

# **RELATÓRIO PRELIMINAR DOS IMPACTOS DA IMPLANTAÇÃO DO PROJETO NOVA RAPOSO TAVARES publicado pela ARTESP**

## **Grupo de Trabalho Técnico | Movimento Nova Raposo NÃO!!**

### **MAIO DE 2024**

O presente relatório elaborado pelo Grupo de Trabalho GT técnico do coletivo NOVA RAPOSO NÃO!, demonstra por meio do cruzamento de dados do projeto disponibilizado para consulta pública com os dados cartográficos georreferenciados públicos disponíveis e as características do território atingido, o enorme impacto que a implantação da obra irá gerar e os seus inúmeros desdobramentos.

Todos os dados utilizados para a análise da proposta da ARTESP são aqueles obtidos no site da Artesp quando da disponibilização para a consulta pública em 15 de março e 16 de abril de 2016 (<http://www.artesp.sp.gov.br/Style%20Library/extranet/transparencia/audiencias-e-consultas-publicas.aspx>) e foram tomados como a referência de intenção e proposição no movimento de concessão do trecho da rodovia Raposo Tavares apesar destes ainda estarem incompletos, imprecisos e tecnicamente superficiais.

O projeto traz como proposta o aumento da capacidade da Rodovia com a implantação de uma faixa adicional por sentido e, em todo o trecho, a implantação de vias marginais nos trechos além de uma pretensa *nova* conexão com a cidade de São Paulo com a instalação de túneis e viadutos, na rua Sapetuba, na R. Valentim Gentil, junto à marginal pinheiros altura da praça tal e na ponte Eusébio Matoso

Esse Grupo técnico afirma, em análise desse material, que a proposição da Artesp tem uma caráter rodoviarista obsoleto, que não condiz com a agenda urbanística contemporânea, além de ser totalmente ineficaz para alcançar seu objetivo de melhoria da fluidez do trânsito no trecho pois prioriza de maneira deliberada o transporte individual em detrimento do transporte coletivo. Não há possibilidade de sucesso na fluidez do trânsito com a implantação do projeto como foi apresentado, pois o aumento esperado de 111.000 veículos (conforme descrito no edital) será descarregado mais velozmente nos atuais gargalos da Ponte Eusébio Matoso e Marginal Pinheiros, sem considerar o incentivo ao uso dos veículos individuais que por sua vez aumentará o volume de trânsito.

Os impactos de sua implantação serão enormes e graves em alguns âmbitos: Social, Ambiental, Mobilidade e Trânsito e Econômico.

Fica ainda o questionamento: por que investir tanto dinheiro e uma solução obsoleta e ineficiente? Mesmo que seja bradado o tema enganoso de parcerias sem investimento, fica evidente que o custeio dessa acinte urbanística virá do bolso de quem pagará o pedágio.

Juntamente a isso é notória a incompatibilidade com o Plano Diretor da Cidade de São Paulo e os Planos que compõem a política de gestão ambiental do município, como: PDE (ato ao Ordenamento Territorial, áreas de expansão urbana e outros componentes do PDE); os Planos para a conservação e preservação – (PLANPAVEL, PMMA, PMAU); outros planos como: Plano de Ação Climática (PlanClima SP); Plano Municipal de Conservação e Recuperação de Áreas Prestadoras de Serviços Ambientais entre outras

iniciativas e compromissos, até internacionais, com a preservação ambiental, como a Agenda 2030 e os seus Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS).

A seguir serão apresentadas algumas avaliações preliminares sobre esses impactos porém a responsabilidade de apresentar e mitigar esses impactos será obrigatoriamente responsabilidade do Estado, suas agências ou da empresa vier a receber a concessão, ou seja, não foi apresentado Relatório de Impacto da implantação em nenhum dos âmbito acima citados. Todos os Relatórios de Impactos devem ser apresentados por exigência legal em todo que qualquer obra e não será diferente nessa. É uma exigência que precisa ser cumprida conforme a constituição brasileira.

## **SUMÁRIO PRELIMINAR**

Os impactos do projeto são conforme descrito:

## **1. Impacto sociais**

- 1.1 Desapropriações (impacto sobre imóveis com regularidade fundiária, os seja lotes descritos nos cadastros municipais). Irá gera enorme judicialização.
- 1.2 Desalojamentos (impactos sobre comunidade e imóveis SEM regularidade fundiária ou em processo de regularização). Vai gerar enorme passivo de moradia para os municípios. Esse aspecto deve ser explorado > porém, a coletas desses dados é mais difícil
- 1.3 Impactos de vizinhança. Com os rompimentos do tecido urbano nas vias laterais, a influência do trânsito das pistas marginais vai penetrar nos bairros e alterá-los
- 1.4 Indução a mudanças de zoneamento. Mais trânsito, vai gerar pressão sobre as zonas estritamente residências e seu tecido menos denso e arborizado
- 1.5 Impacto de diminuição das áreas verdes de lazer públicas, parque e praças

## **2. Impactos Ambientais**

### **2.1 Vegetação**

- a. Impacto de Supressão vegetal para implantação das vias marginais, rampas de acessos e todos os dispositivo viários ainda sem detalhamento.
- b. Impacto de supressão vegetal durante as obras
- c. Impacto com o rompimento da conectividade das áreas verdes, impacto na fauna e flora locais
- d. Impactos nas áreas já definidas como de conservação: Parques, APPs (em torno dos córregos) e nas outras ocupadas com restrições pela Lei atual de LPUOS. (Lei 18.081/2024)

### **2.2 Hidrologia**

- a. Impacto sobre as bacias do Cor, Jaguaré, Água Podre e Pirajussara, seus afluentes e na sub bacia do Pinheiros assim como na sub bacia do Alto Tietê a que pertencem
- b. Impacto de mais impermeabilização do solo: impossibilidade de reabastecimento de lençóis e outros reservatórios subterrâneos, aumento da velocidade do escoamento e potencial erosivo.
- c. Impactos nas áreas já definidas como de conservação: Nascente e APPs (em torno dos córregos) e nas outras ocupadas com restrições pela Lei atual de LPUOS. (Lei 18.081/2024)2.2.4
- d. Impacto do projeto nas áreas de potencial alagamento

### **2.3. Poluição**

- a. Impacto amplo da geração de resíduos da construção civil. Desmonte de morros e entulho gerado de demolição. Qual o Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil PGRCC? Para onde vai tanto material?
- b. Impacto da poluição sonora sobre os bairros
- c. Impacto da poluição do ar em via de alto tráfego com matriz de combustíveis fósseis (Recarbonização da mobilidade)
- d. Risco ambiental de contaminação por cargas perigosas

## **2.4 Alterações diretas do Microclima e regionais do clima da cidade**

- a. Aumento de temperatura do solo com supressão de cobertura vegetal
- b. Diminuição de umidade
- c. Geração de ilhas de calor com o incentivo à ocupação

