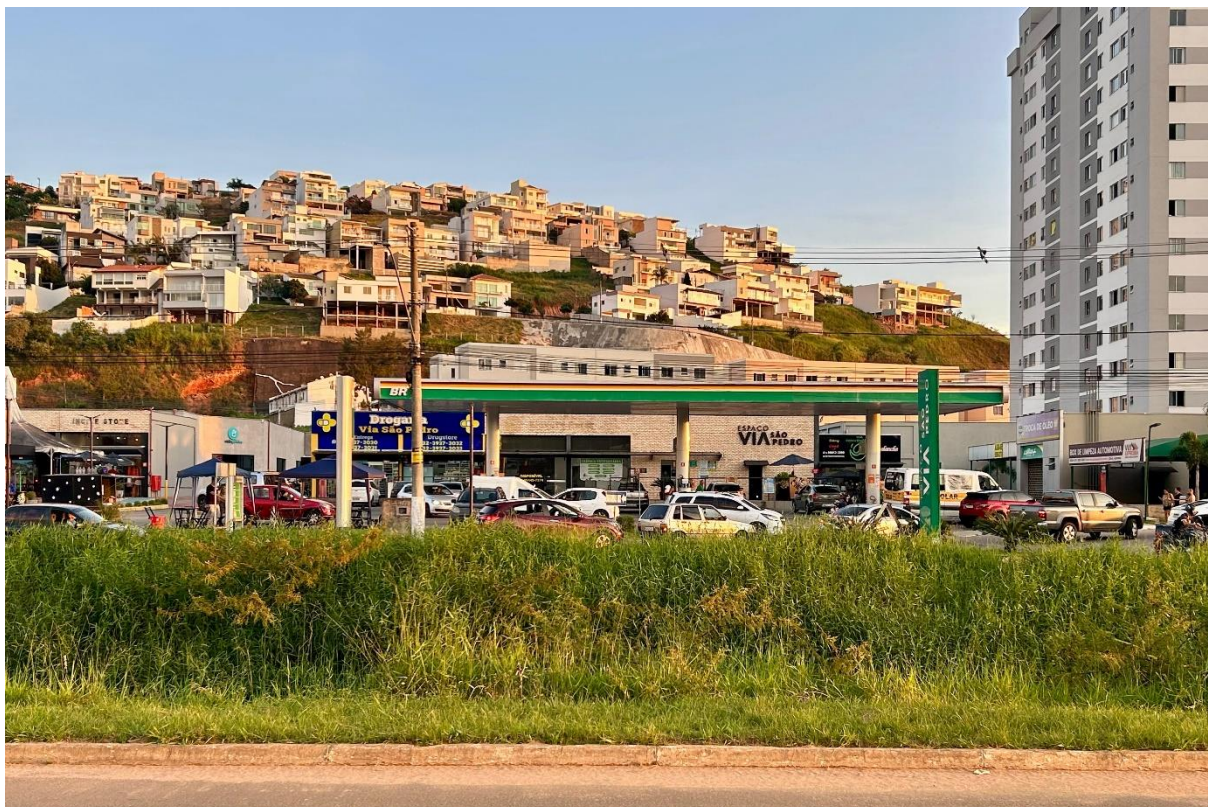


Fonte: Da autora, 2024.

Essa transição se reflete na própria configuração da rodovia em São Pedro, onde a BR-440 assume dois perfis distintos. Em um segmento, entre as ruas Roberto Stiegert e Vereador Doutor Hélio Zanini, a via se integra à malha urbana e opera como um corredor de trânsito rápido. No entanto, a mobilidade na área é marcada por desafios significativos, como a adoção da “mão inglesa”, que inverte o fluxo convencional e pode confundir os usuários, além da sinalização precária. Esses fatores aumentam a insegurança viária, havendo registros de atropelamentos de pedestres e ciclistas devido à combinação de intenso tráfego e alta velocidade de veículos.

Neste trecho, o Córrego São Pedro permanece a céu aberto e, devido às alterações na altura do canal, aliadas ao desnível da BR-440 em relação aos bairros adjacentes, a frequência de enchentes aumentou nas últimas décadas. Ao mesmo tempo, observa-se um crescimento expressivo de ocupações e serviços ao longo da rodovia, incluindo mercados e empreendimentos imobiliários, criando espaços de permanência voltados para o consumo ao longo do traçado. Esse processo reflete um adensamento e uma valorização da terra urbana, contrastando com a antiga dinâmica da área, predominantemente um espaço de circulação passagem (Figura 29).

Figura 29: Expansão da oferta de comércios e serviços no entorno da BR-440, no bairro São Pedro.



Fonte: Da autora, 2024.

Devido à sua configuração linear e ausência de grandes acíves ou declives, esse trecho da BR-440 se destaca como um importante espaço para lazer e atividades físicas, atrás apenas da região do Cruzeiro de Santo Antônio nesse aspecto. No entanto, neste contexto há evidentes conflitos, visto que a competição pelo espaço se intensifica com a presença dos veículos, que compartilham a via com pedestres e ciclistas. Essa apropriação por corredores e ciclistas é notável, sendo palco de eventos significativos como o “GP Juiz de Fora de Ciclismo 2014” e de várias edições de corridas de rua, como foi o “Circuito de Corridas Sesc - Etapa Juiz de Fora 2024” (Figura 30).

Figura 30: Ciclistas treinam na BR-440, Região São Pedro, 2014.



Fonte: Facebook: GP Juiz de Fora de Ciclismo, 2014.

Por outro lado, dentro desse mesmo trecho, há um segmento de caráter oposto: interdito para automóveis. Ele se estende paralelamente à Avenida Pedro Henrique Krambeck e se configura como um vazio urbano desprovido de equipamentos públicos, sendo apropriado principalmente por pedestres. Mesmo servindo à mobilidade ativa, o espaço carece de infraestrutura adequada e não estabelece conexões eficientes com as vias urbanas adjacentes. Além disso, barreiras físicas dificultam a circulação, forçando os pedestres a transpassá-las para utilizar o trajeto (Figura 31).

Dessa forma, esse trecho revela uma contradição marcante: enquanto uma parte da rodovia mais conectada com o entorno favorece a mobilidade motorizada, expondo pedestres e ciclistas a riscos, outra permanece inacessível aos veículos, mas pouco integrada ao entorno e à dinâmica urbana, e por isso se torna um pouco menos atrativa a usos alternativos, feitos por moradores locais, pedestres ou ciclistas, por exemplo.

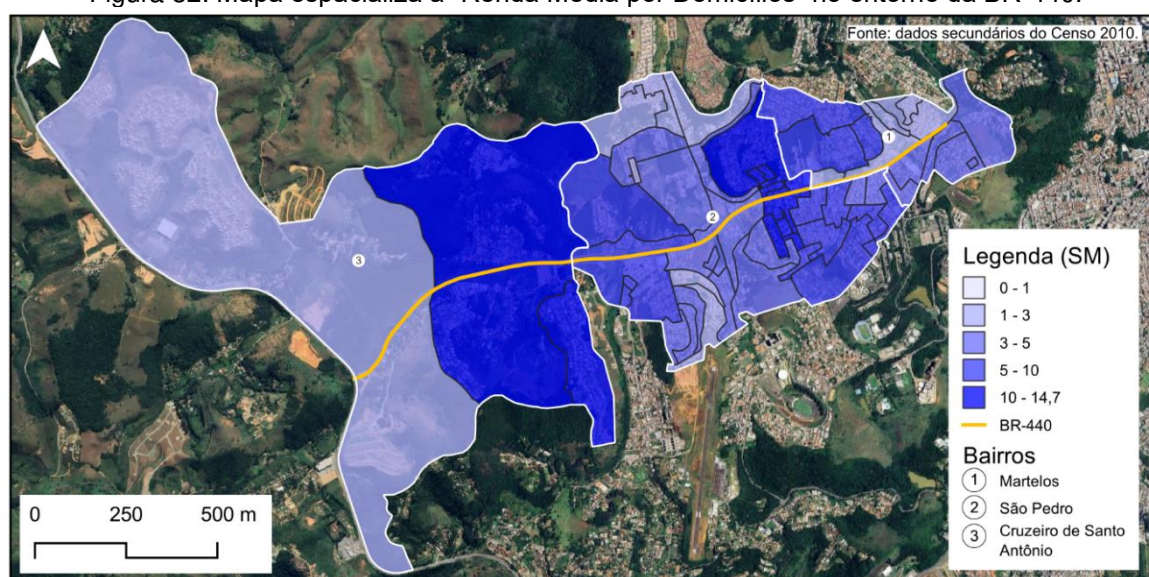
Figura 31: Território em disputa – À esquerda, trecho bloqueado da BR-440, onde a ausência de fluxo veicular contrasta com a sobrecarga da Avenida Pedro Henrique Krambeck, à direita, onde automóveis se comprimem em meio ao tráfego intenso.



Fonte: Da autora, 2024.

A espacialização dos dados sobre a renda média por domicílio revela que a maioria dos setores das três regiões analisadas apresenta uma renda classificada entre média e alta. Esse padrão socioeconômico é característico de áreas em processo de adensamento e urbanização consolidada, indicando que, apesar das diferenças locais, essas regiões tem atraído a presença de uma população com maior capacidade aquisitiva. Esse fator influencia diretamente tanto a infraestrutura disponível quanto a demanda por serviços urbanos de qualidade (Figura 32).

Figura 32: Mapa espacializa a “Renda Média por Domicílios” no entorno da BR-440.



Fonte: Da autora, a partir de dados secundários do Censo 2010. 2024.

A presença de uma renda média elevada pode se relacionar com a existência de condomínios fechados de médio a alto padrão na região, reforçando a valorização imobiliária, especialmente nas áreas centrais da Cidade Alta ou naquelas com acesso facilitado a serviços e equipamentos urbanos. Esse processo pode desencadear dinâmicas de gentrificação, tornando cada vez mais exclusivas áreas anteriormente acessíveis para populações de menor renda. Como consequência, há um aumento nos custos de vida, a expulsão de moradores de baixa renda e, em alguns casos, o adensamento populacional significativo em determinadas partes dessas regiões, o que pode acirrar problemas relacionados à mobilidade.

Por outro lado, observa-se um contraste significativo nos setores que margeiam diretamente a rodovia no Trecho 1, onde a renda média é consideravelmente mais baixa em relação aos setores vizinhos. Essa diferença ressalta a heterogeneidade socioespacial presente no território e os desafios relacionados à distribuição da infraestrutura e das oportunidades urbanas, sendo que estas áreas à margem podem permanecer na “beira” das políticas urbanas.

Dessa forma, se o espaço ocupado pela BR-440 for reformulado com ênfase apenas nas soluções de mobilidade urbana, essa comunidade cujas casas se encontram extremamente próximas à via estão mais vulneráveis a sofrer grandes impactos em sua qualidade de vida.

O trecho final da BR-440, situado na região urbana do Cruzeiro de Santo Antônio, tangencia a Represa de São Pedro e localiza-se entre os bairros Vinã del Mar, Bosque do Imperador e Cruzeiro de Santo Antônio. Antes do início das obras, essa área era predominantemente um descampado, muitas vezes utilizado como pastagem, refletindo as raízes rurais que por anos caracterizaram a região. Com o passar do tempo, essas características foram gradualmente transformadas, o que impulsionou o adensamento e a urbanização da área, indicando um processo de valorização em curso da região, facilitada inclusive pela implantação da BR 440.

A retomada das obras da rodovia em 2009 e suas subseqüentes paralisações, motivadas por irregularidades, deixaram este segmento do projeto em estado de abandono pelas autoridades. Apesar da maior 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 33).

Figura 33: Diagrama de situação do Trecho 3 (Região Urbana Cruzeiro de Santo Antônio): início e fim do percurso analisado.

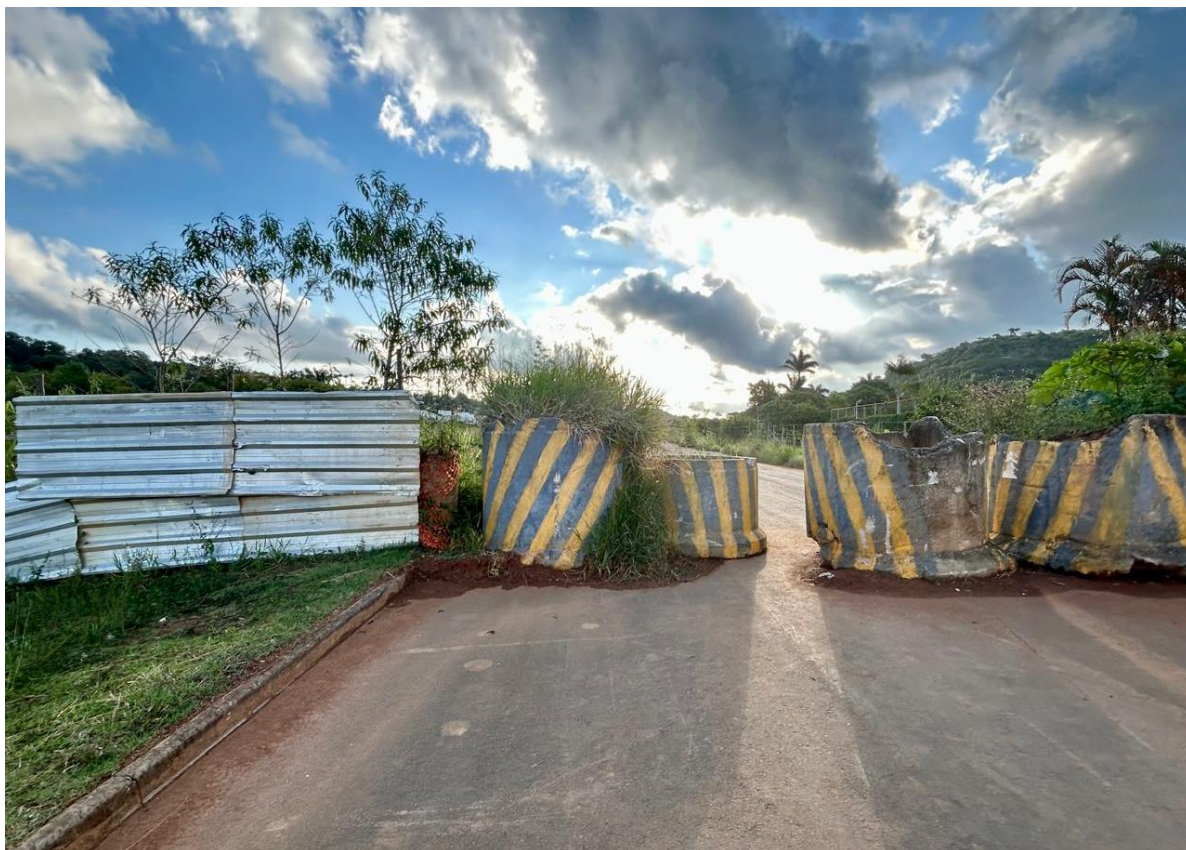


Fonte: Da autora, 2024.

