



Megaeventos como Estratégia para o Desenvolvimento Urbano: Balanço crítico e expectativas da COP30 no Brasil

Belém, 06 a 08 de maio de 2024
Universidade da Amazônia - UNAMA

IMPACTO AMBIENTAL E FAVELIZAÇÃO DE TERRITÓRIO: O PROCESSO DE IMPLANTAÇÃO E OPERAÇÃO DA VIA EXPRESSA EM SÃO LUÍS, MARANHÃO.

ENVIRONMENTAL IMPACT AND FAVELA FORMATION: THE PROCESS OF IMPLEMENTATION AND OPERATION OF THE VIA EXPRESSA IN SÃO LUÍS, MARANHÃO.

Gabriel Nava Lima¹
Christiane Valeska Araujo Costa Lima²
Robson Mourão Lopes³
Paulo de Jesus Pereira Neto⁴

Resumo

O objetivo do trabalho foi analisar os impactos ambientais, com ênfase nos impactos antrópicos, nascidos da construção da rodovia MA 207, batizada de Via Expressa, construída na zona urbana da cidade de São Luís, capital do estado do Maranhão, com o objetivo de diminuir o tráfego de veículos em duas das principais avenidas da cidade: Carlos Cunha e Jerônimo de Albuquerque. A rodovia interligou os bairros Renascença/Jaracaty, Santa Eulália, COHAFUMA, Vila Roseana, Parque Olinda, Vinhais Velho, Recanto dos Vinhais, Jardim Monterrey, Morada Nova e IPASE/Maranhão Novo. Metodologicamente o trabalho foi construído a partir de uma perspectiva qualitativa com viés exploratório e o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) realizado pela Consultora Géia Construções Ltda, a mando do Governo do Maranhão, foi usado como fio condutor para as análises dos impactos ambientais. Ao término do estudo foi possível constatar que as visões contrárias e favoráveis à implementação de Grandes Projetos Urbanos não se materializaram quando da implantação do rodovia uma vez que o projeto urbanístico que norteou sua construção não permitiu o nascimento de empreendimentos imobiliários que favorecem a ocupação do espaço pela da população com alto poder aquisitivo, não recuperou áreas degradadas, nem assimilou áreas urbanas subutilizada, ao contrário, ampliou a ocupação do espaço de forma não planejada e prejudicou o tráfego de veículos nas vias de acesso a alguns bairros.

Palavras-chave: Via Expressa, São Luís, Impacto Ambiental, Espaço Urbano, Favelização.

Abstract

The objective of this study was to analyze the environmental impacts, with an emphasis on anthropogenic impacts, resulting from the construction of the MA 207 highway, known as Via Expressa, built in the urban area of São Luís, the capital of the state of Maranhão. The highway was constructed to reduce vehicle traffic on two of the city's main avenues: Carlos Cunha and Jerônimo de Albuquerque. The highway connected the neighborhoods of Renascença/Jaracaty, Santa Eulália, COHAFUMA, Vila Roseana, Parque Olinda, Vinhais Velho, Recanto dos Vinhais, Jardim Monterrey, Morada Nova, and

¹ Pós-doutorando pela UFRRJ. Email: gabrielnaval@gmail.com

² Mestra em Educação. Email: christiane.lima@edufor.edu.br

³ Doutor em Direito. Email: robson.mourao@edufor.edu.br

⁴ Mestrando em Meio Ambiente pela UNICEUMA: paulodejesus.neto@gmail.com

IPASE/Maranhão Novo. Methodologically, the study was built from a qualitative perspective with an exploratory bias, using the Environmental Impact Study (EIA) conducted by the consultancy Géia Construções Ltda, commissioned by the Government of Maranhão, as the basis for analyzing the environmental impacts. At the end of the study, it was found that the opposing and favorable views on the implementation of major urban projects did not materialize during the construction of the highway. The urban planning that guided its construction did not allow for the development of real estate projects that favor high-income populations, did not rehabilitate degraded areas, nor assimilate underutilized urban areas. On the contrary, it expanded the occupation of space in an unplanned manner and hindered vehicle traffic on access roads to some neighborhoods.