## **3. Mobilidade e Trânsito**

- 3.1 Impactos de indução de trânsito. Estímulo ao veículo individual atrairá mais carros.
- 3.2 Estímulo ao deslocamento expresso radial em direção ao centro expandido e sobrecarga nos gargalos já existentes.
- 3.3 Impacto sobre as vias artérias dos bairros com novos dispositivos transversais (viadutos) e estímulo do uso de veículo individual
- 3.3 Intenção rodoviária de estímulos ao carro vai desincentivar propostas de mobilidade ativas e saudáveis (bicicleta, caminhar)

## **4. Econômico**

- 4.1 Custo de obras elevado devido à grande quantidade de judicialização das desapropriações e desalojamentos e prazos longos.
- 4.2 Custo de obra elevado devido a sua implantação em tecido urbano altamente consolidado.
- 4.3 Custo elevado de implantação devido às condições topográficas

## **5. Saúde humana**

- 5.2 Incentivo maior à ocupação espalhada e aos grandes deslocamentos, distanciamento maior do emprego
- 5.5 Impactos sobre a paisagem

## 1. Impactos sociais

O trecho da Rodovia Raposo Tavares com intervenções do Projeto da Nova Raposo apresentado pela ARTESP em seu site oficial passa por 3 municípios: São Paulo, Osasco e Cotia. No total são aproximadamente 26 km de extensão com intervenções propostas no projeto segundo arquivo fornecido em formatos DWG e PDF.

A análise aqui apresentada considera dados para os três municípios afetados sempre que disponível. No entanto, consideramos a chegada à capital uma região crítica das intervenções pois é onde o afunilamento das pistas acontecerá (gargalo) e onde as grandes obras de engenharia terão impactos negativos significativos na paisagem urbana e na qualidade do ambiente construído. Portanto, a análise apresenta detalhamento na região dos distritos da cidade e para tal usa dados de diversas fontes como SEADE, IBGE, GeoSampa, Google.

Atualmente, a Raposo é uma via de passagem, pois ainda carrega características antigas de sua função originária de rodovia, no entanto, o crescimento da área urbanizada transformou essa via que agora possui características muito mais urbanas do que rodoviária. A aptidão dessa via se mostra como uma grande avenida urbana e tal aptidão precisa ser reforçada e não ignorada. Isto é, a Raposo Tavares precisa deixar de ser uma via meramente de passagem para ser destino com a criação de oportunidades de empregos, educação e saúde. Há necessidade de se olhar para a questão do trânsito com uma abordagem sistêmica respeitando a interdependência de todas as dimensões da vida urbana.

Os arquivos base utilizados para a análise são:

- DE-SP00000270-010.035-000- F01-001a008.dwg
- DE-SP0000270-035.045-000-F01-001a 004\_A.dwg
- DE-SP0000270-000.000-000-F01-001 a 003\_A.dwg
- ESTUDO OAES E TRINCHEIRAS-3.dwg

Considerando o traçado da nova proposta de rodovia e suas vias marginais 25 metros a partir do eixo da rodovia atual foi elaborada uma sobreposição para identificar as interferências sobre os lotes existentes regulares ou não para quantificar os lotes que serão potencialmente impactados pelas vias laterais e precisaram ser desapropriados integral ou parcialmente. Também extrapolando os limites dos lotes lindeiros a serem desapropriados a sobreposição considera uma franja de xxx metro cuja impacto não será de desapropriação e sim de alteração da condição local devido a aproximação de uma pista lateral de alto tráfego.

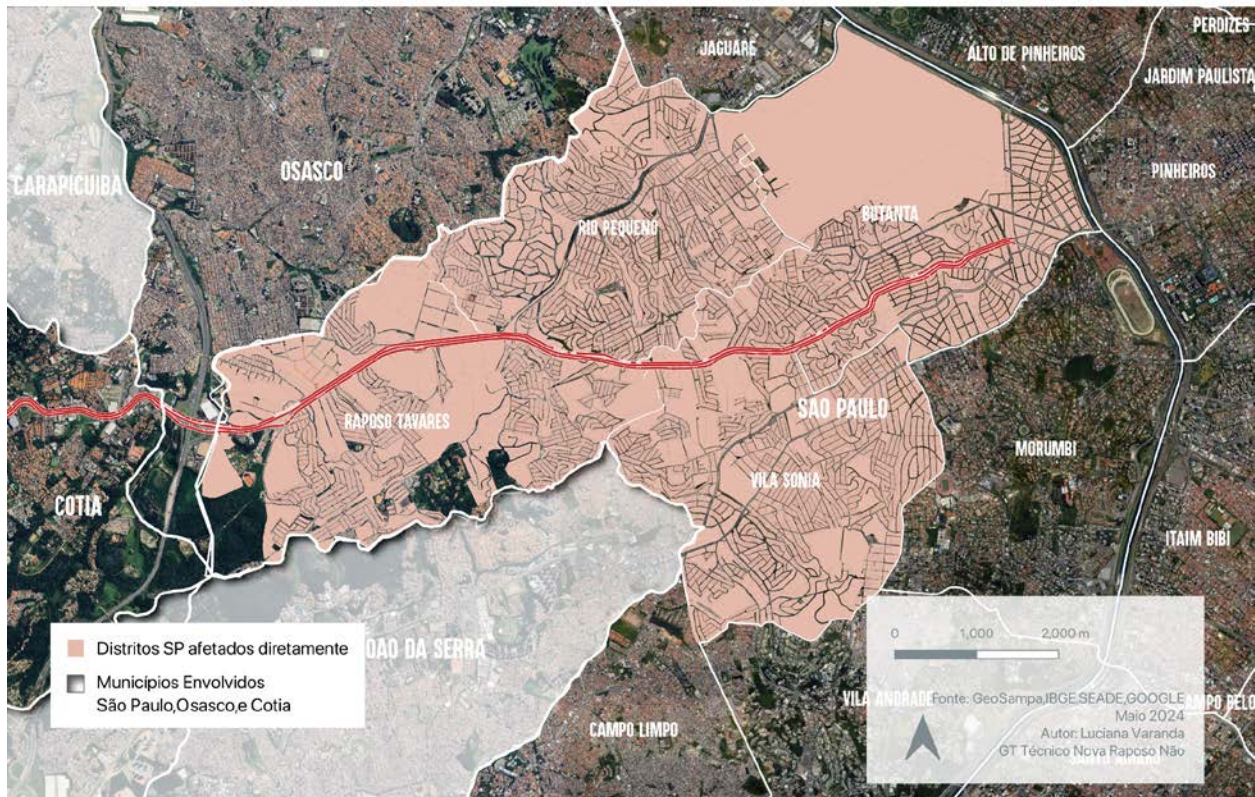
### 1.1. População Afetada

A população afetada pelas intervenções vai muito além da área imediata à Rodovia Raposo Tavares. Em uma faixa aproximada de 1 km das intervenções um total de 388.157 residem e serão afetadas direta ou indiretamente não apenas pelas obras mas pela nova dinâmica que o fluxo de trânsito local passará a ter após as intervenções (Figura 1). No entanto, vale notar que a população total afetada provavelmente é maior pois há um "efeito cascata" para ser considerado e sua quantificação no momento é dificultada pela falta de detalhe do projeto, principalmente pela falta de dados de simulação de trânsito.