No entanto, essa condição não parece representar uma desvantagem, pois a interrupção das obras e a restrição do acesso de veículos permitiu que o espaço fosse apropriado espontaneamente a partir de uma outra lógica de uso, principalmente voltada para o lazer e a interrupção do cotidiano, já que o trecho se encontra isolado das dinâmicas de funcionamento da cidade.

Para restringir o acesso de automóveis, foram instaladas barreiras físicas (Figura 34), como placas metálicas e blocos de concreto, o que, ainda que de forma não intencional, consolidou a vocação da área como um território de calma e contemplação, favorável à mobilidade ativa associada ao esporte e ao lazer. Nos trechos sem barreiras, o espaço é frequentemente utilizado como estacionamento por aqueles que acessam a via para atividades recreativas. Durante a pandemia de Covid-19, essa apropriação se intensificou, reafirmando seu papel como um reduto de convivência para pedestres.

Figura 34: Barreiras físicas bloqueiam o acesso de veículos motorizados em trecho da BR-440.



Fonte: Da autora, 2024.

O mapa de arruamento revela que as regiões de Martelos e São Pedro possuem uma configuração viária significativamente mais complexa em comparação com a região do Cruzeiro de Santo Antônio (Figura 35). Nas primeiras, observa-se um entrelaçamento mais denso de vias, o que favorece uma maior conectividade e circulação dentro dessas áreas. Em contrapartida, o Cruzeiro de Santo Antônio apresenta um arruamento mais espaçado e menos ramificado, resultando em menor complexidade viária e, possivelmente, em uma infraestrutura menos integrada. O traçado da BR440 neste trecho se desconecta do tecido urbano consolidado na divisa com o trecho na Região São Pedro.

Figura 35: Mapa representa arruamento no entorno da BR-440.



Fonte: Da autora, a partir de dados secundários do Censo 2022. 2024.

Segundo dados do IBGE (2010; 2022), em todas as regiões urbanas analisadas, o crescimento do número de domicílios foi maior que o total de pessoas entre 2010 e 2022 (Figura 36). A população da região do Cruzeiro de Santo Antônio teve um aumento substancial de 91,50%, subindo de 706 para 1.352 pessoas, enquanto o número de domicílios passou de 308 para 877, um aumento de 184,74%. Já em São Pedro, o aumento do número de domicílios praticamente dobrou em comparação com a população, sugerindo uma intensificação da ocupação da área, com novos empreendimentos habitacionais. A população cresceu 29,36% na região, enquanto o número de domicílios aumentou em 100,91%.

Figura 36: Mapa espacializa a “Total de Domicílios” no entorno da BR-440.



Fonte: Da autora, a partir de dados secundários do Censo 2022. 2024.

Por fim, Martelos apresentou um crescimento populacional moderado (16,29%), mas o aumento no número de domicílios é bastante expressivo (74,38%). Isso sugere uma maior taxa de construção ou expansão de moradias, indicando uma transformação urbana na área, com mais famílias sendo acomodadas, possivelmente devido ao adensamento e novas construções. De modo geral, a análise dos dados revela um crescimento demográfico expressivo nas três regiões, com destaque para São Pedro e Cruzeiro de Santo Antônio, que apresentaram aumentos significativos tanto na população quanto no número de domicílios.

A análise dos dados fornecidos pelo IBGE, incluindo informações sobre arreamento, população, densidade demográfica, renda média, ocupação e quantidade de domicílios, permitiu uma compreensão mais ampla das dinâmicas sociais e urbanas no entorno da BR-440. Esses dados, aliados à caracterização da região, evidenciaram a heterogeneidade socioespacial das três áreas estudadas, destacando suas particularidades e desafios. Tais características também influenciam a ocupação espontânea desses trechos pela população, que será tratada no próximo capítulo.

É importante ressaltar que a BR-440 não se resume a uma infraestrutura viária inconclusa, trata-se também de um território de disputas e apropriações. As sucessivas interrupções e atrasos na sua construção, embora tenham gerado incertezas e dificuldades para a população local, abriram espaço para novas formas de uso e ocupação. Frente à ausência de um planejamento efetivo, surgiram apropriações espontâneas do território, caracterizadas por práticas de resistência e

insurgências cotidianas. Essas manifestações, muitas vezes não organizadas formalmente, estão profundamente inseridas no dia-a-dia da população.

Em contraste com o uso predominante voltado à circulação motorizada, esses trechos passaram a ser apropriados de maneira inventiva pela população, mesmo sem infraestrutura adequada. Essas ocupações se intensificaram nos últimos anos, priorizando a mobilidade ativa e sustentável, consolidando-se como formas de reivindicação do espaço público. Assim, a rodovia, originalmente concebida dentro de uma lógica fragmentadora e excludente, vem sendo ressignificada por meio do uso cotidiano da população, que transforma o território à margem de um projeto marcado por incertezas.

No próximo capítulo, investigaremos a manifestação dessas insurgências ao longo dos anos, compreendendo como a BR-440 tem se tornado um espaço dinâmico de contestação, adaptação e ressignificação. A seguir, essas práticas serão exploradas como expressões da luta pelo direito à cidade e pela reapropriação de espaços públicos, desafiando a lógica originalmente proposta para a rodovia e contribuindo para a transformação de uma área historicamente negligenciada pelo poder público.

Para isso, a análise a partir da segmentação das regiões ao longo da BR-440 em três trechos, baseada em suas características espaciais e dinâmicas identificadas, será fundamental para compreender como diferentes contextos urbanos influenciaram as apropriações do espaço. Dessa maneira, essa delimitação servirá como base para interpretar os usos e insurgências que vêm dando novo sentido à BR-440 nos últimos anos, ampliando a compreensão sobre suas transformações para além de seu propósito original. Os segmentos da rodovia localizados nas regiões urbanas de Martelos, São Pedro e Cruzeiro de Santo Antônio, continuarão identificados no próximo capítulo, respectivamente, como “Trecho 1”, “Trecho 2” e “Trecho 3”.

4. INSURGÊNCIAS COTIDIANAS E A INVENÇÃO DE UMA BR-440 OUTRA:

Este capítulo explora as práticas sociais insurgentes que emergiram ao longo dos últimos anos na BR-440, em Juiz de Fora – MG. O foco da investigação recai sobre as micro-resistências espontâneas associadas à apropriação cotidiana, que não apenas contestam o planejamento hegemônico institucionalizado para a rodovia, mas também reconfiguram seu uso e atribuem novos significados a um espaço que, por décadas, permaneceu inconcluso e sem uma função claramente definida.

Com base no objetivo específico III, o capítulo busca identificar e compreender essas apropriações emergentes ao longo do território atual da BR-440, além de discutir como seu reconhecimento pode contribuir para a construção de um modelo de planejamento urbano alternativo e insurgente, alinhado às necessidades e desejos das populações locais.

Para aprofundar a análise dessas apropriações espontâneas enquanto expressões insurgentes no território, a discussão se ancora no conceito de cotidiano e nas táticas descritas por Michel de Certeau, que evidenciam as formas de resistência presentes nas práticas diárias. Além disso, a noção de dissenso, elaborada por Jacques Rancière, é mobilizada para demonstrar como essas práticas desafiam e redefinem as normas espaciais e políticas associadas à BR-440.

Além das pesquisas bibliográfica e documental, bem como das entrevistas realizadas, a pesquisa incorporou incursões de campo para aprofundar a investigação sobre as dinâmicas cotidianas de apropriação da rodovia. Os registros fotográficos desempenharam um papel metodológico central, documentando a diversidade de usos do espaço e suas transformações ao longo do tempo. Destaca-se também a experiência pessoal da pesquisadora como moradora do bairro e frequentadora dos espaços investigados. Essa vivência proporcionou uma leitura mais contextualizada do território, enriquecendo as reflexões sobre as práticas observadas.

Para sistematizar a coleta de dados, o trecho edificado da BR-440 foi subdividido em três segmentos distintos, conforme detalhado no capítulo anterior. Essa divisão facilitou tanto o planejamento do trabalho de campo quanto a posterior análise dos achados. No total, foram realizadas oito visitas, com duas incursões em cada segmento, sempre a pé, durante o dia, e com duração aproximada de uma hora por visita.

No entanto, os primeiros movimentos da autora para compreender as apropriações espontâneas na inconclusa BR-440 começaram ainda em 2021⁸, durante a pandemia de Covid-19, quando foi observado um aumento significativo no uso do trecho da rodovia localizado na região Cruzeiro de Santo Antônio. Esse fenômeno chamou atenção porque o segmento não apresentava as características formais esperadas de espaços públicos voltados ao lazer, ou seja, aqueles tradicionalmente planejados para tal fim, como são as praças ou parques. Ainda assim, as práticas sociais emergentes evidenciavam uma apropriação relevante e criativa por parte da população.

Embora o trecho fizesse parte das obras da rodovia em andamento, com barreiras espaciais e acessibilidade limitada que apresentavam uma proibição explícita de uso, isso não impediu que a população subvertesse essas condições impostas (Figura 37). Os bloqueios físicos, que comunicavam uma ideia de restrição e inacessibilidade, foram superados pelos usuários, que transformaram o espaço em um lugar para práticas de esporte, lazer e, no contexto pandêmico, descompressão. Assim, o "tempo de pausa" do projeto de implementação da BR-440 tornou-se também um tempo de apropriação e invenção coletiva, desafiando o caráter rodoviarista e hegemônico previsto para o local.

Essa experiência, no entanto, não se limitou ao Trecho 3. Com a paralisação prolongada e a indefinição de usos em diferentes partes da rodovia nos últimos 24 anos, grandes porções da BR-440 se tornaram abertas à resignificação, facilitando brechas para apropriações diversas ao longo do traçado construído. Como veremos a frente, essas práticas sociais espontâneas vão além do lazer, incluindo também atividades que vão desde o comércio informal e até as manifestações culturais, evidenciando os desejos e necessidades locais que se sobrepõem à função originalmente atribuída pela lógica institucional. Esses usos alternativos não apenas resignificam o espaço, mas também questionam as normas que definem como e por quem a rodovia deveria ser apropriada.

Figura 37: Violação de bloqueios temporários e improvisados no Trecho 3 da BR-440: as brechas e o acesso ao lazer.

⁸ Essa primeira sensibilização da autora com o recorte espacial e suas práticas resultou em seu trabalho de conclusão de curso intitulado "ESPAÇOS PARA RESPIRAR SOB A ÓTICA DA EXPERIÊNCIA: apropriações na rodovia BR-440 a partir da pandemia do Covid-19", com a orientação da professora Prof. Dr.^a Mônica Cristina Henriques Leite Olender e defesa na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Juiz de Fora (FAU-UFJF), em 2022.