Keywords: Via Expressa, São Luís, Environmental Impact, Urban Space, Favela Formation.

Introdução

Em 2014 o Estado do Maranhão construiu a rodovia MA 207. Apesar de ser uma rodovia, a MA 207, batizada de Via Expressa, foi construída na zona urbana da cidade de São Luís, capital do estado. O objetivo da construção foi diminuir o tráfego de veículos em duas das principais avenidas da cidade: Carlos Cunha e Jerônimo de Albuquerque.

A Construção interligou os bairros Renascença/Jaracaty, Santa Eulália, COHAFUMA, Vila Roseana, Parque Olinda, Vinhais Velho, Recanto dos Vinhais, Jardim Monterrey, Morada Nova e IPASE/Maranhão Novo. Para que isso acontecesse, vários terrenos e residências foram desapropriados e famílias que moravam em palafitas foram retiradas.

Figura 1: Via Expressa (MA 207)



Fonte: Google Earth, 2024.

Durante o processo de implantação várias famílias que moravam em áreas vizinhas migraram para a área do projeto. A migração aumentou a ocupação do solo à margem direita do rio Anil, ampliando impactos ambientais, principalmente nas áreas de mangues e brejos, berçários naturais na fauna aquática.

Hoje existem aproximadamente 400 residências construídas de forma irregular às margens da rodovia. Ruas foram construídas sem planejamento, não há coleta de lixo regular, a água que serve a



Megaeventos como Estratégia para o Desenvolvimento Urbano: *Balanço crítico e expectativas da COP30 no Brasil*

Belém, 06 a 08 de maio de 2024
Universidade da Amazônia - UNAMA

população é retirada de poços artesianos escavados nos quintais das casas ou desviadas do sistema de fornecimento da Companhia de Água e Esgoto do Maranhão - CAEMA.

Compreender a dinâmica de uso e ocupação do solo nesse território é necessário porque, além de causar impactos diretos no desenvolvimento da fauna aquática, base alimentação e renda de milhares de famílias que vivem no raio da operação da Via Expressa, também está fazendo surgir na região diversos pontos de ocupação do irregular do espaço urbano, com características que permitem a afirmação que a região passa por um processo de favelização. Essa realidade é diametralmente oposta ao que caracterizaria um Grande Projeto Urbano pautado na construção de uma obra capaz de incrementar o crescimento urbano, resolver demandas locais e impactar de forma positiva toda a cidade.

Dito isso, o objetivo do trabalho foi analisar os impactos ambientais, com ênfase nos impactos antrópicos, que a construção da Via Expressa causou. O trabalho analisou os impactos no meio físico e biótico, entretanto, eles foram analisados de forma a compreender a consequência desses impactos no meio antrópico.

Materiais e métodos

O trabalho foi construído a partir de uma perspectiva qualitativa com viés exploratório. O Estudo de Impacto Ambiental realizado pela Consultora Géia Construções Ltda, a mando do Governo do Maranhão, foi usado como fio condutor para as análises dos impactos ambientais. Os impactos prognosticados para a fase de implantação e operação da Via Expressa foram avaliados, bem como as medidas e procedimentos mitigadores para a fase de implantação e operação elencados pela consultoria. Em visita in loco foram realizadas avaliações e análises do espaço utilizado durante a construção do empreendimento bem como da situação atua da área. A análise da ocupação do território foi realizada a partir do exame de imagens de satélites com o objetivo de compreender como se deu a ocupação progressiva do território ao longo do tempo. Durante a visita in loco foram realizadas entrevistas com moradores que viviam na região antes da construção do empreendimento viário. Também foram entrevistadas pessoas que migraram para a área depois da construção da rodovia. A soma dos métodos utilizados permitiu uma análise holística de como se deu o processo de ocupação do território ao longo do tempo.