### 1.2. Desapropriações (impacto sobre imóveis com regularidade fundiária, os seja lotes descritos nos cadastros municipais)

As desapropriações envolvidas no projeto apresentado representam um custo significativo e implica grande judícia

Área Crítica Afetada em SP devido ao gargalo - projeto Nova Raposo



lização. Nos dados divulgados a mancha de desapropriação parece ser subdimensionada pois os lotes dentro das áreas de intervenções e circunscritos não são incluídos. O mapa da Figura 2 apresenta os lotes que intersectam as marginais propostas, um total de 445 lotes estão parcialmente ou totalmente sobrepostos na área de intervenção.

No entanto, o número de lotes diretamente afetados é maior pois muitos lotes apesar de não interseccionar diretamente os eixos do projeto serão afetados devido à proximidade com a rodovia ampliada (Figura 3). O número total de lotes que serão afetados com desapropriação total ou parcial foi estimado em 1074 (Figura 4).

Total de Pessoas Afetadas pelo Projeto Nova Raposo - raio de 1 km das intervenções = 388.157

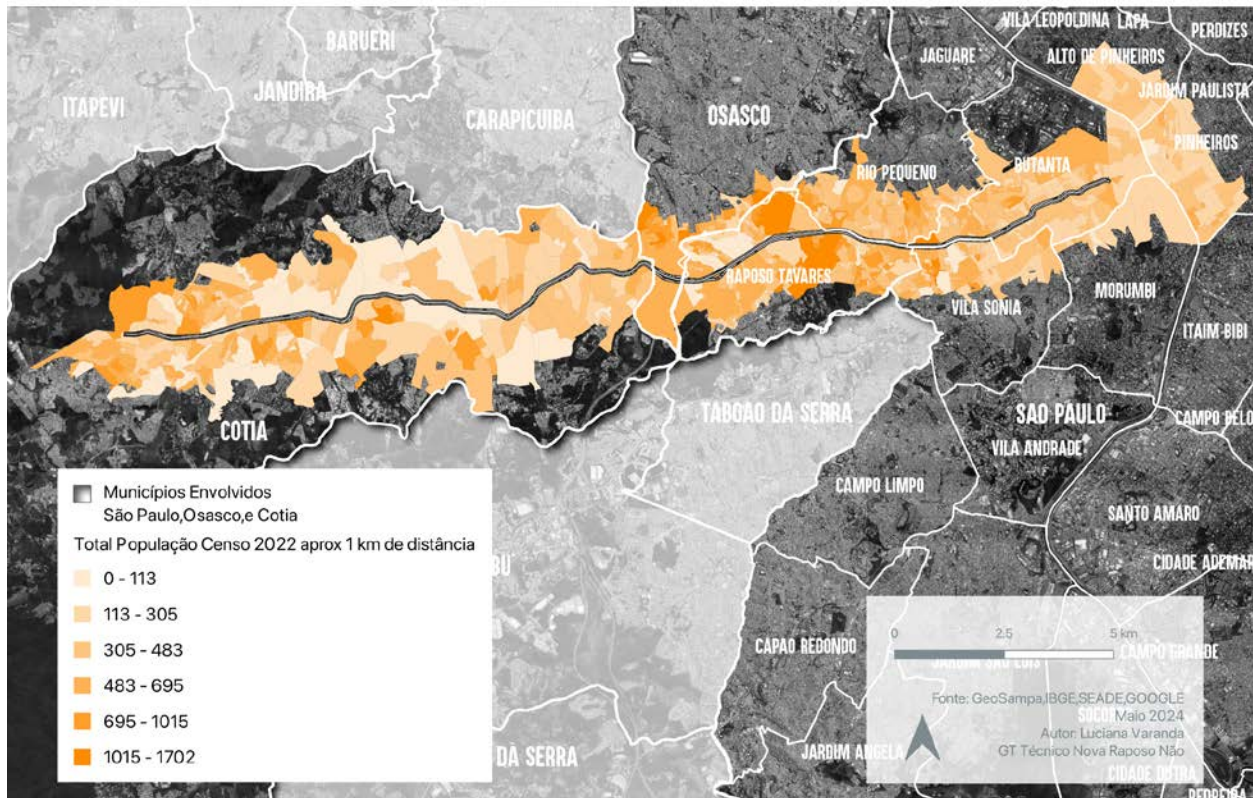


Figura 1. Total de População Afetadas nos municípios de São Paulo, Osasco e Cotia.

Lotes que intersectam os eixos novos propostos da Raposo Tavares na cidade de São Paulo  
Total = 445 lotes