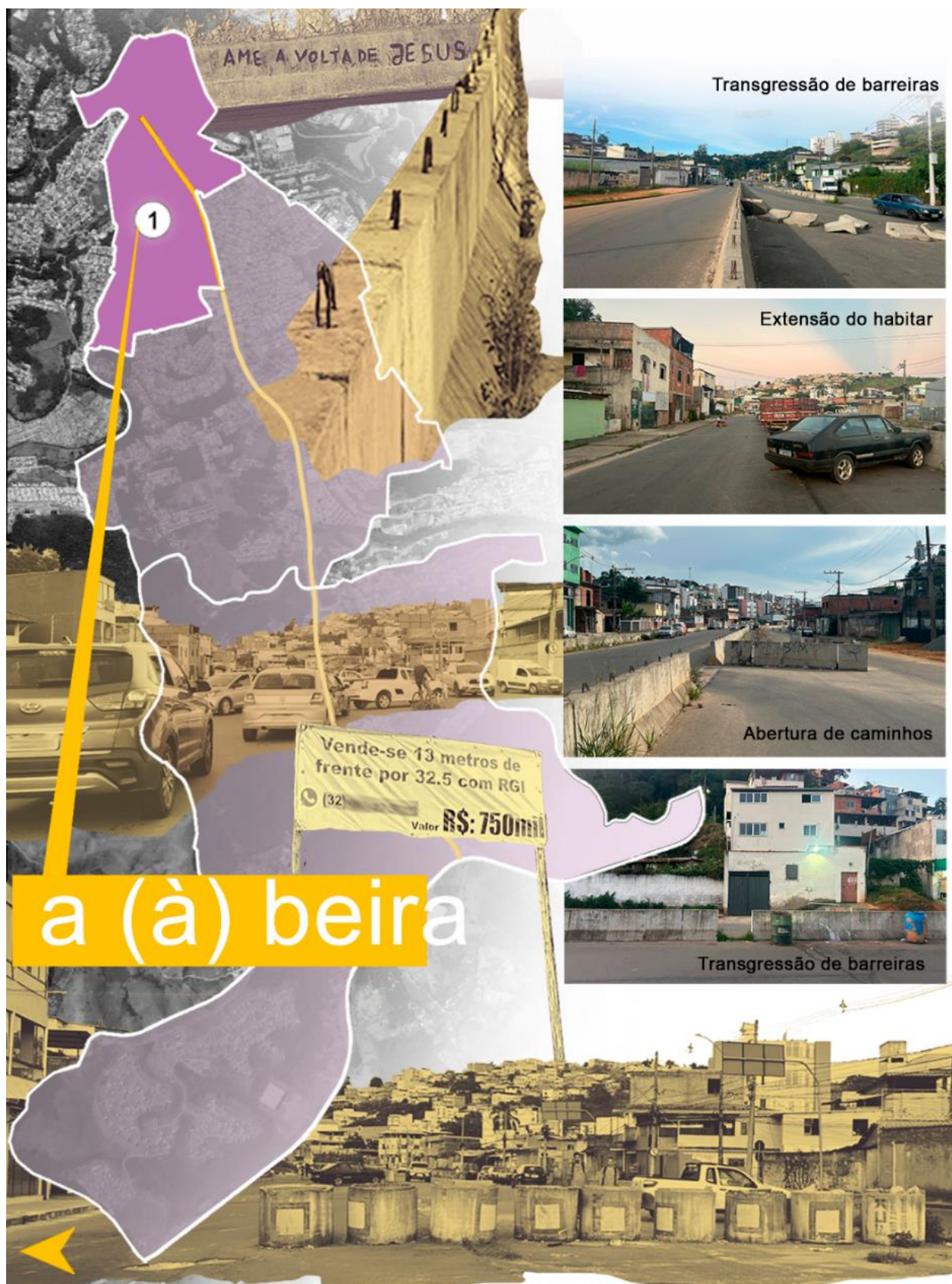
Fonte: Acervo da autora, imagens de 2024 e 2021, respectivamente.

4.1. Incursões em campo: Trecho 1 – Região Urbana Martelos

O primeiro trecho percorrido nas incursões de campo corresponde à Região Urbana Martelos, um dos segmentos já edificados da BR-440 e caracterizado por sua proximidade com áreas residenciais de baixa à média renda. Por esse motivo, ao longo das visitas, foram registradas dinâmicas de circulação, permanência e interação dos diferentes atores que utilizam esse espaço, permitindo uma leitura mais próxima das relações entre o ambiente construído e as formas emergentes de insurgência e adaptação.

A figura a seguir (Figura 38) busca situar o leitor de forma visual e intuitiva sobre a atmosfera do trecho, destacando, à esquerda, os principais elementos que marcaram a experiência da autora no local. À direita, são apresentadas algumas das insurgências identificadas, evidenciando as dinâmicas que tensionam o projeto da BR e dão outro sentido ao espaço.

Figura 38: A experiência do Trecho Martelos: acessos, novos caminhos e o habitar.



Fonte: Da autora, 2025.

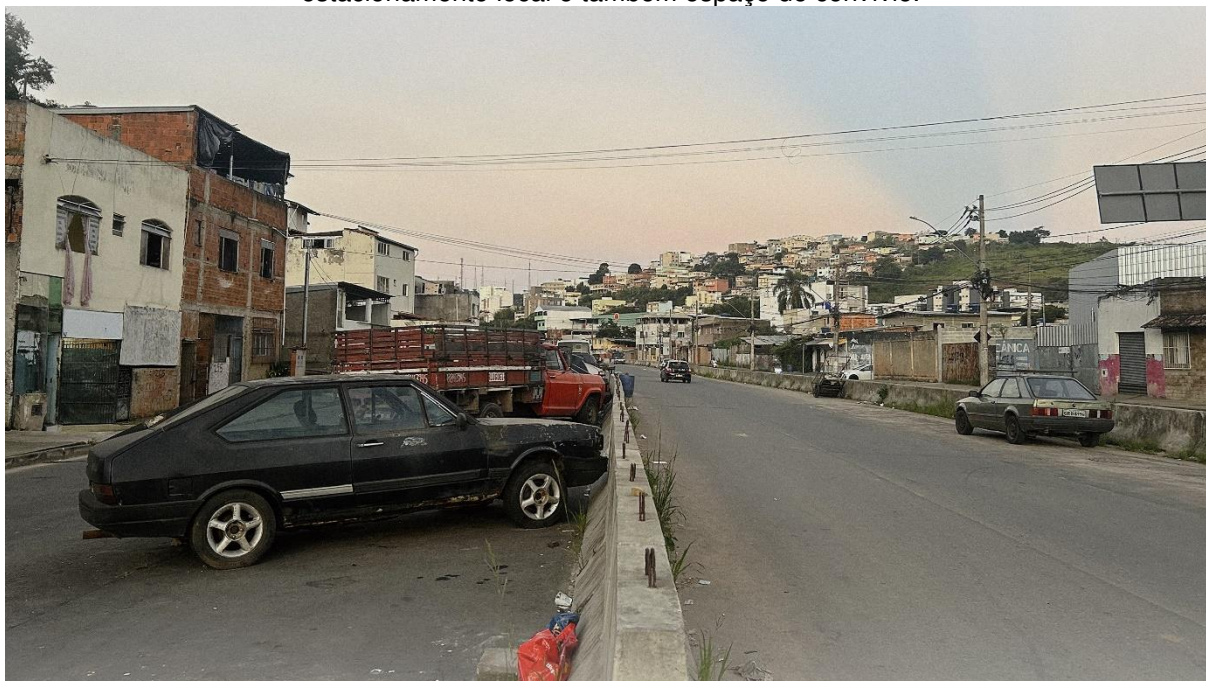
Como discutido anteriormente, a “Beira” — denominação popular para a área da região Martelos ocupada por moradias ao longo do Córrego São Pedro, atualmente

tamponado nesse trecho — hoje se encontra à margem da rodovia inconclusa, segregada tanto socialmente (conforme indicado no mapa de “Renda Média” – Figura 32 – pág. 99) quanto fisicamente. Nesse contexto, as insurgências identificadas no trecho possuem um forte caráter espacial, manifestando-se na interação direta e cotidiana dos indivíduos com o ambiente construído da BR-440.

Destacam-se, sobretudo, práticas de transgressão de barreiras e abertura de caminhos e acessos improvisados, que evidenciam um esforço contínuo da população em romper com a principal barreira física que estrutura essa segregação: a própria rodovia. Essas aberturas de passagens configuram condição essencial para facilitar os deslocamentos cotidianos de parte da população e permitir novamente a permeabilidade entre as duas partes do bairro cortado pela rodovia.

Ao mesmo tempo, a população parece ressignificar esses bloqueios, enxergando-os não apenas como obstáculos a serem superados, mas também como elementos de proteção contra o tráfego desordenado que caracteriza o trecho na contemporaneidade. Como resultado, entre o traçado da BR-440 e as habitações, forma-se uma área residual — um recuo delimitado pelas barreiras da rodovia — que se integra ao cotidiano dos moradores como uma extensão do espaço habitado (Figura 39).

Figura 39: Bloqueios físicos e segregação no Trecho 1: a BR-440 como espaço habitado na “Beira”. A parte delimitada à esquerda, protegida do trânsito mais rápido de veículos, passou a ser usada como estacionamento local e também espaço de convívio.



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

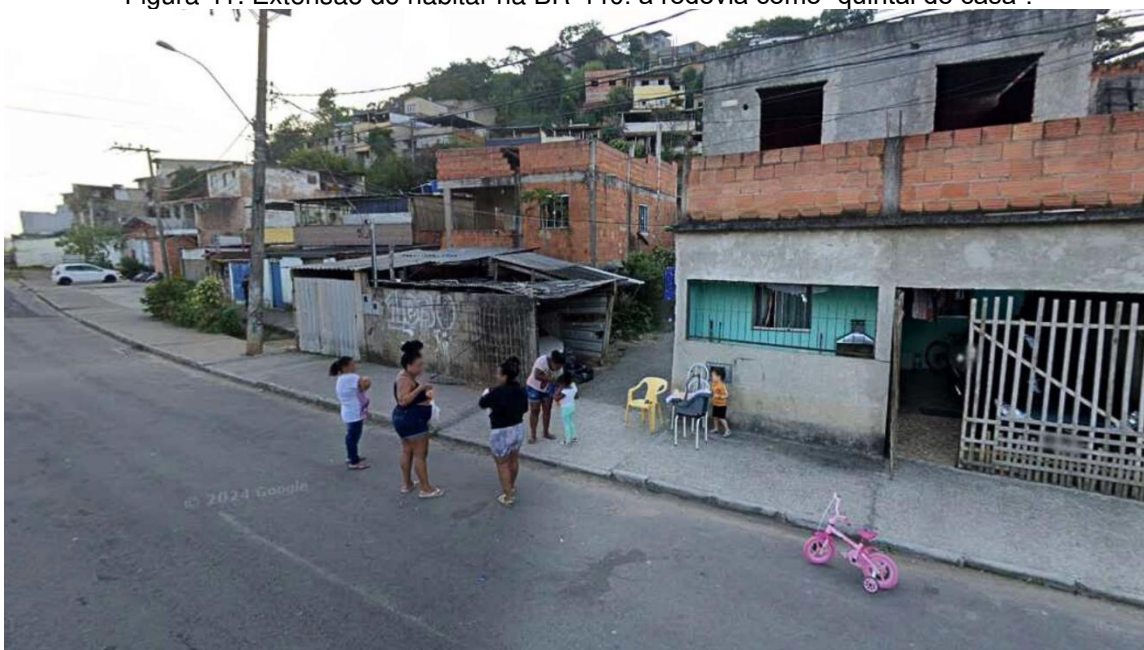
De forma tática, esse espaço é apropriado como uma espécie de via local semi-privada, onde moradores estacionam seus veículos, crianças brincam livremente e famílias colocam cadeiras nas calçadas, transformando-o em um ambiente de convivência e sociabilidade. Dessa forma, além das práticas insurgentes que rompem barreiras físicas e criam novos acessos, emergem formas de resistência baseadas na ocupação cotidiana e no fortalecimento dos laços comunitários, evidenciando uma reivindicação espontânea da rodovia por meio da apropriação e do uso social do espaço (Figuras 40 e 41).

Figura 40: Transgressão de barreiras no Trecho 1 da BR-440: a resistência através do brincar.



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

Figura 41: Extensão do habitar na BR-440: a rodovia como “quintal de casa”.



Fonte: Google Street View, maio de 2022.

A partir dessa apropriação, os moradores buscam o reestabelecimento de uma relação mais orgânica entre o interior e o exterior das residências, que já existia ali antes da implantação da BR-440, e que era essencial para a sociabilidade e a manutenção de relações de vizinhança.

4.2. Incursões em campo: Trecho 2 – Região São Pedro

As excursões na Região Urbana de São Pedro revelaram uma diversidade de insurgências, manifestadas espacial, social e culturalmente. Assim como no Trecho 1, este segmento foi representado com base nos principais atravessamentos da autora em campo, destacando à direita algumas das práticas identificadas (Figura 42).

Figura 42: A experiência da BR-440 na Região São Pedro: vazio urbano, fluxos e cuidado.



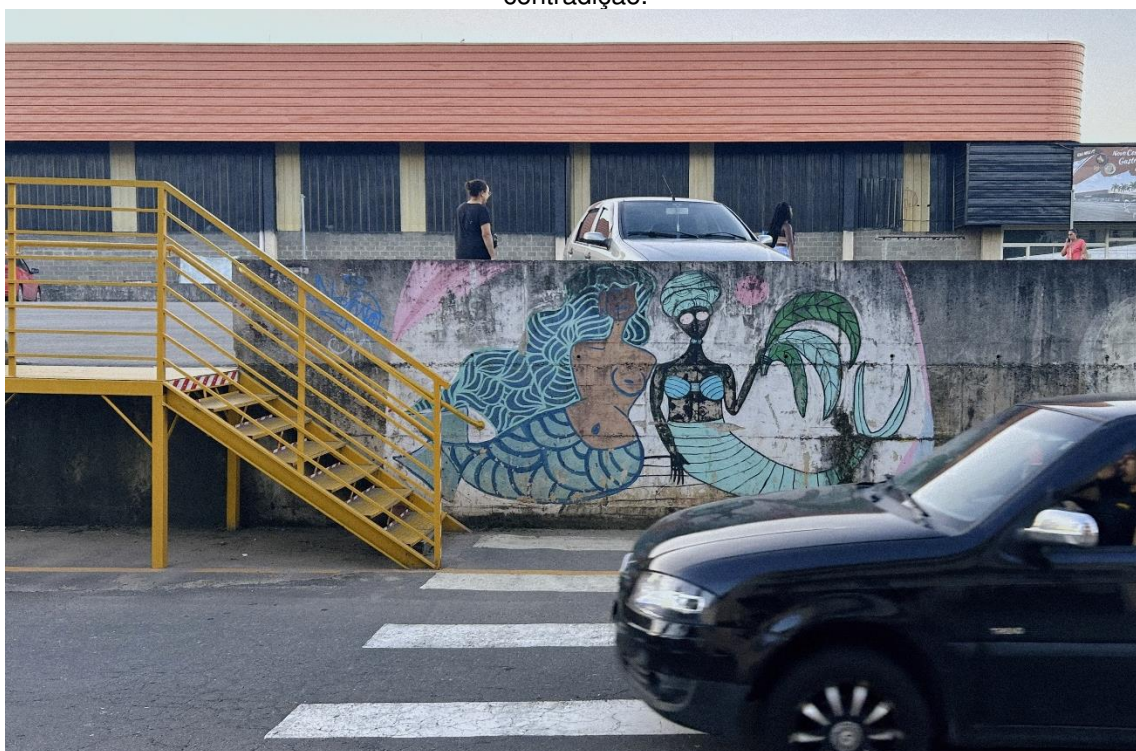
Fonte: Da autora, 2025.