Resultados

A construção da Via Expressa, o maior projeto de reordenamento viário implantado em São Luís desde a década de 1980, trouxe consigo diversos problemas socioambientais. No Estudo de Impacto Ambiental – EIA apresentado à Secretaria de Estado do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais – SEMA/MA, há o detalhamento dos impactos ambientais e sociais que a construção da MA 207 poderia causar. Pós-realização do empreendimento viário, os impactos ambientais e sociais previstos no RIMA realmente aconteceram, entretanto, as ações mitigadoras apresentadas no projeto não foram efetivas e os impactos, antes classificados de pequena magnitude e transitórios se mostraram perenes e de grande magnitude.

Os defensores da implantação de Grandes Projetos Urbanos (GPUs) afirmam que um projeto exitoso deve trazer mais resultados positivos que externalidades e que isso é possível, se forem realizados estudos de viabilidade e medidas mitigadoras capazes de minimizar impactos negativos nascidos do processo de implantação e operacionalização do projeto. Os detratores dos GPUs partem da premissa que a implantação de um GPU normalmente potencializada ganhos do setor privado graças a gastos do poder público e provoca a gentrificação na área impactada pelo projeto. Essas duas perspectivas não se materializaram durante a implantação e operacionalização da Via Expressa.

Quando da construção da Via Expressa diversas áreas de mata virgem foram derrubadas e “destinadas à exploração de empréstimos/jazidas e areais; da área utilizada para instalação da usina de asfalto; e, das áreas dos caminhos de serviços” (GÉIA, 2010, p. 76). As áreas desmatadas não foram recuperadas. Ao longo do tempo o carreamento de sedimentos em decorrência das chuvas provocou

processos erosivos que, além de causar impactos de grande magnitude na flora e assoreamento de nascentes, coloca em risco os motoristas que trafegam pela Via uma vez que a força da água escavou o solo embaixo na manta asfáltica. As nascentes e os riachos que ainda existem às margens da via estão contaminados com coliformes fecais.

Por último, mas não menos importante, a área vive, desde o início da construção da rodovia, um processo de ocupação do solo de forma desordenada. Num primeiro momento as ocupações aconteceram de forma gradativa, e os primeiros invasores viviam em áreas irregulares a margem da rodovia, porém, ao longo dos últimos 5 anos a área passa por um processo descontrolado de ocupação do território incentivada por políticos locais, agentes que atuam no ramo imobiliário e líderes comunitários.

Imagem 1: Áreas invadidas as margens da Via Expressa



Fonte: Google Earth, 2024.

Por ter sido construída próximo ao maior Shopping Center de São Luís, e fazer divisa geográfica com diversos bairros de classe média, há o discurso disperso entre os invasores que os terrenos invadidos serão regularizados. Esse discurso, além de reforçar a permanência dos invasores, incentiva a vinda de outros para a região.

Uma visão global dessa realidade permite a afirmação que o planejamento realizado pelos agentes estatais para construir a maior obra de infraestrutura viária da cidade de São Luís, ao invés de trazer desenvolvimento social e econômico, intensificou o processo de invasão e construção de moradias irregulares ao longo da rodovia, desvalorizando imóveis em bairros planejados e já urbanizados.

Esses fatos permitem mais algumas afirmações peremptórias: o projeto urbanístico que norteou a Via Expressa não permitiu o nascimento de empreendimentos imobiliários que favorece a ocupação do espaço por uma minoria da população com alto poder aquisitivo, não recuperou áreas degradadas, nem assimilou áreas urbanas subutilizadas, ao contrário, ampliou a ocupação do espaço de forma não planejada e prejudicou o tráfego de veículos nas vias de acesso a alguns bairros.

Dito de outra forma: as visões contrárias e as visões favoráveis a implementação de Grandes Projetos Urbanos não se materializaram na implantação do projeto da Via Expressa em São Luís, o ramo imobiliário não conseguiu construir empreendimentos imobiliários voltados para consumidores com alto poder aquisitivo e áreas que poderiam ser urbanizadas de forma a qualificar a vida urbana foram degradadas e/ou invadidas.