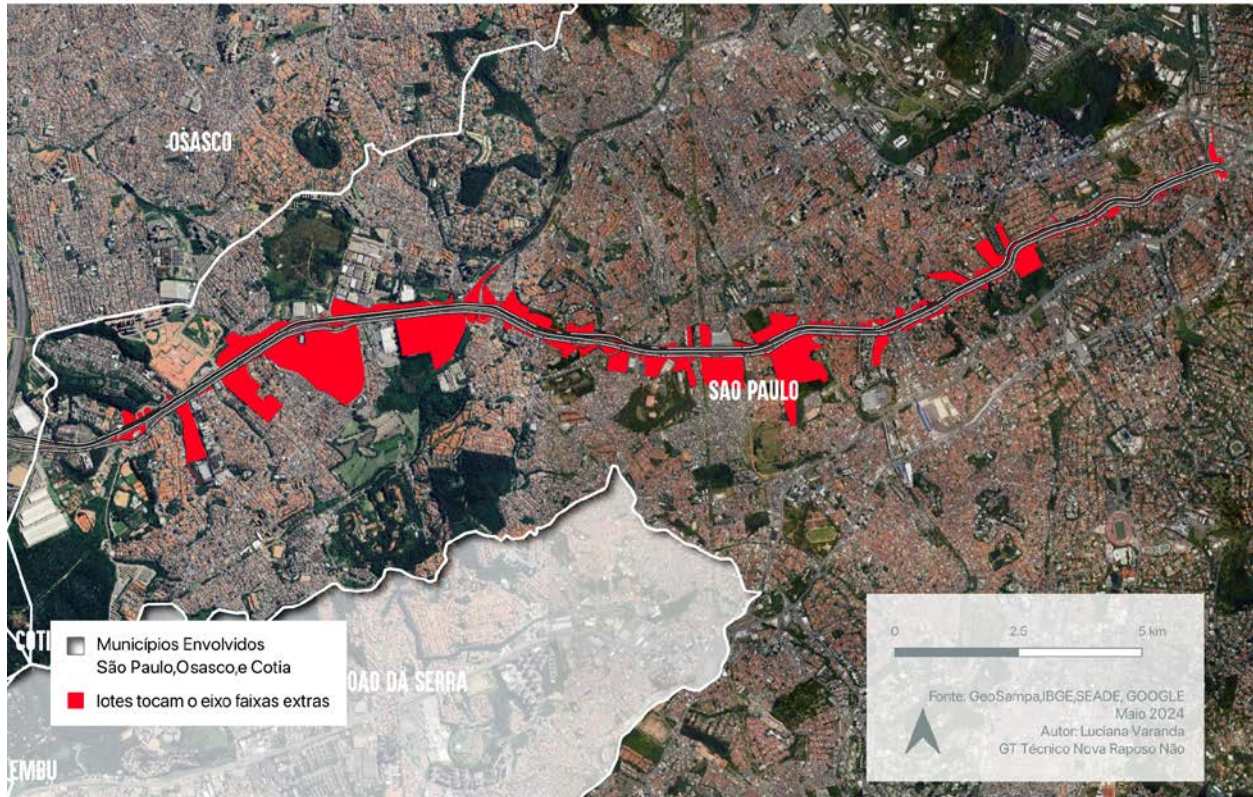
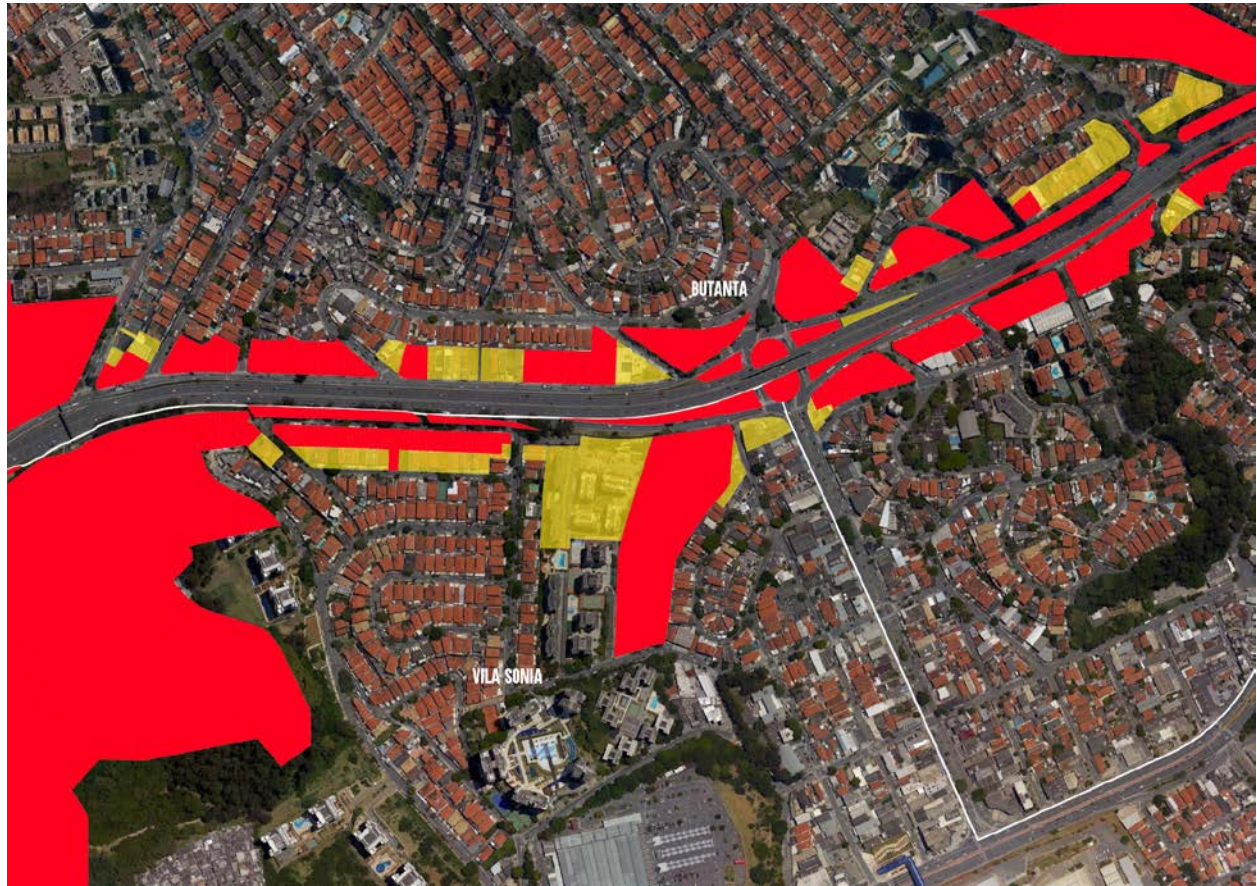


Figura 2. Lotes intersecantes às intervenções





*Figura 3. Detalhe lotes afetados pela ampliação da Rodovia Raposo Tavares*

# Lotes dentro de uma área de 25m para cada lado dos eixos propostos da Raposo Tavares



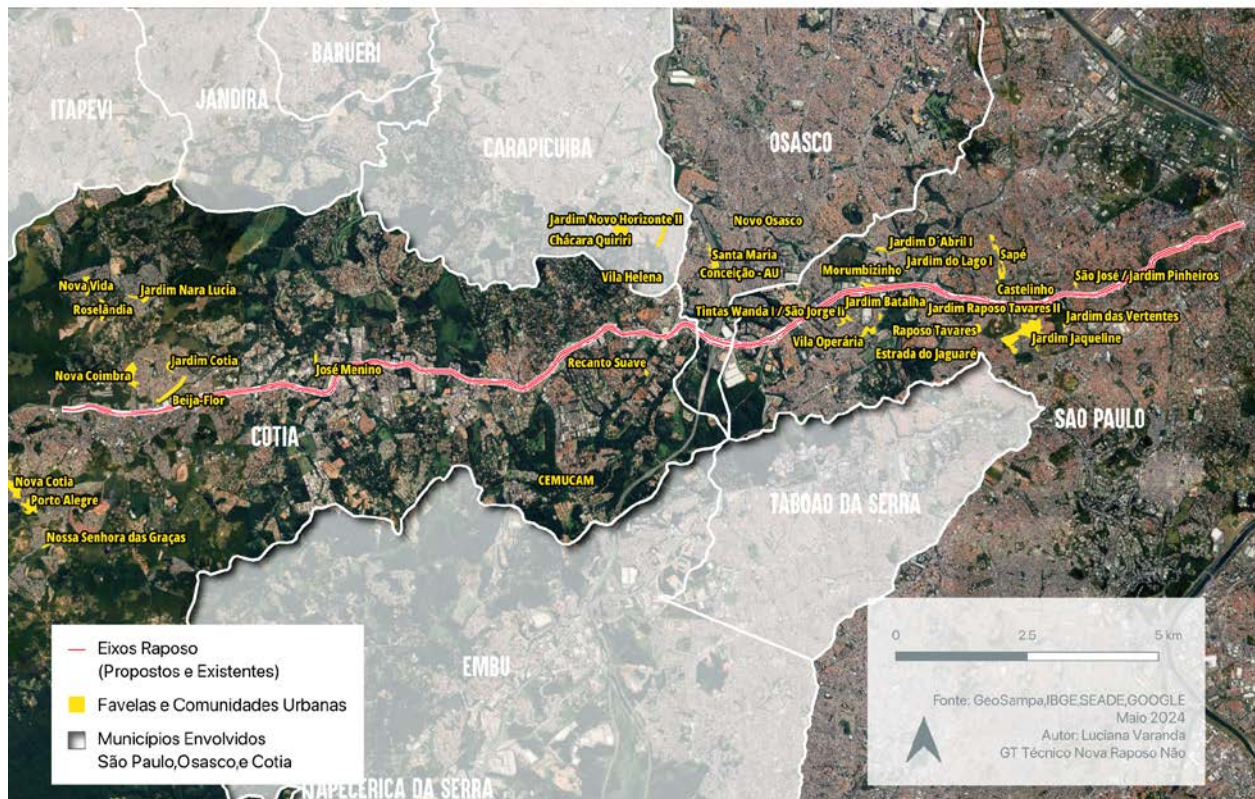
Figura 4. Total de lotes afetados - contabilizados em uma distância de 25 m dos eixos propostos