Como já pontuado, o trecho apresenta dois perfis distintos, mas ambos segmentos abrigam apropriações que ressignificam a BR-440 no cotidiano de seus usuários. Atividades como caminhada, corrida e ciclismo não apenas se consolidaram

como formas de lazer e esporte, mas também estão relacionadas às novas interações e relações sociais entre os usuários, a partir da rodovia.

Além disso, a transformação do espaço físico pela intervenção dos usuários se expressa principalmente na transgressão de bloqueios, como a superação das barreiras *New Jersey*, revelando as dinâmicas de mobilidade dos pedestres e, assim como ocorre em Martelos, criando pontos de costura e conexão entre as duas partes da região separadas pela presença da rodovia. Já as manifestações culturais, como o *graffiti* e o *pixo*, são marcantes nesse trecho, e emergem como formas de marcar o território e comunicar mensagens, reforçando a identidade local (Figura 43).

Figura 43: *Grffiti* e transgressão de barreiras no Trecho 2: manifestação artística, acessos e contradição.



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

No segmento interditado ao tráfego de veículos, destacam-se práticas como *skateboarding* e eventos culturais, incluindo blocos de rua no período de carnaval. Já na parte da rodovia que se configura como via urbana, são marcantes as iniciativas de jardinagem e cuidado com o espaço público ao longo das margens do córrego São Pedro, geralmente conduzidas por moradores e comerciantes locais, que até ações sociais inseriram no trecho. (Figuras 44 e 45)

Figura 44: Corrida, jardinagem e protesto no Trecho 2 da BR-440: lazer, cuidado e a memória.



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

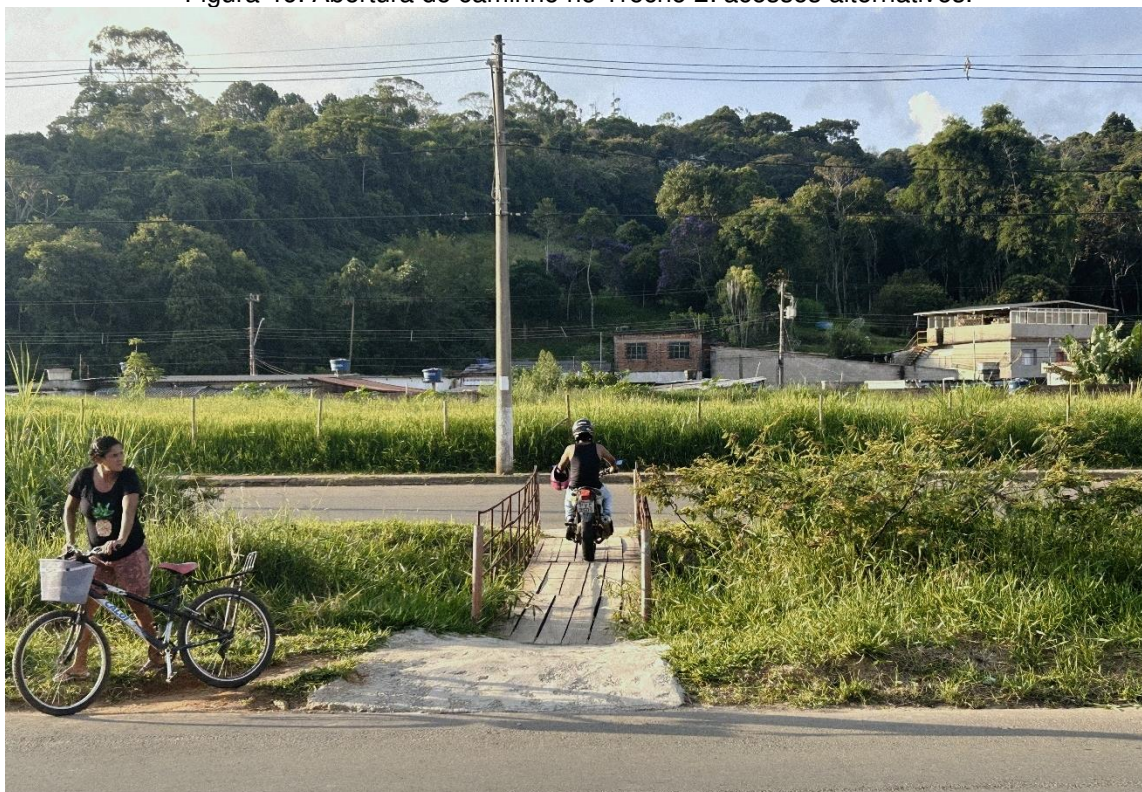
Figura 45: Jardinagem e lazer no Trecho 2: o cuidado e o brincar.



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

A presença do curso d'água a céu aberto ao longo do eixo central da BR-440 não apenas molda a configuração do espaço, mas também intensifica a necessidade de conexões mais eficazes em parte do território. Mais uma vez, diante da ausência de infraestrutura adequada, a própria população desenvolveu soluções criativas, construindo pontes alternativas para viabilizar a travessia (Figura 46).

Figura 46: Abertura de caminho no Trecho 2: acessos alternativos.



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

Além disso, observa-se a presença de comércios e serviços informais próximos a esses pontos de conexão, como são as pontes, ampliando a vitalidade do trecho. Nas áreas mais movimentadas, a dinâmica de apropriação do espaço revela um processo de transformação impulsionado pela valorização da região. Inicialmente, pequenos comércios informais surgiram de forma espontânea, aproveitando o fluxo de pedestres e veículos.

Com o tempo, muitos desses estabelecimentos se expandiram e se formalizaram, consolidando a presença do comércio local. Diversas residências tiveram seus fundos reconfigurados para se voltarem à rodovia, integrando-se ao novo eixo comercial emergente. Paralelamente, grandes lotes vazios permanecem à espera de valorização, enquanto empreendimentos de grande porte, como supermercados,

se instalam estrategicamente ao longo da via, evidenciando a crescente importância econômica do território.

4.3. Incursões em campo: Trecho 3 – Região Urbana Cruzeiro de Santo Antônio

O terceiro trecho analisado nas incursões de campo está localizado na Região do Cruzeiro de Santo Antônio, uma área mais afastada da centralidade da Cidade Alta. Diferentemente dos trechos anteriores, onde a rodovia se “integra” parcialmente à malha urbana consolidada, este segmento final da BR-440 apresenta dinâmicas particulares, associadas à interrupção da obra, à falta de conexão com a BR-040 e à restrição ao trânsito de automóveis em grande parte de sua extensão, que também não se articula com a malha urbana preexistente.

Essa condição fez com que a área fosse apropriada de maneira espontânea inicialmente, assumindo características típicas de um espaço público, com usos voltados à mobilidade ativa, lazer e convivência. Abaixo, é possível visualizar as percepções da autora sobre o Trecho 3, com algumas insurgências sinalizadas à direita (Figura 47)

Figura 47: A experiência do Trecho Cruzeiro de Santo Antônio: espaço público, novos caminhos e o lazer.



Fonte: Da autora, 2025.

Entre os segmentos analisados, este se destaca como o mais diversificado em termos de insurgências, englobando caminhadas e corridas, ciclismo,

skateboarding, jardinagem, transgressão de barreiras, violação de bloqueios improvisados, abertura de caminhos ou atalhos, comércio e serviços informais, eventos culturais, *graffiti* e pixo. De modo geral, envolve principalmente a não obediência de regras temporárias de uso do espaço impostas de cima para baixo e a criação coletiva de novas regras de uso e convivência.

Neste trecho, a noção de "transgressão de barreiras" assume um significado distinto em comparação aos trechos 1 e 2. Enquanto nos primeiros a insurgência está atrelada à necessidade de cruzar a rodovia e reintegrar partes de um território fragmentado, aqui a dinâmica se dá pela "violação de bloqueios temporários e improvisados". Trata-se menos de restabelecer conexões interrompidas e mais de desafiar restrições impostas de cima para baixo, redefinindo coletivamente as formas de uso do espaço. Nesse contexto, a população reivindica o direito de acessar e ocupar a rodovia, apropriando-se de um espaço que lhes era negado e ressignificando seu uso de maneira autônoma.

Seu diferencial reside na forte vocação para o esporte e lazer, refletida em atividades ausentes nos outros segmentos, como futebol de mesa, vôlei, patins, piqueniques, eventos culturais e criação de animais. Embora também abriguem outras formas de apropriação, essas práticas evidenciam a transformação da rodovia em um território vivo, afastado das lógicas produtivas da cidade, onde o uso coletivo, a criatividade e a resistência redefinem seu significado no espaço urbano (Figura 48).

Além disso, a presença da represa de São Pedro e da área de proteção ambiental permanente em seu entorno, que margeia a via, consolidou-se como um ponto de referência, atraindo práticas como banhos recreativos, pesca, confraternizações ao ar livre, banhos de sol e atividades contemplativas, impulsionadas também pelo potencial paisagístico e pelo belíssimo pôr do sol atrás do manancial. Apesar de proibidas pelo poder público, seja por questões de segurança, seja pela função do manancial, essas apropriações que muitas vezes acabam infringindo sinalizações e regras implementadas pelo poder público reforçam a vocação do espaço como um território em disputa, um espaço de lazer e sociabilidade temporário, que tem seus usos, apropriações e significados negociados, construídos e reconstruídos permanentemente (Figura 49).

Figura 48: Evento cultural "Bloco Afro Ilú Axé Muvuka", no Trecho 3 da BR-440: cortejo e carnaval.



Fonte: Foto de Marcella Calixto, cedida gentilmente para a pesquisa. Fevereiro de 2023.

Figura 49: Apropriação da Represa de São Pedro e seu entorno para o lazer: banhos recreativos.



Fonte: Acervo da autora, 2021.

À medida que o trecho foi sendo ocupado espontaneamente para lazer e mobilidade ativa, novas formas de apropriação foram surgindo em resposta a essa dinâmica. Um exemplo significativo é o comércio informal, que passou a marcar presença na região. Com o crescimento do fluxo de usuários, ambulantes e pequenos comerciantes começaram a investir no local, oferecendo alimentos, bebidas e outros itens que atendem às necessidades básicas de quem frequenta a área (Figura 50). Essa relação evidencia como a insurgência inicial – a transformação de um espaço inacabado em área de uso coletivo – estimulou novas práticas que reforçam e ampliam sua apropriação, agora consolidada, embora enquanto um processo vivo e mutável.

Figura 50: Comércio informal no Trecho 3 da BR-440: sustento e oportunidade.



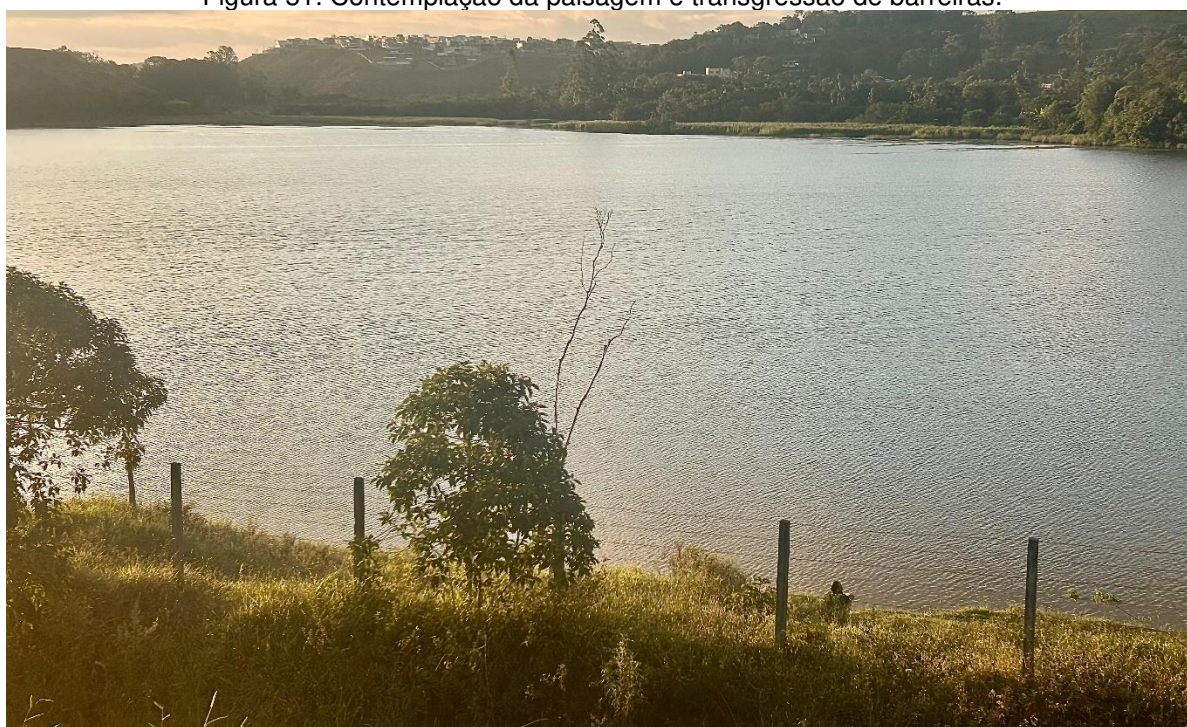
Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

Os finais de semana, sobretudo nas manhãs, representam o auge dessa ocupação. Diferentemente dos outros trechos da BR-440, onde as práticas cotidianas mantêm uma distribuição mais homogênea ao longo da semana, aqui há um aumento expressivo do uso nesses períodos, quando o espaço se torna ponto de encontro para diferentes grupos. Dentre os trechos, este o único que não funciona como extensão direta do habitar, ou cuja circulação de pessoas não diz respeito à realização de atividades cotidianas produtivas (trajeto para o trabalho, levar crianças na escola, chegar a outro ponto da cidade, etc).