Megaeventos como Estratégia para o Desenvolvimento Urbano: Balanço crítico e expectativas da COP30 no Brasil

Belém, 06 a 08 de maio de 2024
Universidade da Amazônia - UNAMA

Por fim, é necessário chamar atenção para o fato que o RIMA do Projeto Via Expressa não aponta em nenhum momento a mobilização da sociedade civil e dos atores locais por parte dos gestores estatais para discutir a implantação do projeto. Qualquer projeto estatal que cause impactos no meio urbano deve ser discutido com a sociedade. No caso de Grandes Projetos Urbanos essa verdade é mais premente porque ajuda a prevenir riscos ambientais, externalidades e impactos negativos que possam surgir durante o processo de implantação e operação do projeto.

Considerações finais

O trabalho demonstra que a construção da MA 207 causou impactos ambientais de grande magnitude e de forma perene desde o processo de implantação à operação. Diversos assentamentos humanos foram surgindo ao longo da via, incentivados por políticos, líderes comunitários e agentes que operam no ramo imobiliário. Os invasores estão desmatando áreas de mangue, aterrando o solo com entulhos e construindo residências precárias. A tendência é que o processo de invasão cresça em magnitude dinamizando o processo de favelização. A rodovia não ajudou a redesenhar o espaço urbano onde foi construída de forma a valorizá-lo. Não houve articulação entre agentes públicos e privados de forma a desencadear desenvolvimento econômico ou social, e não alcançou seu objetivo primário: diminuir o tráfego de veículos nas principais avenidas que cortam a cidade de São Luís.

Referências

BRASIL. **Conselho Nacional de Meio Ambiente**. Resolução CONAMA nº 001, de 23 de janeiro de 1986. Brasília, DF, 1995.

DENALDI, R.; JODAS, A. P. “Regularização de favelas em áreas de preservação permanente: dimensão do problema, abordagens e conflitos”. In: SCHULT S. M.; BOHN, N. (ORG). **As múltiplas dimensões das áreas de Preservação Permanente**. Blumenau: Edifurb, 2014.

GÉIA CONSTRUÇÕES LTDA. **Estudo de Impacto Ambiental – EIA. Implantação e pavimentação da Via Expressa de ligação das avenidas: Carlos Cunha (Jaracaty), Jerônimo de Albuquerque e Daniel de la Touche (IPASE)**. São Luís, 251 p.

GRI. Global Reporting Initiative. **Princípios para Relato e Conteúdos Padrão das Diretrizes G4**. São Paulo: GRI, 2015. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/3368600/mod_resource/content/1/Brazilian-Portuguese-G4-Part-One.pdf. Acesso em: 16/03/2024.

MARANHÃO. SINFRA, RODOCONSULT. **Projeto Final de Engenharia da Via Expressa de Ligação das Avenidas Carlos Cunha, Jerônimo de Albuquerque e Daniel de La Touche**. São Luís, 2010.

MARICATO, E. O Estatuto da Cidade Periférica. In: BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **O Estatuto da Cidade Comentado**. São Paulo: Ministério das Cidades: Aliança das Cidades. Brasília, 2010.

MOREIRA, R. **Geografia e práxis: a presença do espaço na teoria e nas práticas geográficas**. São Paulo: Contexto, 2012. 224p.

SOUZA, M. L. **Ambientes e territórios: uma introdução à ecologia política**. Rio de Janeiro: Bertrand, 1ª ed., 2019. 350 p.



Megaeventos como Estratégia para o Desenvolvimento Urbano: *Balanço crítico e expectativas da COP30 no Brasil*

Belém, 06 a 08 de maio de 2024
Universidade da Amazônia - UNAMA

SOUZA, M. L. **Mudar a Cidade: uma Introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos**. 6ª. Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. 560p.

SWYNGEDOUW, E. A cidade como um híbrido: natureza, sociedade e urbanização-cyborg. In: ACSELRAD, H. (org). **A duração das cidades sustentabilidade e risco nas políticas urbanas**. Rio de Janeiro: DP&A, 2009.