



Resolução n.º 83/CADES/2004, de 27 de abril de 2004.

Dispõe sobre a aprovação do Estudo de Impacto Ambiental – EIA Prolongamento da Avenida Radial Leste.

O Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - CADES, usando das atribuições e competências que lhe são conferidas por Lei,

RESOLVE:

Art. 1º - Aprovar o Estudo de Impacto Ambiental Prolongamento da Avenida Radial Leste, nos termos propostos pelo Parecer Técnico CADES nº 07/2004, da Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem e Transporte, aprovada na 60ª Reunião Plenária Ordinária, realizada em 27 de abril de 2004.

Art. 2º - Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Adriano Diogo

Presidente do Conselho Municipal do Meio Ambiente
e Desenvolvimento Sustentável - CADES

Conselheiros Presentes:

ANDRÉ LUIS G. PINA
CAMAL ABDON SALOMÃO RAMEH
SANSEVERINO
CASSIANO MÁRIO V. BESSA
EDUARDO ALBERTO C. NOBRE
IVANI LÚCIA LEME
JOÃO PAULO PANTALEÃO
JOSÉ ARTUR AGUIAR
MARIA CRISTINA HADDAD
MARIA GEMA MARTINS
MARIZE RAUEN VIANNA
PATRIZIA TOMMASINI S. COELHO
REGINA FÁTIMA DE M.FERNANDES
SÉRGIO ALEX C. ALMEIDA
WAGNER COSTA RIBEIRO

APARECIDA MARIA SONVESSO
CARLOS ALBERTO MALUF

CLAUDIA LONGO
HEITOR MARZAGÃO TOMMASINI
JANINE KOERICH WAGNER
JORGE JAMAL AYAD BADRA
LUIZ ALEXANDRE LARA
MARIA DA CONCEIÇÃO S. MELO
MARIA LÚCIA TANAB
NINA ORLOW
PAULO DELGADO
SANDRA AP. S. STALHLAUER
SIMONE C. DE MELOMALANDRINO



CÂMARA TÉCNICA II - Obras Viárias, Drenagem e Transporte

Empreendimento: Prolongamento da Avenida Radial Leste

Empreendedor: Secretaria de Infra Estrutura Urbana – SIURB

PARECER TÉCNICO CADES nº 07/2004

A Câmara Técnica II de Obras Viárias, Drenagem e Transportes do Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES reuniu-se, nesta data, para deliberar sobre o pleito formulado pela Secretaria de Infra Estrutura Urbana - SIURB, acerca do empreendimento denominado Prolongamento da Avenida Radial Leste.

Trata-se de avaliação do Estudo de Impacto Ambiental e o respectivo relatório – EIA / RIMA, elaborado pela empresa Geométrica Engenharia de Projetos S/C Ltda., em outubro de 2003, referente à implantação do Prolongamento da Avenida Radial Leste, na região leste do município, apresentado para a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente para fins de obtenção da Licença Ambiental Prévia – LAP, nos termos da Resolução 61 / CADES /2001, de 05/10/2001.

A Câmara Técnica reuniu-se regularmente para estudar o documento, procurando informações sobre a obra, assim como sobre detalhes da formulação do EIA-RIMA, com o objetivo de subsidiar as discussões e fundamentar o parecer final. O empreendedor e outros atores envolvidos foram convidados a participar de reuniões, contribuindo com suas informações e comentários. Compareceram técnicos de SIURB, da empresa Geométrica (que elaborou o EIA-RIMA), da Empresa Municipal de Urbanização – EMURB, da Subprefeitura de São Miguel, da Subprefeitura da Penha, a unidade de Planos Urbanos de SEMPLA, da Superintendência de Habitação da SEHAB e técnicos do DECONT. Efetuou-se, também, vistoria aérea por todo o trajeto.

Foi realizada Audiência Pública no dia 20 de janeiro de 2004, tendo SIURB encaminhado a Câmara Técnica II a respectiva transcrição para subsidiar a análise ora apresentada. Foram feitos pedidos de complementações pelo Decont através do Ofício nº 002/Decont-G/2004 em 05/01/2004 e pela Câmara Técnica II, através do Ofício nº 005/SVMA-CADES/2004 em 05/02/2004. Tendo sido enviadas respostas, através dos documentos DOC. SI 11 -07 –MA1-02 em 20/02/2004, ao Decont e pelo Ofício nº 089/SIURB-G/2004 à Câmara Técnica em 11/02/2004. O Parecer do Decont foi entregue à Câmara Técnica em 18/02/2004 pelo Memorando nº 040/Decont – G/2004.