O espaço é mais utilizado em momentos de lazer e de quebra da rotina, ou então para atividades esportivas, por seu isolamento em relação ao tráfego urbano. Portanto ele tem o potencial de ser usado por moradores de todos os bairros vizinhos, visto que ele busca suprir a falta de áreas verdes e de lazer, colocando-se enquanto alternativa à carência de espaços públicos de qualidade na cidade.

Ainda assim, o trecho permanece desprovido de investimentos que poderiam qualificar sua ocupação. Não há infraestrutura específica para permanência, como mobiliário urbano ou sombreamento adequado, e sequer se encontram árvores plantadas pelo poder público. Essa ausência reforça a leitura de que a apropriação coletiva do espaço não decorre de ações institucionais, mas da demanda espontânea por áreas de convivência ao ar livre (Figura 51). Além disso, a presença de frequentadores vindos de diferentes regiões do município sugere que essa carência não é restrita ao entorno imediato, mas reflete uma lacuna mais ampla na oferta de espaços públicos acessíveis e convidativos na cidade.

Figura 51: Contemplação da paisagem e transgressão de barreiras.



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

Por fim, observa-se que, após a pandemia, a ocupação do trecho para o lazer se fortaleceu de maneira expressiva, assumindo um caráter mais intencional que espontâneo, além de mais consciente e organizada. Ainda que não compreendam suas práticas como resistência ao projeto da rodovia, pela naturalidade da ocupação,

as pessoas se preparam e buscam ativamente o trecho para suas atividades, evidenciando como o uso do espaço se tornou parte de suas rotinas.

4.4. Levantamento e caracterização das práticas insurgentes na BR-440: algumas considerações

Embora nem sempre organizadas em movimentos estruturados, as práticas sociais identificadas durante as incursões em campo vêm se consolidando ao longo dos anos como formas de insurgência frente ao avanço do projeto da rodovia. Esses novos sentidos atribuídos ao espaço — ancorados no uso cotidiano e em apropriações coletivas — tensionam a visão hegemônica sobre a infraestrutura viária, que historicamente tem negligenciado as dinâmicas sociais emergentes no território.

Ainda que o levantamento realizado não contemple toda a diversidade de usos e práticas sociais que subvertem a lógica rodoviarista imposta à cidade nas últimas décadas, ele oferece um panorama significativo dessas apropriações. A experiência cotidiana das pessoas no espaço revela que a infraestrutura originalmente pensada para o fluxo motorizado — o projeto da BR-440 — pode (e deve) ser ressignificada, abrindo caminho para uma produção de cidade mais integrada à multiplicidade de usos reais do território.

As observações em campo evidenciaram que determinadas condições pré-existentes funcionaram como catalisadoras das insurgências. A incorporação do traçado da rodovia à malha urbana da Região Oeste transformou-a em uma via local voltada à mobilidade motorizada, porém marcada pela desordem, ausência de regulamentação e infraestrutura inacabada.

Esse cenário gerou problemas como tráfego desorganizado, altos índices de acidentes, priorização dos veículos em detrimento de pedestres e ciclistas, subutilização de áreas e escassez de espaços verdes. Diante dessas lacunas, a população desenvolveu táticas de enfrentamento que resultaram nas práticas insurgentes observadas.

As insurgências urbanas que emergem na BR-440 estão, portanto, enraizadas nessas falhas do planejamento urbano, revelando necessidades não atendidas pelas políticas públicas. Entre elas, destacam-se a segurança viária, a reorganização do tráfego, a criação de espaços de permanência, a pedestralização e o acesso ao lazer

público. Em resposta a esses desafios, tais práticas insurgentes passaram a tensionar a lógica do planejamento urbano hegemônico, desafiando modelos rígidos de ocupação e propondo novos usos para a rodovia.

Dessa forma, a imersão em campo, combinada aos registros fotográficos, permitiu identificar e cartografar 23 práticas insurgentes ao longo da BR-440 (Tabela 4). Em sua maioria, essas apropriações são espontâneas, provisórias e improvisadas, ocorrendo de forma cotidiana e refletindo a adaptação contínua da população ao espaço urbano em disputa.

Tabela 4: Levantamento das práticas insurgentes na BR-440.

Nº	Práticas insurgentes levantadas a partir da pesquisa documental e de campo	Trecho de ocorrência		
		1	2	3
1	Caminhada e Corrida	x	x	x
2	Ciclismo	x	x	x
3	Transgressão de barreiras	x	x	x
4	Abertura de caminhos ou atalhos	x	x	x
5	<i>Graffiti</i> e pixo	x	x	x
6	Comércios e serviços informais	x	x	x
7	Jardinagem		x	x
8	Eventos culturais		x	x
9	<i>Skateboarding</i>		x	x
10	Extensão do habitar	x	x	
11	Piquenique			x
12	Futebol de Mesa			x
13	Vôlei			x
14	Criação de animais			x
15	Nado			x
16	Confraternizações			x
17	Banhos de sol			x
18	Pesca			x
19	Contemplação da paisagem			x
20	Patins			x
21	Violação de bloqueios temporários e improvisados			x
22	Ação Social		x	
23	Memorial		x	

Fonte: elaborada pela autora, 2024.

Esse caráter dinâmico torna desafiadora a identificação de padrões claros em sua repetição, temporalidade e espacialização. Em vez de seguir uma lógica fixa, essas manifestações parecem se adaptar e evoluir em sintonia com as transformações da rodovia e suas dinâmicas. Durante as incursões, observamos que elas se distribuem de três formas: concentradas em pontos específicos ao longo da via; dispersas em múltiplos locais; ou espalhadas por toda a extensão da rodovia, variando em intensidade. No entanto, optamos por não as classificar rigidamente, pois entendemos que elas podem transitar entre essas diferentes formas de espacialização, ajustando-se às circunstâncias e necessidades de cada contexto.

Nesse cenário, o Trecho 3 se destaca como o segmento mais expressivo da BR-440 no que se refere à quantidade, diversidade e complexidade das práticas insurgentes identificadas. É nesse trecho que se concentram a maior parte das ações voltadas à valorização da permanência no espaço público, à convivência comunitária e à mobilidade ativa, em contraste com a lógica predominante de circulação motorizada que marca os demais segmentos da rodovia (Trecho 1 e 2). As práticas observadas incluem desde atividades físicas como caminhada, corrida, ciclismo, *skate* e patins, até usos ligados ao lazer, como piqueniques, banhos de sol, contemplação da paisagem e confraternizações.

Há também práticas esportivas, como futebol de mesa e vôlei, além de atividades culturais, como eventos locais, *graffiti* e *pixo*. O comércio e os serviços informais, a jardinagem e até a criação de animais demonstram um uso inventivo e cotidiano do espaço. Além disso, o trecho registra frequentes violações de bloqueios temporários, transgressões de barreiras físicas e a abertura de caminhos ou atalhos, o que indica um processo ativo de negociação e reconfiguração do espaço por parte da população.

Essas manifestações evidenciam um uso intensivo, criativo e adaptável do território, revelando a apropriação coletiva da rodovia como espaço urbano vivido — e não apenas como infraestrutura de mobilidade. Em contraposição, os demais segmentos analisados apresentam ocupações mais fortemente capturadas pela lógica rodoviarista, com maiores obstáculos à apropriação cidadã e menor incidência de usos que priorizam os corpos que caminham, pedalam ou convivem. Nesse sentido, o Trecho 3 emerge como um território-chave a ser preservado, fortalecido e protegido, pois concentra os principais sinais de resistência ao planejamento

hegemônico, configurando-se como o espaço mais fértil para a experimentação de outras formas de produzir cidade.

Ao longo das práticas mapeadas, é possível identificar objetivos específicos que norteiam tais insurgências: promoção do lazer e da sociabilidade, experimentação de alternativas de acessibilidade, criação de meios de sustento econômico, valorização da cultura local e fortalecimento da organização comunitária. Em comum, elas compartilham a autonomia no uso do espaço público, a ocupação de áreas ociosas ou subutilizadas e um caráter contra-hegemônico e imaginativo, marcado pela transgressão de normas espaciais e temporais (Miraftab, 2016).

Vale destacar a potência dessas práticas enquanto ativadoras de vínculos afetivos com o território. Muitas delas mobilizam elementos que estimulam o pertencimento e a identidade local, operando como “elementos de ativação”, conforme propõe Adriana Sansão Fontes (Fontes et al., 2021b). São ações que, ao mesmo tempo em que resistem à lógica de exclusão e segregação da cidade planejada para o automóvel, inauguram novas possibilidades de relação com o espaço urbano, abrindo caminho para formas mais inclusivas, sensíveis e democráticas de vivê-lo.

Esses elementos de ativação desempenham um papel fundamental nesse processo, funcionando como catalisadores das apropriações insurgentes. Eles ampliam a funcionalidade, o conforto e a permanência nos espaços, evidenciando a criatividade e a autonomia da população ao transformar o ambiente com os recursos disponíveis — ou mesmo ao introduzir novos elementos que ressignificam o uso do território.

Com base no levantamento realizado, foi possível identificar oito categorias de elementos de ativação diretamente relacionadas às práticas insurgentes observadas na BR-440 (Tabela 5).

Tabela 5: Categorias específicas para análise das práticas insurgentes na BR-440.

Categoria	Elementos de ativação
1	Delimitadores: Elementos que estabelecem novos limites entre os espaços intervindos, para dar segurança às áreas de pedestres (ex.: rede, cercas, tecidos, cones, tachões ou vasos de planta)
2	Sinalização: Ferramenta visando melhorar a segurança viária e para orientar pedestres e motoristas (ex.: placas, faixas de travessia e sinalização horizontal sobre as vias)
3	

	Comércio: Pontos de ativação do espaço por meio da oferta de alimentação ou serviços, para incentivar o convívio entre as pessoas (ex.: ambulantes e quiosques)
4	Mobiliário: Elementos que criam ambientes mais convidativos e confortáveis para se sentar, descansar, brincar e sociabilizar (ex.: bancos, mesas, guarda-sóis, brinquedos, coberturas, bicicletário, entre outros)
5	Vegetação: Recurso utilizado para criar sombras, melhorar o conforto térmico e a qualidade do ar, além de outros benefícios indiretos (ex.: canteiros, hortas e arborização)
6	Programação cultural: Atividades culturais visando trazer diversidade artística para o local (ex.: eventos como dança, cortejos, capoeira e performances de artistas)
7	Atividades participativas: Ações com a participação da comunidade, visando a sua interação e inclusão no processo (ex.: coleta de dados através de entrevistas, painéis interativos, oficinas e rodas de conversa)
8	Arte pública: Intervenção de motivação artística com o intuito de valorizar o espaço público (ex.: graffiti e murais artísticos)

Fonte: Da autora, 2025.

Esses elementos podem atuar tanto de forma isolada quanto combinada, modificando a percepção e o uso do território. Por exemplo, a insurgência relacionada à extensão do habitar no Trecho 2 é potencializada por elementos como mobiliário urbano, sinalização, vegetação e comércio, que podem tornar o espaço mais convidativo e estimular a afetividade e permanência no trecho (Figura 52).

Figura 52: Extensão do habitar no trecho da rodovia em São Pedro: uso de mobiliário, vegetação, sinalização e comércio como elementos de ativação.



Fonte: Da autora, 2024.

Da mesma forma, práticas voltadas à segurança viária e à reorganização do tráfego são reforçadas pela sinalização e pelos delimitadores, que ajudam a estabelecer novas regras informais de circulação e proteção dos pedestres. Assim, os elementos de ativação não apenas qualificam as práticas insurgentes, mas também ampliam suas possibilidades de consolidação ao longo do tempo. Como exemplo, pode-se citar as placas de sinalização e os tocos de árvore como delimitadores inseridos pelos moradores do bairro Bosque do Imperador no início do Trecho 3, na região Cruzeiro de Santo Antônio (Figura 53).

Figura 53: Elementos de ativação no Cruzeiro de Santo Antônio. À esquerda das fotos, a BR-440 em seu trecho menos integrado à malha urbana. À direita, a via local no bairro Bosque do Imperador.



Fonte: Da autora, 2024.

As insurgências ao longo da BR-440 se desdobraram em múltiplas dimensões, interligando experiências que abrangem os aspectos (a) espacial, (b) social, (c) cultural e (d) político.

(a) Espacialmente, elas se manifestam na interação dos indivíduos com o próprio espaço físico da BR-440, de formas criativas e inovadoras. A invenção de espaços de permanência em áreas residuais, por exemplo, reflete a apropriação de terrenos subutilizados, que se transformam em pontos de encontro, lazer e convívio. Esses espaços, antes abandonados ou negligenciados, passam a ser ativados por práticas como o *skateboarding*, piqueniques e até atividades culturais, contribuindo para a dinamização do território. Além disso, a criação de acessos e circulação alternativas reflete a necessidade de superar barreiras físicas impostas pelo projeto rodoviário, seja por meio de caminhos improvisados ou rotas não oficiais, facilitando a mobilidade de pedestres e ciclistas.

As ressignificações pontuais de infraestruturas e elementos naturais, como a transformação de guardas-corpos em obstáculos para manobras de skate ou a ressignificação da Represa de São Pedro para fins recreativos, também ilustram a capacidade das práticas insurgentes de redefinir a funcionalidade de elementos preexistentes, moldando o espaço de maneira funcional e criativa.

(b) Socialmente, percebe-se que as insurgências podem contribuir para novas interações e relações entre os indivíduos na rodovia. A convivência e o fortalecimento de laços comunitários são frequentemente promovidos por meio de eventos e

confraternizações, que podem aproximar grupos sociais distintos, como moradores locais, ciclistas e skatistas.