### 1.3. Impacto na população de baixa renda e com vulnerabilidade social

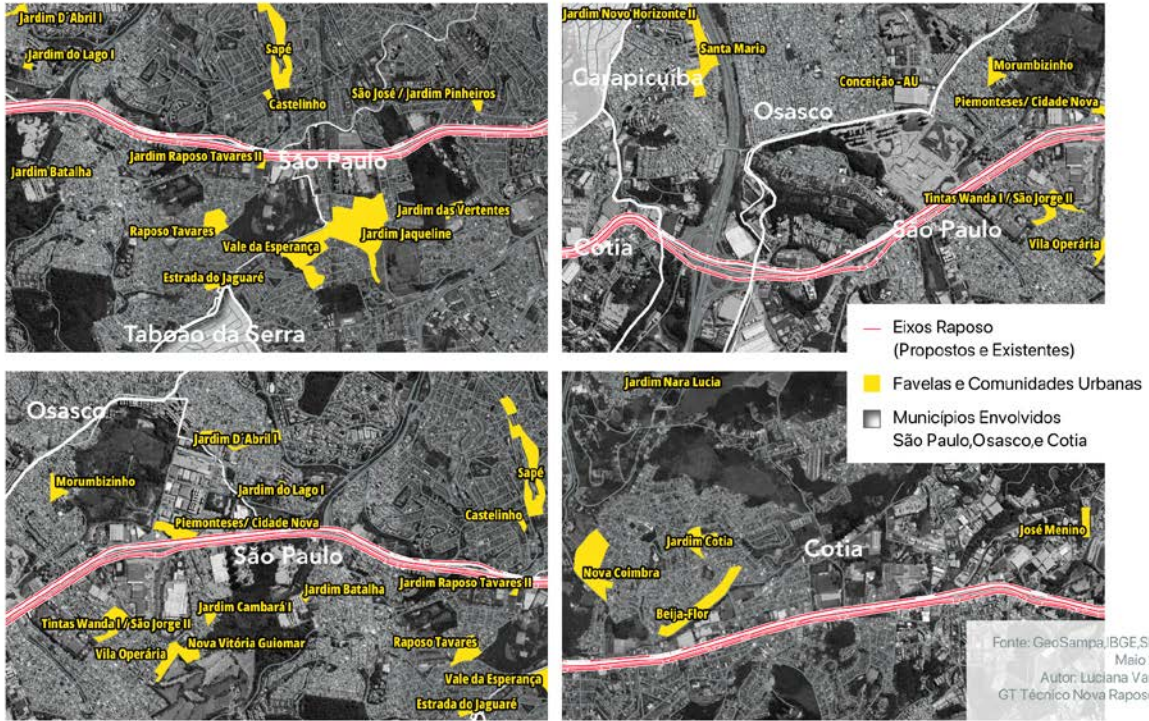
Desalojamentos (impactos sobre comunidade e imóveis SEM regularidade fundiária ou em processo de regularização). Vai gerar enorme passivo de moradia para os municípios. Esse aspecto deve ser explorado > porém, a coletas desses dados é mais difícil.

A população mais vulnerável é mais prejudicada por causa do aumento do custo da mobilidade na região. Principalmente devido ao aumento de custo para acessar oportunidades de educação e postos de serviços que são concentrados na cidade de São Paulo.

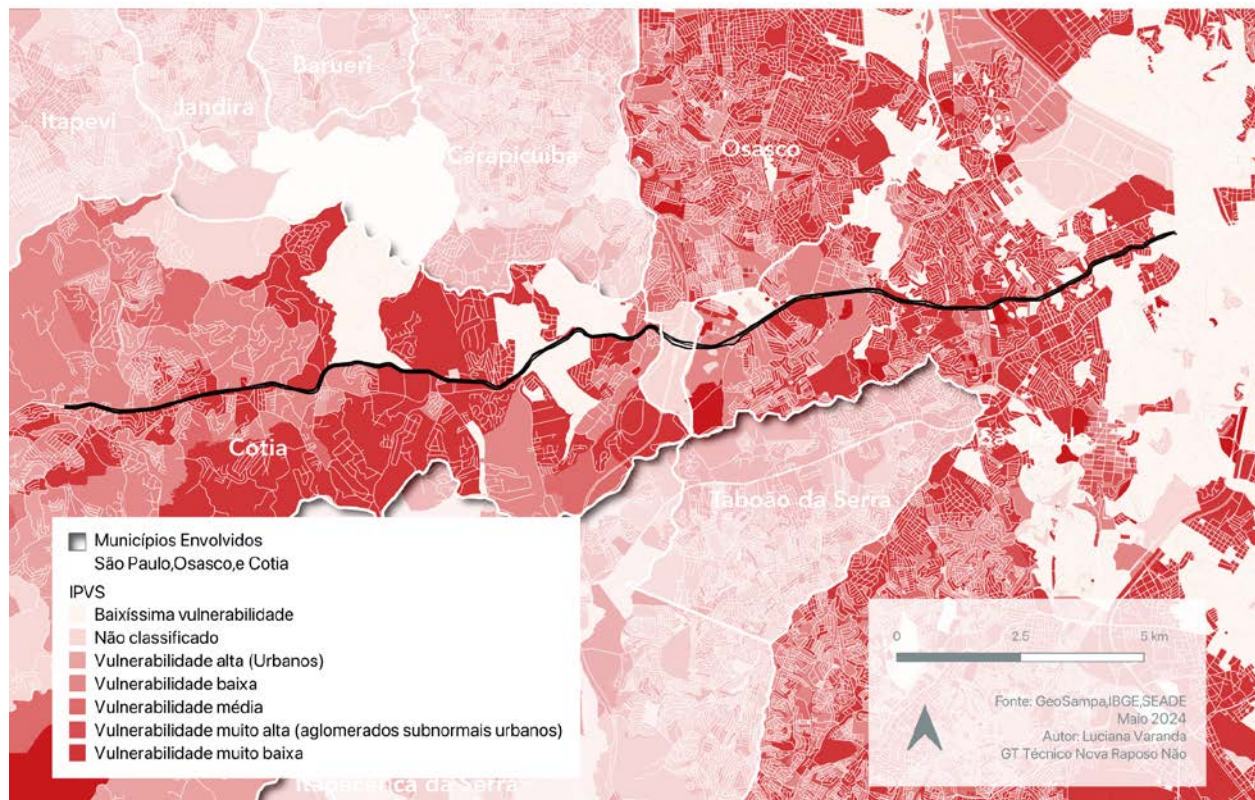
Favelas e Comunidades Urbanas Afetadas pelo projeto Nova Raposo