A Câmara Técnica reuniu-se onze (11) vezes, respectivamente nos dias: 07/01, 14/01, 22/01, 28/01, 04/02, 05/02, 11/02, 19/02, 29/03, 07/04 12/04 produzindo este Parecer que está assim estruturado:

- I. Antecedentes e justificativas do projeto
- II. II-Premissas básicas do projeto
- III. O projeto
- IV. O Estudo de Impacto Ambiental
- V. Análise do empreendimento e do EIA-RIMA
- VI. Avaliação dos impactos ambientais
- VII. Questões suscitadas na Audiência Pública e outras contribuições
- VIII. Impactos ambientais mais significativos
- IX. Exigências

I - Antecedentes e justificativa do Projeto

O prolongamento da Avenida Radial Leste é um projeto da Prefeitura do Município de São Paulo. Trata-se do aproveitamento da faixa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, onde se encontra a via férrea hoje desativada, para construção de uma via rápida, que interligue, entre outras, as regiões de Artur Alvim e Itaquera com José Bonifácio e Guaianases, e estas com o centro da cidade. Atualmente, o tráfego entre essas regiões é realizado por vias secundárias que não comportam o volume existente. Essa condição gera, tanto lentidão para os transeuntes entre as regiões, quanto incômodos para a população do entorno.

O projeto foi elaborado com a premissa de aproveitamento da faixa existente, fato que possibilita minimizar tanto os custos como os impactos ambientais. Outro critério importante foi o de viabilizar a ligação entre os dois lados da futura pista, revertendo um processo de segregação existente na época da ferrovia.

Como características gerais, o empreendimento apresenta cerca de 9.970m de extensão na via principal, com uma plataforma variável de 10,50m em média. A solicitação de licenciamento inclui, além das pistas, acostamentos e calçadas, acesso às vias locais, viadutos, passagens inferiores e superiores, pontes e galerias, túnel e passarelas.



Com a desativação da faixa da CPTM entre Artur Alvim e Guaianases em 1999, foram desenvolvidas várias alternativas de ocupação da área. As alternativas mais significativas noticiadas foram a de construção da via, a de implantação de um programa habitacional e a da criação de uma série de áreas de lazer.

As comunidades da região de Guaianases, Itaquera, José Bonifácio e outras realizaram uma série de reuniões e avaliaram que a construção da via atenderia melhor às demandas locais, particularmente porque não haveria outras áreas disponíveis para interligação destas regiões, resultando em um abaixo-assinado com cerca de 20.000 assinaturas de moradores da região, solicitando a construção da via. Em setembro de 2002, o Governo Estadual assinou convênio com a Prefeitura Municipal de São Paulo, permitindo a implantação do prolongamento da Avenida Radial Leste.

O empreendimento se justifica porque visa atender a reivindicações da população que trafega entre a região de Itaquera e Guaianases, estabelecendo uma via de características técnicas que permitam um trajeto contínuo e maiores velocidades de deslocamento. Na condição atual, este trajeto se faz por vias com capacidade para receber apenas trânsito local, uma vez que não há, após o término da Av. Radial Leste em Itaquera, via que atenda ao movimento oeste-leste.

A proposta de construção de uma via que atendesse essa situação sempre esbarrou na densa ocupação existente na zona leste e na conseqüente necessidade de extensas desapropriações com todo custo e impactos decorrentes. Com a desativação da ferrovia e a liberação da faixa correspondente, criou-se essa possibilidade.

Além disso, outras melhorias são previstas como conseqüência da implantação do presente projeto: a interligação entre os dois lados da via proporcionando uma ocupação mais integrada e equilibrada; a criação de alternativas de desenvolvimento e valorização das áreas localizadas, tanto ao longo da futura via quanto no extremo leste, em função da melhoria do potencial de aproveitamento; criação de uma alternativa de ligação entre o extremo leste e a área central do município através da Marginal do Rio Tietê e o viário ao longo do Córrego do Franquinho.

II -Premissas Básicas do Projeto

O projeto do prolongamento da via foi elaborado com base nas seguintes premissas:

1. Dar solução adequada para a ligação da nova via com a Av. Radial existente, tendo em vista as condicionantes:
 - a) A faixa desativada da CPTM – sobre a qual será assentada a nova via – localiza-se ao norte da linha do Metrô e da atual linha da CPTM, enquanto que a Av. Radial existente está ao sul.



- b) Para interligar as duas vias (a Avenida Radial existente e a nova) é preciso fazer a transposição das linhas do Metrô e da ferrovia. Trata-se de uma tarefa complexa, uma vez que é o local onde se concentram vários equipamentos urbanos como a Estação Itaquera integrando-se com a Estação Itaquera da CPTM, a alça de acesso ao pátio do Metrô, a linha da CPTM que segue em direção a Guaianases. A dificuldade aumenta na medida em que esses elementos estão em níveis diferentes entre si.
 - c) Atender demanda de ligação da nova avenida com o centro de Itaquera, a Avenida Águia de Haia, a Estação Itaquera, bem como, prever a ligação com futuro shopping center junto à Estação.
2. Buscar soluções para promover a inserção da nova via na malha viária do entorno, através da viabilização de acessos e saídas, bem como através da criação de mais cruzamentos da nova via, de maneira a proporcionar a integração na ocupação dos dois lados, fato impossível enquanto funcionava a ferrovia pela sua característica bloqueadora específica.
 3. Minimizar as desapropriações, de maneira que as soluções de maior custo sejam reservadas para o atendimento das situações de maior conflito e maiores intervenções.
 4. Adequar o projeto aos projetos co-localizados junto à via: sistema viário do Córrego do Franquinho, em fase final de construção, o shopping-center junto à Estação Itaquera do Metrô, o CEU Jambeiro em Guaianases e a Av. Nagib Farah Maluf.
 5. Em Guaianases, atender às demandas por melhorias da infra-estrutura viária no setor ao norte da ferrovia.