Inclusive, a criação de interações efêmeras e comunidades temporárias, como grupos de ciclistas ou rodas de capoeira, também demonstra a capacidade dessas práticas de formar agrupamentos espontâneos em torno de interesses compartilhados, fomentando uma rede de apoio e pertencimento. Além disso, a auto-organização para ocupação, como a manutenção de áreas ajardinadas ou o cuidado de espaços públicos por parte da comunidade local, reflete a capacidade dos usuários de se auto-organizarem para transformar e cuidar do espaço coletivo.

(c) Culturalmente, elas são um campo fértil para a expressão artística e a promoção da identidade local. A manifestação artística e a expressão cultural são evidentes nas intervenções como *graffiti* e *pixo*, que não apenas podem embelezar o espaço, mas também fortalecer o vínculo entre a comunidade e seu território.

O uso recreativo e lúdico de espaços, como são os cortejos e blocos em períodos carnavalescos, evidencia a apropriação do espaço com fins de bem-estar e convivência. Essa experiência evidencia que as práticas insurgentes na rodovia são capazes de atuar na valorização de identidades locais e narrativas comunitárias, seja por meio das manifestações culturais que ressaltam a história e as tradições dos moradores, ou pela criação de espaços de memória e celebração.

(d) Politicamente, vimos que ocorreram formas de resistência organizadas, por meio de movimentos que buscaram impedir o avanço do projeto da BR-440 e denunciar seus impactos sobre o território e suas comunidades. No entanto, há também uma dimensão menos visível e igualmente relevante: a da resistência cotidiana, muitas vezes não institucionalizada nem conscientemente articulada, mas expressa por meio da ocupação e reinvenção dos espaços urbanos.

Essas insurgências cotidianas se manifestam na ação direta, na permanência e no uso do território, revelando uma forma prática e situada de reivindicação de direitos — uma resistência que acontece no fazer, no uso e no corpo presente. Nesse contexto, também se destacam práticas de mobilização coletiva mais estruturadas, como as iniciativas de *skateboarding*, as intervenções artísticas e outras ações promovidas por coletivos locais. Esses movimentos reforçam o engajamento comunitário e evidenciam o potencial político das apropriações insurgentes.

A tabela abaixo sintetiza essas percepções gerais (Tabela 6) acerca das práticas insurgentes nos quatro âmbitos.

Tabela 6: Síntese das principais características da interação das práticas insurgentes nos âmbitos: espacial, social, cultural e político.

Caráter	Principais características		
	i.	ii.	iii.
Espacial: relacionado à interação do indivíduo com o espaço físico da BR-440	Invenção de espaços de permanência em áreas residuais: áreas subutilizadas que se tornaram pontos de encontro, lazer e convívio	Criação de acessos e circulação alternativas: práticas que permitem o acesso a áreas que, de outro modo, estariam isoladas ou bloqueadas	Ressignificação pontual de infraestruturas e elementos naturais: ações que reinterpretam infraestruturas existentes, como guarda-corpos, calçadas, muretas e até recursos naturais, como a Represa de São Pedro
Social: relacionado às novas interações e relações sociais entre os usuários, a partir da rodovia	Convivência e fortalecimento de laços comunitários: Atividades que incentivam a interação entre diferentes grupos sociais, como confraternizações e eventos comunitários	Interações efêmeras e comunidades temporárias: Agrupamentos espontâneos de pessoas em torno de interesses compartilhados (grupos de ciclistas, skatistas e praticantes de capoeira)	Auto-organização para ocupação: Iniciativas coletivas de organização para o uso do espaço, como a manutenção de áreas ajardinadas por moradores locais
Cultural: relacionado às manifestações culturais que emergem na BR-440	Manifestação artística e expressão cultural: atividades que fortalecem a identidade local e a apropriação cultural	Uso recreativo e lúdico: Práticas culturais voltadas ao lazer e ao bem-estar	Valorização de identidades locais e narrativas comunitárias: Promoção de ações que ressaltam a cultura e as histórias das comunidades do entorno
Político: relacionado às resistências, contestações e engajamento coletivo no território, como mobilização social, protestos e reivindicações	Resistência Organizada: Movimentos coordenados para impedir o avanço do projeto rodoviário	Apropriações Espontâneas: Utilização cotidiana do espaço por meio de práticas não regulamentadas	Mobilização e Organização Coletiva: Foca na capacidade das práticas de engajar coletivos, comunidades ou organizações em prol de objetivos comuns

Fonte: Da autora, 2024.

Dessa maneira, o levantamento das insurgências na BR-440 evidenciou como a resistência à implantação da rodovia se materializou em práticas espontâneas no dia a dia da população. Observa-se que essas práticas, somadas às manifestações

organizadas e formalizadas, tensionaram a lógica hegemônica do planejamento urbano na BR-440 ao longo dos últimos anos, consolidando-a como um espaço de disputa e produção coletiva. Enquanto as primeiras surgem de necessidades imediatas e adaptações criativas ao espaço, as segundas mobilizam uma rede mais ampla de atores, ampliando o alcance das reivindicações e fortalecendo a atuação direta no território.

A partir dessa análise, a próxima seção aprofundará a discussão sobre as apropriações espontâneas sob a ótica do cotidiano e das táticas de resistência, mobilizando os conceitos de Michel de Certeau e Jacques Rancière.

4.5. Conceituação das práticas insurgentes e a resistência cotidiana

Esta seção busca aprofundar a compreensão das práticas sociais na BR-440 como insurgências, por meio de uma abordagem teórica que as insira no contexto do dissenso e da resistência cotidiana, dado seu caráter subversivo. Para tanto, recorreremos à perspectiva de Jacques Rancière (1996), que propõe uma reformulação do conceito de política, compreendendo-a como uma ruptura da ordem estabelecida e uma expressão do dissenso. Como afirma o autor,

A política não é, em primeiro lugar, a maneira como indivíduos e grupos combinam seus interesses e sentimentos, mas antes um modo de ser da comunidade que se opõe a outro modo de ser. (Rancière, 1996, p.368)

Nesse sentido, ela não se resume à forma como indivíduos e grupos articulam interesses, valores ou sentimentos para alcançar o consenso, mas acontece quando uma visão de mundo contesta e confronta outro modo de ser, questionando as ordens estabelecidas. Rancière (1996) estabelece uma distinção fundamental entre essa compreensão de "política" e o que ele denomina por "polícia". Para o autor, a "polícia" não se refere simplesmente ao conjunto de formas de gestão e comandos coercitivos, mas a uma lógica de organização que define o que é "visível", "dizível" e possível dentro de uma ordem social. Essa lógica opera por meio da

ordem do visível e do dizível que determina a distribuição das partes e dos papéis ao determinar primeiramente a visibilidade mesma das 'capacidades' e das 'incapacidades' associadas a tal lugar ou a tal função. (1996, p.372)

Para ilustrar essa diferença, Rancière (1996) utiliza o exemplo de uma manifestação política que interdita o espaço de uma determinada rua, contestando a propriedade e o uso desse lugar. Do ponto de vista da polícia, a rua é apenas um espaço de passagem e mobilidade. Contudo, ao ser ocupada pela manifestação, transforma-se em um espaço público, onde os assuntos da comunidade são debatidos e reivindicados.

Nesse sentido, a política emerge como um “conflito sobre a configuração do mundo sensível, na qual podem aparecer atores e objetos desses conflitos” (2016, p. 373). Esses conflitos dão visibilidade a atores e demandas que anteriormente estavam fora da ordem consensual estabelecida. A partir do dissenso, esses grupos reivindicam um papel ativo na reconfiguração do mundo comum, questionando-o e reinventando-o.

De maneira semelhante à capacidade da política em tensionar consensos, essa compreensão repercute no pensamento de Miraftab (2016). Para a autora, o potencial transformador das insurgências no campo do planejamento urbano reside justamente na sua capacidade de romper com a normalidade estabelecida, colaborando para a criação de um novo senso comum, uma “nova” política, na perspectiva de Rancière. O dissenso, para Rancière (1996), teria o potencial de fazer ver os que até então não eram vistos, dar voz aos que até então não eram ouvidos.

Na realidade da BR-440, a lógica da “polícia” manifesta-se por meio do planejamento institucional e das ações do poder público, que estruturam a rodovia com base em uma visão hegemônica e consensual do espaço. Contudo, é no dissenso que as vozes excluídas, como são os usuários, grupos de resistência organizados e as comunidades do entorno, encontram espaço para reivindicar reconhecimento e introduzir novas possibilidades nas dinâmicas socioespaciais. A princípio, esses moradores locais não estavam entre aqueles previstos para serem “beneficiados” pela implementação da rodovia nesse trecho urbano, nem foram considerados como parte da população diretamente impactada pela obra. Eles precisaram insurgir para que fossem vistos e ouvidos.

As práticas insurgentes espontâneas e não organizadas subvertem essa ordem, que em última instância lhes foi imposta de cima para baixo, ao tensionarem a narrativa dominante, mostrando que a política, conforme compreendida por Rancière, está em constante disputa no cotidiano. É nessa esfera aparentemente comum e ordinária que ocorrem as transformações de escala local que desviam e

reinventam os usos e sentidos da rodovia. Desse modo, o cotidiano assume relevância na presente pesquisa, ao reconhecermos que as insurgências observadas na BR-440 não se limitam a momentos excepcionais ou eventos isolados, mas se desdobram no dia a dia das pessoas que vivem e transitam por esse espaço.

As insurgências cotidianas, muitas vezes invisíveis ou consideradas marginais frente ao planejamento urbano, revelam um movimento constante de resistência e reinvenção. Para compreender de que forma essas dinâmicas do cotidiano se configuram como atos de insurgência, podemos recorrer ao trabalho de Michel De Certeau (1998), especialmente em relação as suas reflexões acerca das "estratégias" e das "táticas".

Segundo o autor, as estratégias, vinculadas às estruturas de poder e controle, concebem o espaço como um instrumento disciplinador dos corpos, configurado por normas que delimitam o que é permitido ou proibido, tornando-o mapeável e ordenado. Em contraste, as táticas emergem das ações dos sujeitos comuns, representando a "arte dos fracos". Elas operam nas brechas do sistema, em um território considerado "inimigo," aproveitando-se do tempo para subverter as regras, ainda que sem a pretensão de romper com o poder hegemônico.

Enquanto a estratégia é praticada calculadamente, a tática parte do improviso. A estratégia é a arte do forte, que possui poder, a tática é a arte do fraco. A estratégia acontece no lugar próprio, a tática ocorre no lugar não-próprio. As táticas são subversões do sujeito às normas e às leis, ou seja, são formas de escape àquilo que se tenta impor ao homem ordinário, configurando-se como formas de recriação do próprio cotidiano. (Lapedra; Ichikawa, 2017, p.56)

No contexto da BR-440, as estratégias se manifestaram nas ações do poder público para a implantação do projeto rodoviário, concebido para impor uma ordem alinhada a um contexto temporal e espacial distintos das dinâmicas locais e da contemporaneidade.

Em contrapartida, as táticas emergiram ao longo dos últimos anos nas práticas cotidianas que tensionaram essa tentativa de imposição do planejamento institucional, caracterizando-se por sua flexibilidade e, muitas vezes, improvisação. Ancoradas nas vivências diárias, elas não configuram um movimento organizado ou uma rebelião articulada (Holston, 2016), mas se revelam como pequenos atos de resistência que reinterpretem as regras estabelecidas para o território (De Certeau, 1998).

Desse modo, entre as reflexões finais sobre essa pesquisa, observa-se que as insurgências no território da BR-440 têm gerado um impacto significativo na produção do espaço urbano, ainda que de forma gradual. No entanto, no final de 2024, a Prefeitura de Juiz de Fora deu início a um processo de intervenções urbanísticas no traçado da rodovia, com base em uma delegação temporária.

Embora haja um histórico de reivindicações dos movimentos sociais pela municipalização da área, as intervenções propostas parecem negligenciar as dinâmicas já estabelecidas no território e as práticas cotidianas que ali se consolidaram. Esse cenário, repleto de tensões e desafios, será analisado de maneira mais aprofundada na próxima seção.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

5.1 Da BR-440 à “Nova Via São Pedro”: notas sobre um território em transformação.

A municipalização da BR-440 começou a se concretizar durante a gestão da prefeita Margarida Salomão, por meio de uma iniciativa da Prefeitura Municipal em 2023 – período em que esta pesquisa estava em andamento. A proposta, que visava integrar a rodovia ao contexto atual das áreas vizinhas, foi formalizada em abril de 2024 por meio de um acordo de “delegação temporária” com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Embora a municipalização represente uma conquista para os movimentos sociais organizados, é necessário discutir a forma como o projeto de intervenção no espaço foi desenvolvido e está sendo implementado.

As intervenções tiveram início ainda em abril, com o lançamento de um projeto viário (Figura 54) voltado para a melhoria da mobilidade urbana nos bairros da Região Oeste, agora sob a denominação “Nova Via São Pedro” – em substituição ao termo “BR-440” (PJF, 2023). De acordo com o Portal de Notícias da Prefeitura de Juiz de Fora (PJF, 2023), entre as mudanças propostas estão a extinção da “mão inglesa”, a criação de novos retornos em pontos estratégicos, a instalação de dispositivos de redução de velocidade (*traffic calming*), semáforos para maior segurança no trânsito e uma passarela elevada para pedestres.

No âmbito urbanístico e de lazer, uma segunda fase das intervenções, havia a previsão de 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.

Essa proposta de melhorias viárias e intervenções urbanísticas foi apresentado em uma reunião com moradores e líderes comunitários das regiões adjacentes à rodovia em dezembro de 2023 (Figura 55). A princípio, o futuro do trecho na região Cruzeiro de Santo Antônio permaneceu indefinido. Conforme destacado pelo Tribuna de Minas (Floriano, 2024), o edital que formalizou a delegação temporária limitava a municipalização aos segmentos anteriores à área atualmente utilizada como espaço de lazer público.