# Favelas e Comunidades Urbanas Afetadas pelo projeto Nova Raposo

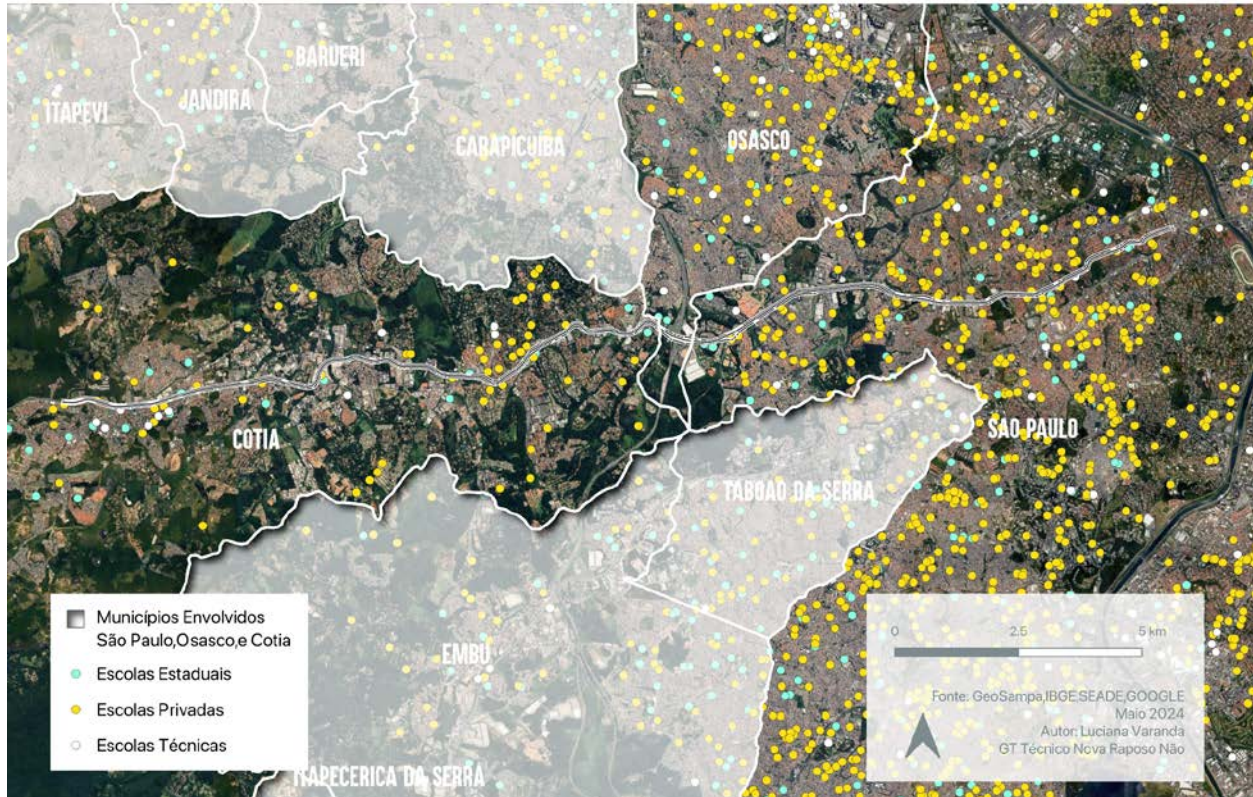


## Vulnerabilidade Social - Projeto Nova Raposo



### 1.4. Acesso a oportunidades de educação

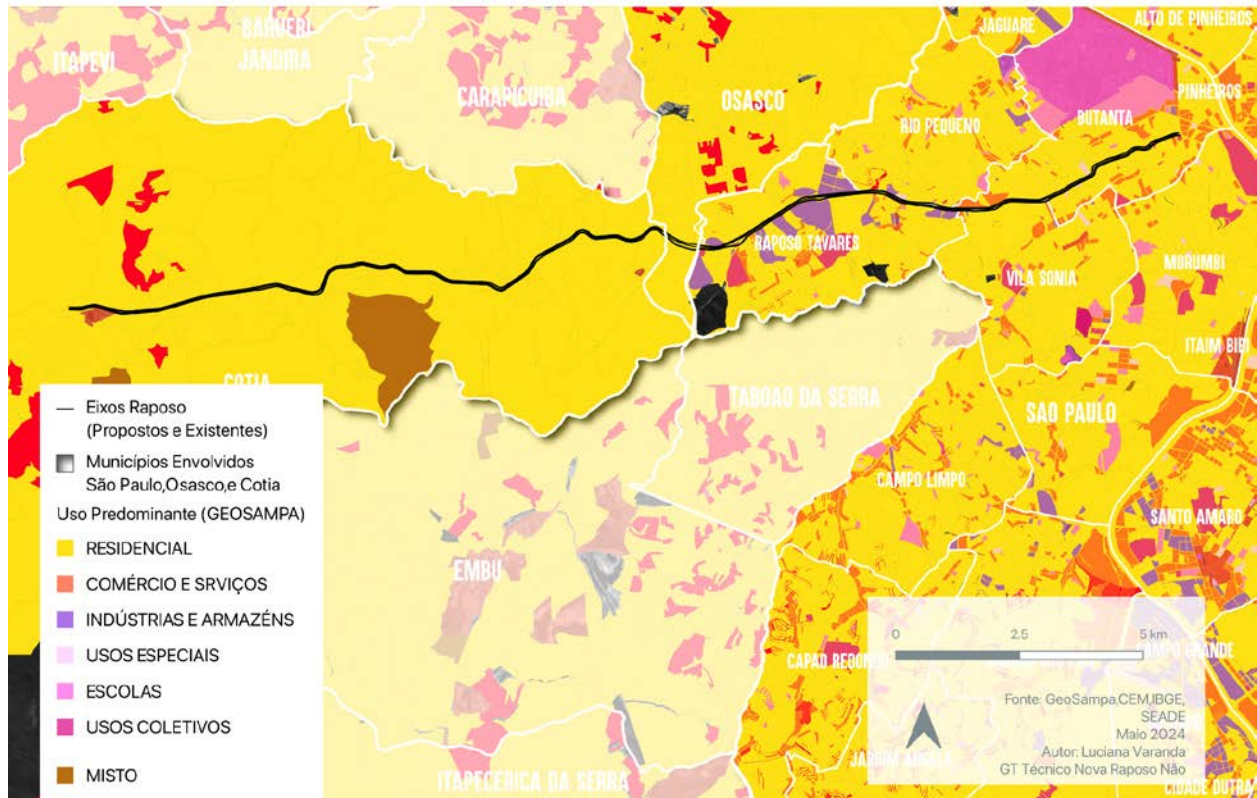
## Acesso à Equipamentos Educacionais - projeto Nova Raposo



### 1.5. Desrespeito ao zoneamento e ao uso do solo predominante.

O aumento da circulação de carros vai gerar pressão sobre as zonas estritamente residenciais e seu tecido menos denso e arborizado. Afeta importantes postos de trabalho do comércio e indústria.