III - O Projeto

Ao implantar-se na maior parte de sua extensão em antigo leito ferroviário, o empreendimento em pauta conta com condições especialmente favoráveis de implementação, pois aí se encontra uma faixa contínua e isolada, de topografia suave e livre de ocupação, que por tais características foi definida como a etapa inicial de obra, estendo-se de Itaquera, através da conexão do final da Av. Radial Leste existente e percorrendo 7 km até chegar em Guaianases, cujo prazo de execução previsto é de 12 meses.

A outra etapa, de 2,5 km de extensão, diz respeito à ligação Artur Alvim – Itaquera, com prazo de 8 meses para implantação.



A nova via está projetada para receber uma via arterial primária, de pista dupla com 3 faixas de tráfego por sentido. A largura da faixa de rolamento é de 3,5m, totalizando 10,5m em cada uma das pistas, separadas por canteiro central e delimitadas lateralmente por passeios para pedestres.

Essa via dupla apresenta 2 segmentos: o primeiro compreende a ligação Artur Alvim - Itaquera, com extensão aproximada de 2 quilômetros, sendo que o trecho inicial até a Estação Artur Alvim, com extensão aproximada de 700m, desenvolve-se fora do trecho desativado da linha férrea; o segundo compreende o prolongamento da Av. Radial Leste propriamente dito, desde a proximidade da Estação Corinthians–Itaquera até a Estação Guaianases, com extensão aproximada de 7,2 quilômetros.

No alinhamento vertical, as rampas variam de 0,35%, impostas como mínimo para propiciar uma drenagem adequada, a 6%; já, com relação a sua geometria em planta a via desenvolve-se com raio mínimo de 300m.

A principal característica geral dessa nova via, porém, é permitir a integração com todo o sistema viário adjacente e interligações entre as vias existentes interceptadas anteriormente pela linha férrea. Essas integrações e interligações viárias são realizadas em nível e também em desnível, de acordo com as especificidades locais.

Uma descrição resumida das intervenções mais significativas que compõem o empreendimento é feita a seguir:



Viaduto Artur Alvim

Adjacente à Estação Artur Alvim, constitui-se em um viaduto sobre a Av. Águia de Haia. Fará a ligação da nova via com a avenida de fundo de vale que está sendo implantada ao longo do Córrego do Franquinho.

Ligação Águia de Haia–Itaquera

Interliga a Avenida Radial Leste existente com a Avenida Águia de Haia, interceptando, em nível a nova via. Essa ligação atravessa a área contígua à Estação Corinthians–Itaquera do Metrô e se desenvolve em área de fundo de vale com ocupação de favela (Favela A. E. Carvalho) próxima à Rua Pacarama, onde também passam dutos da Petrobrás.

Viaduto Itaquera

Para transpor a pista direita projetada do prolongamento da Avenida Radial Leste, cuja função é permitir a ligação desta com o centro de Itaquera.

Passagem Inferior Corinthians–Itaquera

Interliga a Av. Radial Leste existente com a nova via através de um túnel sob os trilhos da CPTM e do viaduto de acesso ao pátio de operação e manutenção do Metrô.

Viaduto Jacu-Pessego

Composto por dois viadutos e uma alça de acesso à Av. David Domingues Ferreira. Tem a função de transpor o Córrego do Jacu e desenvolve-se sob o Viaduto Prof. José Carlos de F. Ferraz, existente na Avenida Jacu-Pessego. A transposição do córrego em viaduto visa deixar espaços para a organização do sistema viário nas proximidades do centro de Itaquera.

Viaduto Cassiano Gabus Mendes

Trata-se de viaduto existente, cuja função é a de transpor a ferrovia que, neste trecho, encontra-se em cotas inferiores às das vias laterais devido aos cortes aí executados para a implantação do leito. O viaduto liga a RUA Antonio de Moura Andrade à Avenida Pires do Rio. A intervenção consiste em aterrar até o nível das vias do entorno, o que eliminará o viaduto e facilitará a ligação da nova via com a malha viária adjacente.

Passagem Inferior Inajar

Está prevista para fazer a ligação entre as Ruas Inajar Guaçu (ao norte) e Porto Amazonas (ao sul). O projeto prevê, também, que a partir desse ponto até aproximadamente a antiga Estação XV de Novembro, a pista direita da avenida (sentido centro-bairro) estará em cota superior à outra, implicando na execução de um



talude no canteiro central e de um muro de contenção da Rua Damásio Pinto. Nesse trecho ocorre um desnível acentuado entre a plataforma da via férrea e as vias locais ao sul da mesma. Para permitir compatibilização e integração das vias locais com as pistas da nova via, o projeto optou pela separação das mesmas, de modo que cada uma das pistas apresente o seu próprio greide, acomodando-se cada uma às condições locais.