Figura 54: Projeto viário apresentado pela PJJ 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.

Figura 55: 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.

Embora o evento tenha sido promovido como uma oportunidade para a população expressar suas opiniões sobre as melhorias e as intervenções propostas, a dinâmica da reunião foi, na prática, mais “consultiva” do que efetivamente participativa. Mesmo considerando um avanço frente às práticas hegemônicas de

planejamento urbano, essa forma de participação parece não ter refletido a diversidade da população impactada.

Identificou-se uma presença majoritária de pessoas de classes sociais mais altas, o que direcionou um viés de representatividade e excluiu segmentos mais marginalizados, que seriam também diretamente afetados pelas mudanças propostas. Esse contexto poderia resultar em medidas que atendessem aos interesses das classes favorecidas, sem considerar adequadamente as necessidades das populações vulneráveis nas intervenções futuras.

O caráter consultivo 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. Assim, a limitação na participação efetiva dos moradores, 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.

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 56), 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 e reforçando a visão utilitarista da via como um corredor de transporte.

Ainda que as intervenções realizadas até o momento não abranjam diretamente o trecho 3, elas indicam uma direção para a atuação do poder público e sinalizam a possibilidade de futuras ações que possam integrar a área às dinâmicas já consolidadas pela população. Considera-se que a forma como essa municipalização será conduzida nos próximos anos será determinante para a consolidação — ou descaracterização — do seu uso como espaço público.

Figura 56: 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.

A informação que se tem disponível está relacionada ao anúncio da criação de um novo Parque Municipal nas proximidades da Represa de São Pedro, comunicada pela Prefeitura em maio de 2022. Apesar de faltarem informações detalhadas sobre sua localização exata e previsão do projeto, o anúncio gerou inquietação entre os usuários que já se apropriam da região ao longo da BR-440.

A principal preocupação é que o novo parque possa desconsiderar ou até desvalorizar os usos comunitários e recreativos já consolidados no local. Há receio de que o projeto sirva para justificar o retorno do tráfego de veículos à rodovia, deslocando as práticas de lazer e convivência para o parque. Esse cenário reforça a necessidade de que o parque seja pensado como um complemento às práticas já existentes, respeitando e potencializando o uso social e comunitário da área, e não como uma estratégia para reverter a apropriação que já ocorre no entorno da represa.

As intervenções urbanísticas previstas foram planejadas com materiais de baixo custo e fácil remoção, uma estratégia que visa funcionalidade e sustentabilidade ao longo dos 30 anos da concessão temporária. Apesar da influência⁹ de metodologias como o Urbanismo Tático, que priorizam a participação comunitária e projetos centrados nas pessoas, a decisão sobre o programa de lazer foi conduzida

⁹A fase urbanística do projeto foi apresentada à população na reunião realizada no dia 1º de dezembro de 2023, com moradores e líderes comunitários da região da Cidade Alta, com o título de “Urbanismo Tático”.

sem participação efetiva da 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.

Como explorado no Capítulo 2, diversas abordagens do planejamento urbano alternativo colocam as metodologias participativas no centro de suas discussões, demonstrando que processos mais inclusivos são possíveis. Considerando que a região já apresenta um histórico rico de apropriações espontâneas por parte da população, metodologias participativas poderiam ter sido aplicadas de forma mais concreta. Caso o poder público estivesse disposto a construir parte da proposta a partir das iniciativas existentes no próprio local de intervenção, o processo poderia ter sido mais dialógico e alinhado às necessidades reais da comunidade.

Nesse contexto, em uma primeira análise, a observação 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 dá a entender um certo 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 hegemônica, centrada no automóvel particular, que, ainda que incorpore elementos inspirados em práticas contemporâneas, carece de maior diálogo com a população local.

Além disso, a falta de um olhar mais atento às apropriações cotidianas torna-se evidente em escolhas como a introdução de determinadas práticas esportivas, a exemplo do *beach tennis*. Até então, essa modalidade não fazia parte dos usos observados nos trechos da rodovia, nem mesmo na região do Cruzeiro de Santo Antônio. Caso o processo de planejamento tivesse sido conduzido de maneira mais aberta e interativa, uma fase de experimentação junto à população poderia ter revelado outras demandas esportivas mais alinhadas às práticas já enraizadas no território.

Essa questão dialoga diretamente com a reflexão de Rancière acerca da noção de público: quando um projeto é concebido para um público genérico, sem considerar as especificidades dos grupos que já utilizam o espaço, há o risco de reproduzir lógicas excludentes. Nessas circunstâncias, a classe dominante, detentora

de maior poder político, acaba definindo as prioridades em nome de uma suposta universalidade, desconsiderando dinâmicas e necessidades locais.

A apropriação da rodovia inconclusa pela comunidade exemplificou como práticas sociais podem ressignificar um espaço originalmente projetado para a circulação de veículos, transformando-o em um ambiente voltado para as pessoas. Esse processo de transformação e insurgência 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 cenário, ao que parece, existe uma intenção na nova proposta municipal em 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 cicloviário 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 populares já observadas no local. Essas iniciativas podem direcionar soluções urbanas que se alinhem a modelos contemporâneos de planejamento, como as apresentadas no segundo capítulo, que oferecem caminhos para repensar essa relação entre o planejamento e território.

O urbanismo tático, por exemplo, citado no projeto institucional, fundamenta-se na realização de ações experimentais e temporárias, permitindo testar soluções diretamente no espaço urbano antes da implementação definitiva de projetos que demandam altos investimentos. Essa abordagem viabiliza intervenções de pequena escala, baixo custo e rápida execução, adaptando-se às necessidades locais de forma ágil e participativa.

Caso o poder público adotasse essa metodologia, poderia inverter a lógica tradicional de participação formal, deslocando-se até o território, observando suas dinâmicas, dialogando com os usuários e promovendo intervenções em parceria com

a população. Um exemplo prático seria a criação coletiva de mobiliários urbanos, possibilitando a experimentação de diferentes usos do espaço e o teste de soluções temporárias que serviriam como subsídios para um projeto mais alinhado às práticas já consolidadas no local.

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 fundamental, 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 Fontes et al (2021a, p. 17), “desenhar para pessoas requer uma nova visão sobre o papel delas na cidade e sua participação efetiva no processo”, ou seja, essa nova abordagem sobre o planejamento demanda fortalecer interações comunitárias, incentivar a comunicação entre setores da sociedade e ativar espaços públicos para usos diversificados, promovendo a mobilidade ativa e sustentável.

Por fim, ao observar os processos recentes de intervenções urbanas conduzidas pelo poder público municipal em Juiz de Fora, entendemos que a concessão temporária apresenta potencial para gerar resultados positivos à população, além de abrir caminhos promissores para o futuro da via. No entanto, como o processo ainda está em curso, essas são apenas primeiras percepções sobre o desenvolvimento da “Nova Via São Pedro”.

5.2. Reflexões finais e o potencial das insurgências cotidianas.

Ao aprofundarmos a análise da BR-440, tornou-se possível reconhecer os múltiplos significados atribuídos a esse território por meio das diversas práticas sociais que, ao longo dos últimos anos, vêm ressignificando esse espaço em seu “fazer cotidiano”. Essas apropriações emergiram como insurgências contra a lógica hegemônica de produção da cidade, revelando imaginários alternativos para uma infraestrutura originalmente concebida como rodovia. Ao desestabilizarem as normas dominantes, essas práticas abrem caminhos para novas possibilidades no campo do planejamento urbano, evidenciando a cidade como um espaço em constante disputa e transformação.

Como propõe Miraftab (2016), as insurgências promovem uma descolonização da imaginação, estimulando a construção de futuros alternativos para a cidade. O planejamento alternativo, por sua vez, tensiona continuamente os modelos hegemônicos, tornando evidentes suas limitações e a urgência de novas abordagens. A experiência da BR-440 ilustra como esse questionamento é fundamental para que diferentes formas de produzir a cidade ganhem visibilidade e legitimidade. Assim, a incorporação de metodologias alternativas no planejamento urbano não se resume apenas em diversificar as estratégias do campo, mas reconhecer que os instrumentos tradicionais, isoladamente, não são suficientes para abarcar a complexidade das apropriações urbanas e das disputas que definem o espaço.

Este trabalho não intencionou provar que a incorporação dessas insurgências resultaria automaticamente em intervenções urbanas mais integradas e participativas. O objetivo foi, sobretudo, evidenciar as potencialidades até então negligenciadas dessas práticas sociais cotidianas. Para tanto, reafirma-se a necessidade de um olhar do planejamento urbano que vá além das diretrizes institucionais, reconhecendo as dinâmicas já existentes no território.

Como aponta Rancière (1996), aqueles que estão excluídos da democracia muitas vezes sequer são vistos ou ouvidos. No entanto, ao se manifestarem, tornam-se sujeitos políticos, exigindo o reposicionamento das estruturas vigentes. Da mesma forma, as práticas insurgentes observadas na BR-440 expressam demandas urbanas que ainda não foram plenamente reconhecidas, mas que, por meio do uso cotidiano do espaço, reivindicam sua própria legitimidade.

Dessa forma, uma das intenções desta pesquisa foi justamente dar visibilidade e voz a essas apropriações cotidianas, ainda que não por meio de discursos explícitos ou entrevistas formais. O próprio uso do espaço – na maneira como ele é vivido, apropriado e ressignificado diariamente – já constitui uma forma de comunicação potente. Ao trazer essas práticas para o debate, abriu-se a possibilidade de um olhar mais atento e sensível sobre o planejamento urbano, questionando quem tem o direito de definir o que é cidade e para quem ela é projetada

Diante disso, os movimentos insurgentes exigem dos pesquisadores e profissionais do urbanismo uma postura cuidadosa, capaz de validar e legitimar essas formas de "fazer cidade". Como destaca Miraftab (2016, p. 367), trata-se de reconhecer essas práticas como "exemplos das pessoas planejando seus próprios

futuros". Nesse contexto, esta pesquisa buscou compreender a BR-440 na contemporaneidade, reconhecendo as práticas sociais como indicativos para abordagens alternativas e insurgentes no planejamento urbano, por meio de seu levantamento, registro e investigação. A expectativa é que a "Nova Via São Pedro" não se limite a uma infraestrutura viária, mas seja ressignificada como um espaço urbano integrado nos próximos anos, onde a prioridade recaia sobre as pessoas e seus usos cotidianos.

REFERÊNCIAS

ACEVEDO et al. **Urbanismo Ciudadano en América Latina Superlibro de acciones cívicas para la transformación de las ciudades**. Banco Interamericano de Desenvolvimento, 2022.

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.

BEARD, Victoria A. **Covert Planning for Social Transformation in Indonesia**. *Journal of Planning Education and Research*, v. 22, n. 1, p 15-25, set. 2002. <https://doi.org/10.1177/0739456x0202200102>

BERNADETE, Leticya. **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.

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

DE CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano: 1, Artes de fazer**. Petrópolis: Vozes, 1998.

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: a amabilidade nos espaços coletivos de nossas cidades**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Rio de Janeiro, 2011.

FONTES, Adriana Sansão. **Intervenções temporárias e marcas permanentes na cidade contemporânea**. *Arquitetura Revista*, [S. l.], v. 8, n. 1, p. 31–48, 2012. DOI: 10.4013/arq.2012.81.05. Disponível em: <https://revistas.unisinos.br/index.php/arquitetura/article/view/arq.2012.81.05>. Acesso em: 4 jul. 2024.

FONTES, Adriana Sansão; PINA, João Pedro; PAIVA, Larissa Martins de. **Urbanismo tático: X ações para transformar cidades**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2021.

FONTES, Adriana Sansão; MONTEIRO, Carolina Guido; CARMAGNANI, Paulo; FOGELSON, Yuval. **Urbanismo tático: um guia para as cidades brasileiras**. Rio de Janeiro: Rio Books, 2021. 180 p.

FRIEDMANN, John. **Insurgencies: essays in Planning Theory**. New York: Routledge, 2011.

FRIEDMANN, John. **The prospect of cities**. Minneapolis/London: University of Minnesota Press, 2002.

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

HOLSTON, James. **Cidadania insurgente: disjunções da democracia e da modernidade no Brasil**. Tradução de Vera Ribeiro. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

HOLSTON, James. **Rebeliões metropolitanas e planejamento insurgente no século XXI | Insurgent cities and urban citizenship in the 21st Century**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, [S. l.], v. 18, n. 2, p. 191, 2016. DOI: 10.22296/2317-1529.2016v18n2p191. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/5162>. Acesso em: 17 jun. 2023.

HOU, Jeffrey. **Insurgent Public Space Guerrilla urbanism and the remaking of contemporary cities**. Nova Iorque: Routledge, 2010.

HOU, Jeffrey. **Guerrilla urbanism: urban design and the practices of resistance**. Urban Design International, p 117- 125, 2020. Disponível em: <https://link.springer.com/article/10.1057/s41289-020-00118-6>. Acesso em: 01 ago. 2024.

INSTITUTO PÓLIS [et al.]. **Planejamento alternativo: propostas e reflexões coletivas**. Organização de Danielle Klintowitz, Felipe de Freitas Moreira e Vitor Coelho Nisida. São Paulo: Instituto Pólis, 2019.

JUIZ DE FORA. Lei Complementar no 082, de 2018. **Plano Diretor de Juiz de Fora**. Juiz de Fora: Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, 2018.

LAKATOS, Eva. M.; MARCONI, Marina de A. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

LAPEDRA, Ana Tereza Freitas de; ICHIKAWA, Elisa Yoshie. **Diálogos entre os conceitos de práticas cotidianas, territorialidade e territorialização**. Revista Eletrônica de Ciências Sociais Aplicadas (RECSA), Garibaldi, RS: Faculdade FISUL, v. 6, n. 2, p. [49-67], jul./dez. 2017. Acesso em: 01 ago. 2024.