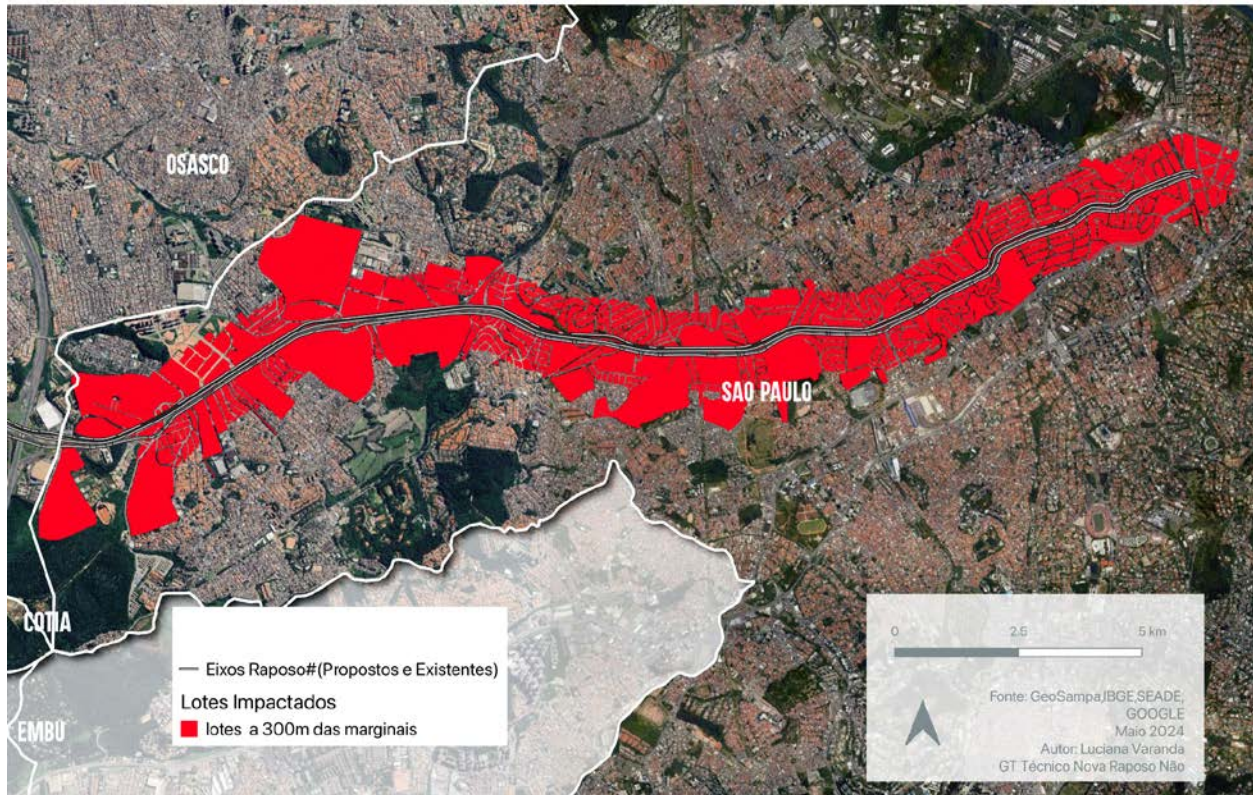
Uso do Solo predominante - Projeto Nova Raposo