Viaduto Nagib e as duas passagens inferiores

São obras necessárias para fazer a ligação da nova via com a Av. Nagib Farah Maluf, cujo prolongamento será executado desde a Estação José Bonifácio da CPTM até a via projetada, juntamente com a canalização do córrego existente. O viaduto será executado para permitir a ligação da pista direita da nova via com a Av. Nagib Farah Maluf. Já, as duas passagens inferiores interligando a Marginal Primavera com a Rotatória Itaquera-Guaianases permitirão a interconexão viária com a nova via nos demais sentidos.

Ponte sobre o Rio Itaquera

Para a transposição do Córrego Itaquera.

Viaduto Guaianszes

Sua finalidade é a de permitir a ligação da nova via, que chega em Guaianases ao norte da ferrovia, com a Av. Salvador Gianetti, localizada ao sul.

Modelo de Financiamento

O empreendimento está orçado em aproximadamente R\$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de reais) e deverá ser custeado com os recursos orçamentários da PMSP.

Cronograma Previsto

O empreendimento deverá ser construído em duas etapas: a primeira etapa corresponde ao trecho entre a Avenida Radial existente e Guaianases, com extensão aproximada de 7 quilômetros e duração aproximada de 12 (doze) meses.

A segunda etapa abrange o trecho entre o final do Córrego do Franquinho e a Estação Corinthians-Itaquera, com extensão aproximada de 2,5 quilômetros cuja previsão para conclusão é de 8 meses.



IV - O Estudo de Impacto Ambiental – EIA

O Estudo de Impacto Ambiental, seguindo as instruções contidas na legislação específica, atende, tanto o escopo mínimo de atividades técnicas exigidas, quanto às diretrizes gerais nela estabelecidas, no conjunto dos 9 capítulos distribuídos em 2 volumes.

Após as informações gerais, feita a caracterização do empreendimento, são abordados os projetos co-localizados, os planos e programas governamentais propostos e em andamento na área de influência do projeto.

São, basicamente, planos e programas contidos no Plano Diretor Estratégico – PDE, fixados na Lei nº 13 430/2002 e detalhados nas propostas do Plano Regional Estratégico desenvolvido pelas Subprefeituras.

O estudo ressalta que o empreendimento em análise é totalmente compatível com tais planos e programas, tendo em vista que o prolongamento da Avenida Radial Leste é considerado uma das ações que constituem o Programa de Desenvolvimento Econômico da Zona Leste. Este, por sua vez, é apontado como um dos objetivos da Política de Desenvolvimento Urbano Ambiental da região.

Destacam-se, ainda, o projeto do Pólo Econômico da Zona Leste e a Operação Urbana Rio Verde –Jacu , cujas áreas de abrangência são contíguas entre si e se desenvolvem ao longo da Avenida Jacu-Pêssego.

A área prevista para a implementação da Operação Urbana Rio Verde –Jacu terá, com o prolongamento da Avenida Radial Leste, mais uma importante alternativa de macro acessibilidade, visto que o seu traçado atravessa-a de oeste a leste, praticamente de forma integral. Tendo em vista que um dos principais objetivos que estão sendo definidos na proposta da Operação Urbana é o de criar uma malha viária de circulação interna à área, bem como, completar a ligação da Avenida Jacu-Pêssego à Rodovia Ayrton Senna, ao norte, e à região do ABC, ao sul, o prolongamento da Avenida Radial Leste tende a adquirir, na medida em que avance a implementação da Operação Urbana, importância de âmbito regional.

São apresentadas as legislações incidentes: viária, ambiental e urbanística, bem como o Código Florestal.

Para o Diagnóstico Ambiental foi definida a área de influência do empreendimento segundo duas condições diferenciadas: (i) espaço potencialmente atingido por algum tipo de alteração, seja direta ou indiretamente; e (ii) contexto de cada fator, delimitando o espaço suficiente para a compreensão da inserção da condição local na condição regional ou maior, delimitando um espaço de compreensão da condição vigente.

Assim, são definidas 3 áreas de influência:



Como Área de Influência Indireta – All foi definida a Zona Leste do Município, onde se farão sentir os impactos relativos à mobilidade de maior alcance e mais difusos, e somente na etapa de operação.

A Área de Influência Direta – AID, segundo o estudo, abrange os distritos de Artur Alvim, Itaquera, José Bonifácio, São Miguel, Lajeado e Guaianases. Justifica-se por se tratarem de distritos com os quais o empreendimento tem ligação direta e que deverão ser afetados tanto na época de construção (ruído, trânsito de veículos pesados, poeira e outros) como na operação (melhoria de acessibilidade, aumento da velocidade de deslocamento, alteração de uso do solo e outros). Foi usada uma metodologia em alguns aspectos (sobretudo na análise de dados sócio-econômicos) onde os dados dos distritos referidos são apresentados juntos com os da All, na forma comparativa, de modo a estabelecer contextos que melhorem a compreensão das condições ou dinâmica local.