LERNER, Jaime. **Acupuntura urbana**. 5. ed. Rio de Janeiro: Record, 2011.

LYDON, Mike; GARCIA, Anthony. **Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change**. Washington: Island Press, 2015.

MARICATO, Ermínia. “**As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias**”, in: ARANTES, Otília.; MARICATO, Ermínia. e VAINER, Carlos. *A Cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Ed. Vozes, 2000.

MARKUSEN, Ann; GADWA, Anne. **Creative Placemaking**. Washington: Markusen Economic Research Services and Metris Arts Consulting, 2010.

MIRAFTAB, Faranak. **Insurgência, planejamento e a perspectiva de um urbanismo humano | Insurgency, planning and the prospect of a humane urbanism**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, [S. l.], v. 18, n. 3, p. 363, 2016. DOI: 10.22296/2317-1529.2016v18n3p363. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/5499>. Acesso em: 16 jun. 2023.

MIRAFTAB, Faranak. **Insurgent Planning: Situating Radical Planning in the Global South**. Planning Theory, v. 8, n. 1, p. 32–50, 2009. DOI: 10.1177/1473095208099297.

MIRANDA, Ricardo. **A praia! A praia é do povo!** *Jornal O Pharol*, 7 fev. 2022. Disponível em: <https://jornalopharol.com.br/2022/02/a-praia-a-praia-e-do-povo/>. Acesso em: 15 maio 2024.

MONTANER, Josep M. MUXÍ, Zaida. **Política e arquitetura: Por um urbanismo do comum e ecofeminista**. São Paulo: Editora Olhares, 2021.

MONTANER, Josep M. **Por un urbanismo alternativo**. In: MONTANER, Josep M.; SUBIRATS, Joan. *Repensar las políticas urbanas: Apuntes para la agenda urbana*. Barcelona: Centre d’Estudis Territorials, 2012. P 175-189.

MONTEIRO, Circe Maria Gama. **O planejamento: algumas considerações**. Revista Eletrônica de Ciências Sociais Aplicadas e Outras Coisas, Niterói, v. 1, n. 2, 15 maio 2007. Disponível em: <http://www.uff.br/etc>. Acesso em: 18 nov. 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.

PECHMAN, Robert; ASSAF, Stephanie. **Ruralismo, antiurbanismo e autoritarismo: as lutas em torno de um projeto nacional**. In: FRIDMAN, Fania (org.). *Quem planeja o território?* [recurso eletrônico]. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2022.

PJF – PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA. **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.

PJF – PREFEITURA MUNICIPAL DE 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-a.

PJF – PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA. **Plano Geral de Transportes**. Instituto de Pesquisa e Planejamento de Juiz de Fora. Juiz de Fora: Ipplan-JF, 1978-d.

PJF – PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA. **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: 20 out. 2024.

PJF – PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora: Juiz de Fora Sempre**. Juiz de Fora: FUNALFA Edições, 2004.

PJF – PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA. **Plano Diretor Participativo de Juiz de Fora – PDP/JF**. Juiz de Fora: PJF, 2018. Disponível em: https://www.pjf.mg.gov.br/secretarias/sepur/planos_programas/plano-diretor/pdp-2018/processo-de-elaboracao/arquivos/pdp_lc82.18_00.pdf. Acesso em: 9 set. 2024.

PJF – PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA. SEPUR – Secretaria de Planejamento Urbano. Institucional. **“Por que planejar?”**. Juiz de Fora: PJF/SEPUR, 2023-a. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/secretarias/sepur/historico.php>. Acesso em: 9 set. 2024.

PRODANOV, Cleber C.; FREITAS, Ernani C. **Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. 2. ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

PROJECT FOR PUBLIC SPACES. **What is Placemaking?**. [S. l.], 2007. Disponível em: <https://www.pps.org/article/what-is-placemaking>. Acesso em: 18 out. 2024.

RANCIÈRE, Jacques. O dissenso. In: NOVAES, Adauto (Org.). **A Crise da Razão**. São Paulo: Editora Companhia das Letras, 1996, pg. 367-382.

RODRIGUES, Laura Sobral. **Fazer juntos: instrumentos de cooperação para cidades cocriadas**. Organização Marina Régis; tradução Rodrigo Millán. São Paulo, SP: Instituto A Cidade Precisa de Você, 2022.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; CARDOSO, Adauto Lucio. **Da cidade à nação: gênese e evolução do urbanismo no Brasil**. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; PECHMAN, Robert (orgs.). **Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno**. 1. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

ROCHA, César Henrique Barra; DUARTE, Renata Lopes; MATOSO, Ramon Octaviano de Castro; SOUZA, Lucas do Vale; SILVEIRA, Fábio Jacob da; MACHADO, Micael Marlon de Moraes. **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, v. 11, n. 1, p. 1-27, e19805, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.5585/geas.v11i1.19805>. Acesso em: jun. 2023.

SANDERCOCK, Leonie. **Framing Insurgent Historiographies for Planning.** In: _____ (Ed.). Making the Invisible Visible: A Multicultural Planning History. Berkeley: University of California Press, 1998. p. 1-35.

SIENA, Domenico Di. **Entrevista Domenico Di Siena.** In: CARRASCO, Carolina et al. Placemaking Latinoamérica. Santiago, Chile, 2017.

SIENA, Domenico Di. **Libro Blanco del Método de Diseño Cívico.** Domenico Di Siena, versão 0.2, 2019.

SILVEIRA, Fábio Jacob da. **Impactos da BR-440 na mobilidade urbana da Cidade Alta, Juiz de Fora/MG.** 2023. 146 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Instituto de Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Juiz de Fora, 2023. Disponível em: <https://repositorio.ufjf.br/jspui/bitstream/ufjf/17253/6/fabiojacobdasilveira.pdf>. Acesso em: 6 dez. 2024.

STEINBERGER, Marília; BRUNA, Gilda Collet. **Cidades médias: elos do urbano-regional e do público-privado.** In: ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente (Orgs.). Cidades médias brasileiras. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. pp. 35-77.

SVIRSKY, Marcelo. **Introduction: Beyond the Royal Science of Politics.** In: SVIRSKY, M. (ed.). Deleuze Studies: Special Issue on Deleuze and Political Activism. Edinburgh: Edinburgh University Press, 2010. p. 1-6.

TANAKA, Giselle Megumi Martino. **“Planejar para lutar e lutar para planejar”:** possibilidades e limites do planejamento alternativo. 2017. 287 f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – a Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017.

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-vaoser-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.

**APÊNDICE A - ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA GRUPO 1:
Usuários, moradores do entorno e técnicos/ profissionais engajados em
iniciativas de resistência.**

O presente documento é parte da pesquisa **“PRÁTICAS INSURGENTES NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO: diálogos com o Planejamento Alternativo a partir da BR-440, em Juiz de Fora, MG.”**, vinculada à Universidade Federal de Viçosa – UFV, campus Viçosa, em Minas Gerais, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, área de concentração: Planejamento do Espaço Urbano e Regional, do Departamento de Arquitetura e Urbanismo.

É desenvolvida pela aluna Mariana de Oliveira Macêdo e orientada pela Professora Dra. Marília Solfa. As perguntas a seguir dispostas serão aplicadas a uma amostra de 16 pessoas, sendo elas pessoas ligadas aos novos usos e apropriações que emergem no espaço da rodovia BR-440, não fazendo nenhuma distinção quanto ao perfil do entrevistado. O objetivo é compreender os novos usos e apropriações insurgentes na BR-440 pelo viés dos usuários e da população local, além de suas perspectivas para as intervenções futuras nesse espaço, avaliando as possibilidades de atuação do planejamento urbano na cidade de Juiz de Fora.

1. Como você utiliza a BR-440 no seu dia a dia?
2. Para você, a obra da rodovia impactou individualmente a sua vida no cotidiano ou de alguém próximo de alguma forma? Se sim, de qual?
3. Para você, a obra da rodovia impactou o coletivo de alguma forma? Se sim, como?
4. De que maneira a sua vida seria impactada se a rodovia fosse concluída?
5. Você sabe que há um projeto para a municipalização da rodovia? Qual a sua opinião sobre isso?
6. É sabido que devido às longas pausas no desenvolvimento das obras da rodovia, apropriações diversas emergiram dela, como são o uso para o esporte, para o lazer, para o comércio informal, como via local urbana, etc. Como você enxerga a existência dessas atividades na rodovia? Elas devem ser mantidas nesse espaço?
7. Esse espaço é pensado pelo poder público para ser uma rodovia. Caso isso se confirme, é provável que essas apropriações não possam mais ocorrer. O que você pensa sobre isso?

8. Você tem conhecimento de algum uso que é feito no espaço atualmente, mas não é autorizado pelo poder público? O que você pensa sobre isso?
9. Você considera esses outros usos e apropriações como uma transgressão ou resistência à conclusão do projeto da rodovia? Por que?
10. Você considera a BR-440 como um espaço de conflitos, que está em disputa? Se sim, quem está nessa disputa?
11. Você acredita que a participação popular nesse processo de desenvolvimento da rodovia BR-440 pode ser positiva? Como ela aconteceria?
12. Você teria interesse em participar das decisões para o futuro desse espaço? De que maneira?
13. Como você se locomove na cidade de Juiz de Fora?
14. Como você avalia a mobilidade urbana na Região Oeste, considerando o acesso da população dos bairros imediatos ao traçado da rodovia (São Pedro, Santos Dumont, Bosque do Imperador, etc) com o restante da cidade e, ainda, a mobilidade ativa da população local?
15. Para você, a BR-440 tem um papel importante na promoção da mobilidade urbana na cidade? Você acredita que a conclusão da rodovia influenciará na mobilidade da região? Se sim, de que maneira?

**APÊNDICE B - ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA GRUPO 2:
Técnicos/profissionais do poder público envolvidos com o planejamento
urbano do município e/ou na implantação da rodovia.**

O presente documento é parte da pesquisa “**PRÁTICAS INSURGENTES NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO: diálogos com o Planejamento Alternativo a partir da BR-440, em Juiz de Fora, MG.**”, vinculada à Universidade Federal de Viçosa – UFV, campus Viçosa, em Minas Gerais, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, área de concentração: Planejamento do Espaço Urbano e Regional, do Departamento de Arquitetura e Urbanismo. É desenvolvida pela aluna Mariana de Oliveira Macêdo e orientada pela Professora Dra. Marília Solfa. As perguntas a seguir dispostas serão aplicadas a uma amostra de 5 pessoas, sendo elas pessoas ligadas ao planejamento e à gestão municipal da cidade de Juiz de Fora, não fazendo nenhuma distinção quanto ao perfil do entrevistado. O objetivo é compreender os novos usos e apropriações insurgentes na BR-440 pelo viés do poder público, além de suas perspectivas para as intervenções futuras nesse espaço, avaliando as possibilidades de atuação do planejamento urbano na cidade de Juiz de Fora.

1. Como o poder público avalia a situação da BR-440 hoje, considerando as diferenças existentes entre o seu projeto original, o que está edificado e as diferentes características sociais, espaciais, econômicas e ambientais encontradas ao longo dos 9km edificados da BR-440?
2. Qual a intenção do poder público com a municipalização da rodovia?
3. Existe algum projeto de intervenção urbana nesse espaço por parte da prefeitura?
4. Como o Parque São Pedro se insere no contexto da rodovia BR-440? Há alguma articulação com o projeto original da BR-440?
5. A prefeitura tem acompanhado o aumento de moradias, comércios e serviços nas imediações da rodovia? Há alguma ação para controlar e fiscalizar essas novas apropriações do solo urbano?
6. A prefeitura reconhece um processo de valorização do solo urbano nessa região?
7. Foram realizados estudos recentes que mensuram os impactos já causados pela obra e que preveem os possíveis impactos futuros caso seja dado

continuidade ao seu projeto original? Se sim, quais são esses? Considerando o âmbito ambiental, social e econômico.

8. A prefeitura compreende a BR-440 como um espaço de conflitos, que está em disputa? Se sim, quais atores estão nessa disputa?
9. É sabido que devido às longas pausas no desenvolvimento das obras da rodovia, apropriações diversas emergiram dela, como são o uso para o esporte, para o lazer, para o comércio informal, como via local urbana, etc. Como o poder público enxerga essas novas significações dadas a esse espaço?
10. Ao se pensar no futuro desse espaço, é considerada a incorporação ou a manutenção pelo poder público dos usos e das apropriações estabelecidos na BR-440 hoje?
11. A prefeitura tem mantido algum tipo de diálogo com os movimentos sociais que se relacionam com esse espaço, como são a AMIC, o DIGA NÃO À BR-440, entre outros?
12. Como o poder público enxerga a participação popular ao longo desse processo de desenvolvimento da rodovia BR-440? Ela acontece nos dias de hoje? Há perspectiva dessa participação em intervenções futuras?
13. Como o poder público avalia a mobilidade urbana na Região Oeste, considerando o acesso da população dos bairros imediatos ao traçado da rodovia (São Pedro, Santos Dumont, Bosque do Imperador, etc) com o restante da cidade e, ainda, a mobilidade ativa da população local?
14. Para o poder público, a BR-440 tem um papel importante na promoção da mobilidade urbana na cidade?
15. Qual resposta no campo do planejamento urbano o poder público visualiza a partir dessas apropriações alternativas ao projeto original e da atuação dos movimentos organizados que têm reivindicado participar das decisões relativas à transformação desse espaço da BR-440?
16. Algumas prefeituras (como Belo Horizonte e São Paulo) têm atuado com o planejamento alternativo, como é o caso de intervenções de urbanismo tático. Existe algum movimento de aproximação a essas metodologias e teorias de planejamento urbano por parte da prefeitura de Juiz de Fora?