## 1.6. Impacto no tecido urbano adjacente às intervenções

Lotes dentro de 300m a partir eixos novos propostos da Raposo Tavares

Total = 9.893 lotes



## 1.7. Impacto de diminuição das áreas verdes de lazer públicas, parque e praças

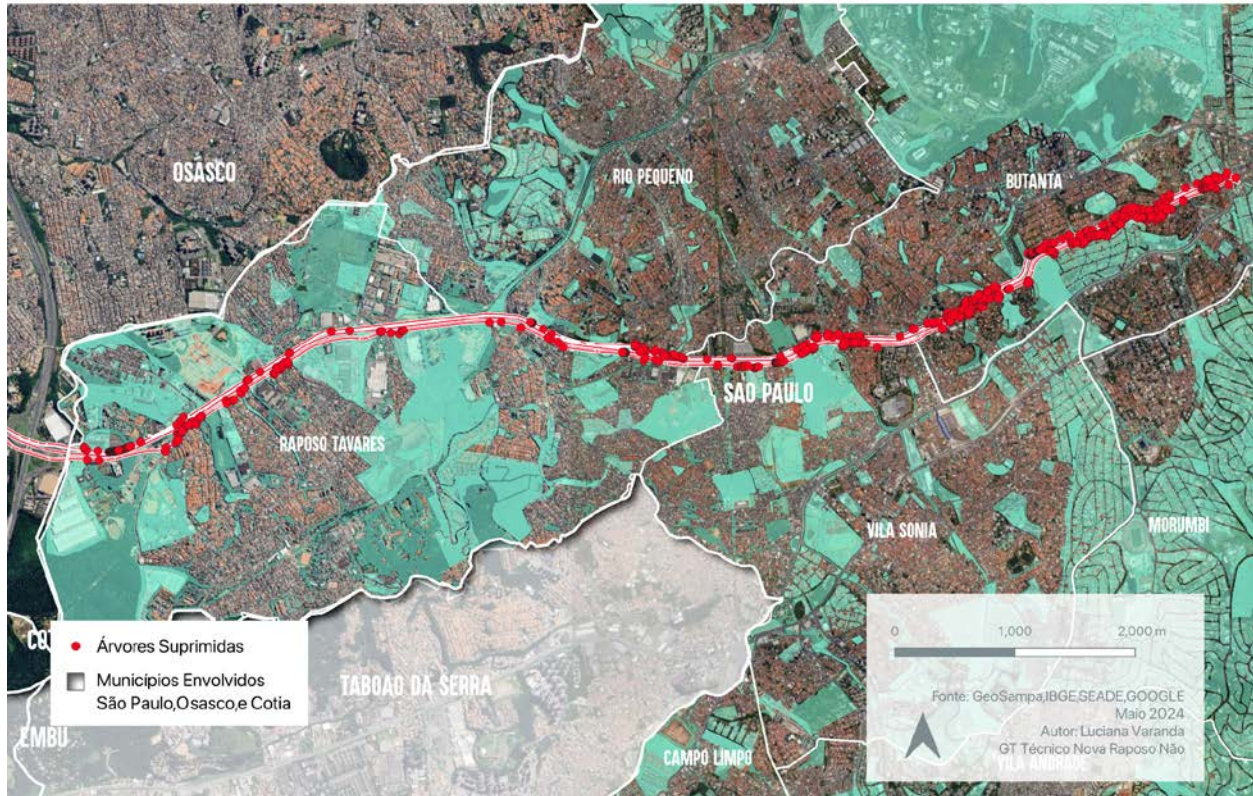


## 2. Impactos Ambientais

### 2.1. Vegetação

### 2.2. Impacto de Supressão vegetal para implantação das vias marginais

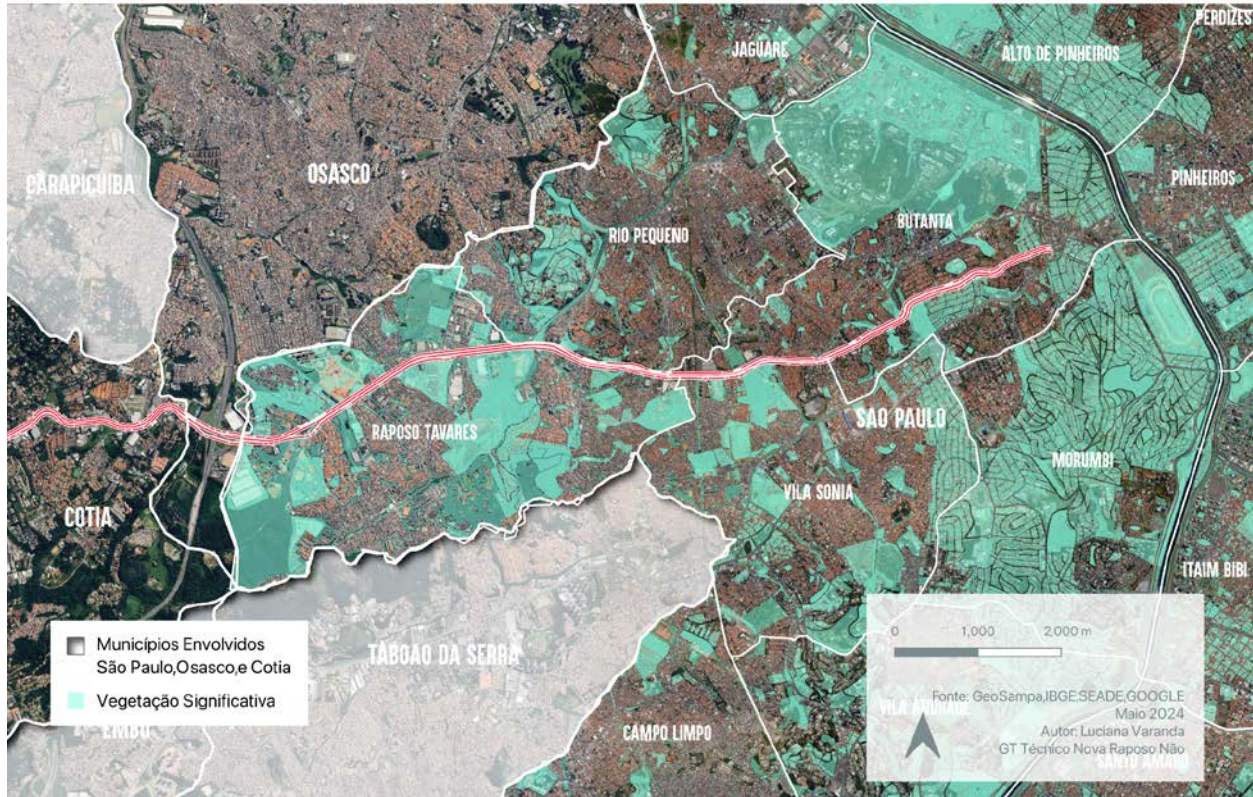
Total de árvores diretamente suprimidas (25m)  
941 indivíduos



### 2.3. Impacto de supressão vegetal durante as obras

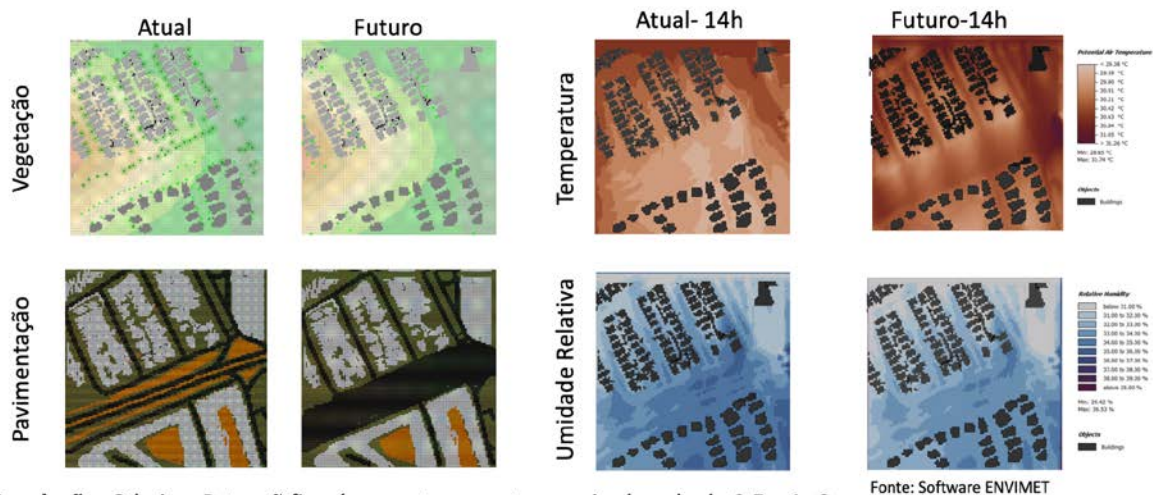
### 2.4. Impacto com o rompimento da conectividade das áreas verdes, impacto na fauna e flora locais

## Vegetação significativa e conectividade de áreas verdes



### 2.5.

Impactos Ambientais: Calor gerado pelo aumento do número de pistas e a falta de permeabilidade no solo



**Conclusão:** O bairro Butantã ficará com a temperatura mais elevada de 0.5 a 1oC e a umidade ficará mais baixa, prejudicando o processo hídrico da bacia do Pirajucara

Créditos: Prof. Dra. Loyde Vieira de Abreu Harbich

### 3. 3. Mobilidade e Trânsito

3.1. Impactos de indução de trânsito. Estímulo ao veículo individual atrai mais carros. Estímulo ao deslocamento expresso radial em direção ao centro expandido e sobrecarga nos gargalos já existentes.

3.2. Impacto sobre as vias arteriais dos bairros com novos dispositivos transversais (viadutos) e estímulo do uso de veículo individual

3.3. Intenção rodoviária de estímulos ao carro vai desincentivar propostas de mobilidade ativas e saudáveis (bicicleta, caminhar)

Concentração de Acidentes com Vítimas (CET)