A área de intervenção propriamente dita acrescida de uma faixa mínima de 500 metros de cada lado corresponde à Área Diretamente Afetada – ADA. É a área de influência que compreende os locais de intervenção direta do empreendimento, representados pelo leito viário, taludes de corte e aterro, viadutos, pontes, túneis, bem como, o entorno direto da área de intervenção que estará mais sujeito a impactos como ruído e poeira, futuras alterações de uso do solo e outros.

Com as áreas de influência definidas, o Diagnóstico Ambiental foi elaborado segundo o seguinte escopo:

Na Área de Influência Indireta – All: Clima e Condições Meteorológicas; Hidrografia e Qualidade das Águas; Vegetação; Fauna; Caracterização da População (demografia, renda, habitação, saneamento básico, saúde, educação); Estrutura Produtiva e de Serviços; Estrutura Urbana e Tendências de Expansão ; e Sistema Viário Regional.

Na Área de Influência Direta – AID: Geomorfologia; Geologia; Qualidade do Ar; Ruído; Vegetação; Avifauna; e Uso e Ocupação do Solo e Tendências.

Na Área Diretamente Afetada – ADA : Condições Geotécnicas – Aspectos Físicos e de Uso e Ocupação; Vegetação; Fauna; População; Uso do Solo; Equipamentos Sociais; Interferências; e Imóveis e Atividades Econômicas Atingidas.

O Estudo destaca que o levantamento de uso do solo na ADA foi feito com base em vistoria em campo e o seu resultado é apresentado sob a forma descritiva acompanhado de planta em escala 1:12.500.

É apresentada uma documentação fotográfica de ótima qualidade, especialmente aquela realizada por tomada aérea, a qual mostra de maneira bastante satisfatória o espaço urbano que será afetado pelo empreendimento.

O EIA trata da identificação e avaliação dos impactos ambientais, das medidas mitigadoras, de recuperação e compensatórias. Apresenta no início do capítulo



referente à Identificação dos Impactos, as principais condições do ambiente local, quais sejam:

- A composição geológica local é da bacia de São Paulo. Existem locais com restrições localizadas, particularmente as áreas junto às drenagens;
- Os corpos d'água que drenam as áreas onde está situado o empreendimento fazem parte da sub-bacia do Rio Tietê alto – Zona Metropolitana (Bacia do Tietê – Unidade de Gerenciamento de Recursos Hídricos 6, pela classificação do DAEE); todas as análises das águas disponíveis demonstram que a qualidade das águas locais é péssima, essencialmente enquadradas na classe 4, a pior condição possível;
- A qualidade do ar na RMSP vem se deteriorando, devido às emissões atmosféricas de cerca de 2.000 indústrias de alto potencial poluidor e de uma frota de aproximadamente 7,2 milhões de veículos, frota esta que representa 1/5 do total nacional;
- Os veículos automotores são as principais fontes de monóxido de carbono (CO), hidrocarbonetos totais (HC) e óxidos de nitrogênio (NOX). Para os óxidos de enxofre (SOX), as indústrias e os veículos são importantes fontes e no caso das partículas inaláveis (MP10) contribuem ainda outros fatores como a ressuspensão de partículas do solo e a formação de aerossóis secundários;
- A RMSP e a zona leste apresentam um quadro de diminuição constante e significativa dos remanescentes florestais existentes, já de baixa qualidade. O principal agente é a urbanização periférica;
- A vegetação existente ao longo da faixa e que deverá sofrer intervenções é constituída por formações pioneiras. A vegetação protegida pelo Decreto Estadual nº 30 443/89, não será afetada.
- A área de entorno do empreendimento tem uma urbanização consolidada.
- O número de empregos ofertados em toda a Zona Leste é abaixo da média do município. Nos bairros do entorno direto do empreendimento, a oferta de empregos é expressivamente mais baixa.
- Existe uma série de projetos colocizados que visam alterar as condições da Zona Leste, entre eles o prolongamento da Avenida Jacu-Pêssego, o Pólo Econômico da Zona Leste e a Operação Urbana Rio Verde - Jacú
- O tráfego entre a região de Guaianases e Itaquera é realizado por meio de vias sem capacidade para uso do volume e tipo de tráfego atual; as principais vias que fazem atualmente os trajetos que poderão ser realizados pelo uso total ou parcial do prolongamento da Avenida Radial Leste são: Avenida Itaquera, RUA Carlos Baumann, Estrada de Itaquera, RUA Damásio Pinto e Estrada de Guaianases.



Identifica os principais impactos potenciais nas fases de implantação e operação da obra, relacionadas às principais condições do ambiente local, quais sejam:

- Alteração das condições de estabilidade, impermeabilização do solo e alteração do sistema de drenagem;
- Contaminação do solo e alteração da qualidade da água, basicamente para as áreas de canteiros de obras;
- Alteração dos níveis de ruído e de qualidade do ar;
- Corte de vegetação, supressão de habitat para a fauna silvestre, alteração das condições de vegetação por reorganização urbana do entorno e supressão de área de lazer;
- Desapropriações;
- Incômodos gerais causados à população pela obra e pela sua operação;
- Expectativa da obra por parte da população, geração de empregos diretos e indiretos, melhoria do nível da economia local;
- Sinergia com projetos co-localizados;
- Alteração da paisagem urbana e verticalização, valorização imobiliária do entorno, mudança de uso ao longo da via, predominantemente residencial, para comércio e serviços, aumento da pressão da ocupação sobre ZEPAM e ZEPAG;
- Riscos de atropelamentos nas travessias, melhoria dos sub-centros locais (Itaquera e Guaianases), melhoria de acessibilidade e redução do tempo de viagem, alternativa para o sistema viário local e regional.

No Capítulo referente às Mitigações são apresentados as medidas e programas para otimizar a inserção do empreendimento e prevenir, reduzir ou compensar impactos negativos e potencializar aqueles considerados positivos.

O conjunto de intervenções sob forma de medidas está identificado segundo os impactos previstos e as fases do empreendimento. Propõem, também, a formulação dos seguintes programas com o objetivo de organizar de maneira eficiente as ações da SIURB: Gestão Ambiental, Inserção Local Urbana, Comunicação Social, Desapropriação, Controle Ambiental das Obras e Monitoramento Ambiental.



V – Análise do Empreendimento e o Estudo de Impacto Ambiental – EIA

A lógica determinada pelas etapas de implantação do sistema viário em questão, a ser iniciada em Itaquera, através da conexão do final da Avenida Radial Leste existente com a faixa do leito ferroviário desativado, confere racionalidade à sua implementação e por consequência à identificação dos impactos ambientais.

Desse modo, seguindo o modelo tradicionalmente consagrado, o EIA é bastante objetivo na descrição trecho a trecho das características do empreendimento, bem como da avaliação das alternativas locais e tecnológicas. Somente alternativas tecnológicas para definição das estruturas das obras de arte foram enfocadas, uma vez que não há disponibilidade de outras áreas vazias para o prolongamento da Avenida Radial Leste.

Áreas de influência

O Diagnóstico das Áreas de Influência contém informações atualizadas que permitem caracterizar a região de inserção do empreendimento, demonstrando com dados e números, aquilo que comumente é atribuído à Região Leste do Município: a característica de região dormitório, a escassez de áreas verdes e a carência de equipamentos sociais e de lazer.

Nesse sentido, cabe destacar a análise possibilitada pela confrontação de dados referentes às Áreas de Influência Indireta e Direta, especialmente no que se refere aos aspectos demográficos e sócio-econômicos.

Também o Diagnóstico da Área Diretamente Afetada contém dados e informações que auxiliarão a formulação do projeto executivo da via em questão, uma vez que traz a caracterização da condição geotécnica na faixa de intervenção, dividida em segmentos, para os quais são efetuadas recomendações relativas à condição de estabilidade de aterros e taludes existentes, assim como às referentes a interferências com redes de infraestrutura e obras de arte.



Projetos co-localizados

Quanto aos estudos dos Projetos Co-localizados, embora apresentado de forma bastante abrangente, relacionando as diferentes propostas existentes para a região, em especial as contidas no Plano Diretor Estratégico e nos Planos Regionais Estratégicos, peca por não distinguir neles a etapa de implementação em que se encontram tais propostas. Do mesmo modo, não se preocupa em diferenciar intervenções pontuais de medidas estruturais.

VI - Avaliação de Impactos Ambientais

No que se refere à Avaliação de Impactos Ambientais, o EIA procura de início situar de forma sucinta as condições do empreendimento e do ambiente em que ocorrerá a implantação, para então identificar e analisar os impactos, o que possibilita maior compreensão da abrangência de cada impacto ambiental avaliado.

Os impactos ambientais previstos encontram-se identificados quanto às atividades causadoras e à etapa de ocorrência, tendo sido propostas ainda, ações e medidas que visam prevenir, minimizar ou mitigar impactos negativos e potencializar os impactos positivos.

De maneira a organizar a implementação de tais proposições, o EIA sugere o estabelecimento dos seguintes programas:

- **Gestão Ambiental:** coordenação técnica e administrativa dos programas ambientais através da criação de Coordenadoria de Gestão Ambiental;
- **Inserção Local Urbana:** inserção do empreendimento na escala local através da incorporação de demandas das Subprefeituras e das comunidades afetadas;
- **Comunicação Social:** estabelecimento de canal de comunicação com a comunidade afetada;
- **Desapropriação, Relocação e Reassentamento:** Definição de soluções adequadas para a comunidade e atividades econômicas diretamente afetadas;
- **Controle Ambiental das Obras:** estabelecimento do controle ambiental das obras;
- **Monitoramento Ambiental:** sistematização de dados e informações.

De modo geral, o conjunto de informações apresentado no EIA mostra-se satisfatório, o que permite concluir que ele cumpre o papel de instrumento de avaliação do empreendimento. Entretanto, cabe destacar algumas lacunas no estudo em análise,



que motivaram a expedição de pedidos de complementação de informações ao empreendedor.

- a) Na Caracterização do Empreendimento não ficou claro:
1. Como se dará a transposição das linhas do metrô e da ferrovia nas imediações da Estação Corinthians – Itaquera;
 2. Como se dará a transposição do viaduto existente na Avenida Jacu-Pêssego;
 3. Qual o tratamento que será dado para as áreas remanescentes da implantação do viário;
 4. De quem será a responsabilidade pela implantação deste tratamento.
- b) No Diagnóstico das Áreas de Influência Indireta e Direta, respectivamente AII e AID, não foram apresentados:
1. A caracterização e avaliação do sistema viário, tráfego e transportes;
 2. O parecer de SEMPLA e de EMURB sobre a compatibilidade do prolongamento proposto em face à Operação Urbana Rio Verde-Jacú e Planos Diretores Regionais, bem como sua inserção nas prioridades ali previstas;
 3. O estudo comparativo da macro drenagem hoje existente relativamente à linha férrea e à futura via.
- c) No Diagnóstico da Área Diretamente Afetada – ADA não constam:
1. Informações referentes às favelas que serão atingidas pelo melhoramento viário, se serão remoções totais ou parciais;
 2. Bem como informações quanto a recuperação da estação XV de Novembro.

Tais questões, dentre outras, motivaram a expedição de pedidos de complementação para que o empreendimento providenciasse respostas aos itens citados.

VII- Questões suscitadas na Audiência Pública

A Audiência Pública foi realizada em 20 de janeiro de 2004, com a presença de mais de quatrocentas pessoas.

As questões suscitadas podem ser assim resumidas:



1. Houve uma predominância de manifestações de apoio ao empreendimento.
2. O empreendimento deverá contemplar as ligações capilares a partir da via que está sendo implantada, em especial ligações, por exemplo, do Imperador Córrego Itaquera-Itaqueruna.
3. Criação de terminal de ônibus em XV de Novembro.
4. Criação de praças em Vila Progresso.
5. Aproveitar as áreas remanescentes para implantar equipamentos de lazer, mesmo nas áreas mais íngremes, quando isso for possível.
6. Os empregos gerados pela obra devem ser direcionados para a população da região.
7. O empreendimento impactará o comércio já existente, devendo haver cuidado para não diminuí-lo, nem à sua capacidade de geração de empregos.
8. O empreendimento inclui o desenvolvimento das favelas atingidas pela obra?
9. Os barracos de favela que perderão uma parede pela retirada do muro da antiga via férrea serão desapropriados?
10. Solução para os deslocamentos a pé ou de bicicleta (ciclovias).
11. Implantação da arborização, áreas verdes e parques.
12. Melhoria visual da paisagem.
13. Há necessidade de implantar conjuntos habitacionais adequados, com acesso e facilidades.
14. Há necessidade de equipamentos para as crianças, já que há um alto índice de população jovem.
15. Deverá haver os cuidados e equipamentos necessários a garantir a segurança no trânsito de veículos e de pedestres.
16. Deverá ser feito o mínimo de desapropriação possível.
17. Garantir a limpeza das áreas das obras e das áreas por ela afetadas.
18. Fazer um acesso pela Jacupirã da Serra e Lara Campos.



19. Implantar um terminal de ônibus na Vila Progresso como forma de incrementar o comércio da região.
20. Devem ser fornecidos números de que o empreendimento impactará favoravelmente o desenvolvimento, a renda, a economia informal.
21. É necessário prever como serão as transposições da via, para evitar problemas hoje observados na atual Avenida Radial Leste, que separam as regiões dos dois lados da via, segregando-as.
22. Preocupação quanto ao aumento do trânsito.
23. Estratégia de comunicação durante as fases de execução da obra, para a comunidade saber o que está acontecendo.
24. Na audiência Pública a Associação dos Lojistas e Moradores de XV de Novembro e Adjacências entregou contribuição escrita, que transcrevemos a seguir:
 - a) O grande espaço no trecho desativado da CPTM entre a Rua Coroa de Frade e, a antiga estação de trens de Parada XV de Novembro, deverá ser utilizado com obras em benefício de nossa comunidade, além de ser um elo de ligação entre os bairros com retornos e acessos à maioria das ruas, facilitando a locomoção e circulação de pedestres e automóveis;
 - b) Esta avenida NÃO PODERÁ SER uma avenida de trânsito expresso e de alta velocidade e sim uma via de ligação viária ao sistema existente, integrando as comunidades ao longo do trecho da extinta ferrovia;
 - c) As pessoas moradoras ao lado da avenida que por ventura tenham que ser removidas, deverão ter uma nova moradia ou assistência visando sempre o seu bem estar;
 - d) Revitalização do comércio em XV de Novembro e cuidados para que os comércios e serviços já existentes não sejam prejudicados (Objetivo principal de nossa luta);

Novas sugestões por ocasião da audiência pública.

1. Calçadas largas na Rua Damásio Pinto;
2. Larga e menos desgastante escadaria ligando a Vila Progresso à XV de Novembro;



3. Que a mão única proposta não seja implementada de início, somente o sendo quando da sua real necessidade.
4. Que a nova avenida seja mantida no mesmo nível que a Rua Damásio Pinto até a antiga passagem de Nível.
5. Devido ao fato que XV de Novembro perdeu o seu transporte que existia por décadas (transporte ferroviário) e nada foi colocado em seu lugar solicita-se atenção especial em relação ao transporte coletivo inclusive com ênfase à necessidade de um corredor de ônibus e/ou terminal;
6. Conservação da memória histórica do bairro XV de Novembro, com a utilização da plataforma da antiga estação de trens.
7. Que a Rua Damásio Pinto entre a Rua Estevam de A. Almeida e a Rua Coroa de Frade seja parte integrante da própria avenida no sentido centro-bairro, em virtude deste espaço ser área contígua ao trecho desativado, permitindo com isto a disponibilidade de um espaço residual maior, voltando para o leito no começo da Rua Margarida Cristina Baumann;
8. Que no sentido bairro-centro fique o mais próximo da Vila Progresso permitindo a ligação de praticamente todas as ruas em que haja cruzamentos;
9. A grande maioria mostrou-se favorável à construção de um terminal de ônibus em XV de Novembro, visando o acesso à estações de Metrô e ao Expresso Leste;
10. Que a plataforma remanescente da antiga estação seja utilizada para a construção de um anfiteatro e centro cultural de forma a manter esta área como patrimônio histórico, permitindo inclusive que os estudantes da região utilizem este espaço em seu tempo ocioso após os estudos;
11. Construção de um CEU em XV de Novembro;
12. Posto Policial;
13. Biblioteca;
14. Escola Técnica e Profissionalizante;
15. Áreas de Lazer com pistas de skate, ciclovias;
16. Construção de um conjunto habitacional;
17. Creches;
18. EMEI



19. Como sugestão final acreditamos que a união de todas as propostas seria a reurbanização da área de favela da Vila Progresso com um conjunto habitacional destinado às pessoas já residentes no local, propiciando áreas verdes e de lazer no seu entorno.
20. Com o saneamento do córrego existente na Rua Chá dos Jesuítas, seria possível a construção das pistas auxiliares e laterais à nova radial que fazem parte deste novo conceito viário.

Ficam anotadas, também, as questões mandadas em 28 de janeiro, por e-mail, pelo Conselheiro Heitor Marzagão Tommasini, a seguir transcritas:

Minha preocupação com relação ao prolongamento da Radial Leste é, mais uma vez, dar prioridade para a matriz de transporte rodoviário, privilegiando o uso do automóvel.

Fica a minha indagação no seguinte ponto:

O prolongamento da Radial Leste será feito em terreno de via férrea?

Os trilhos hoje existentes serão removidos?

Não seria importante considerar o investimento no transporte sobre trilhos, mais barato e menos impactante?

Foi considerada a alternativa no EIA-RIMA de revitalizar a linha férrea ao contrário de priorizar o transporte sobre rodas?



VIII – Impactos ambientais mais significativos

O conjunto de impactos ambientais presumidos no EIA permite identificar as atividades atinentes à implementação do projeto viário em questão que são mais críticas:

Na fase de implantação: as obras de terraplenagem poderão ocasionar impactos significativos ao meio físico, enquanto que a desapropriação de imóveis e a relocação de população de assentamentos não regulares poderão constituir-se em impactos relevantes ao meio antrópico.

Ainda, na fase de implantação, ocorrerão impactos na área de drenagem urbana, tanto na micro drenagem, principalmente nas áreas de implantação de canteiro de obras devido às oficinas mecânicas, área de lavagem de veículos e troca de óleo, quanto na macro drenagem, no sistema de escoamento superficial uma vez que com a implantação da via e adequações necessárias à acessibilidades previstas haverá alteração no sistema de drenagem hoje existente.

Na fase de operação, parte significativa dos impactos considerados é de natureza difusa, para os quais a mitigação se dará através de adoção de medidas estruturais como planos e programas que extrapolam a competência do empreendedor. No entanto, destaca-se como impacto localizado a questão de riscos à segurança de pedestres e veículos na transposição da nova via, consistindo de impacto negativo passível de prevenção.

Os impactos no sistema viário se darão na melhoria de acessibilidade e redução do tempo de viagem nos deslocamentos regionais, bem como configurará em uma nova alternativa para o sistema viário local e regional.

Haverá, ainda, a necessidade de compatibilizar o presente projeto com o disposto na Operação Urbana Rio Verde – Jacu e os Planos Diretores Regionais, uma vez que ocorrerá uma alteração na paisagem urbana local, com uma possível verticalização, uma mudança de uso ao longo da via, de predominantemente residenciais para comércio e serviços, bem como os projetos de paisagismo para os remanescentes da implantação do viário deverá estar compatibilizados com os caminhos verdes e parques lineares definidos, tanto nos planos diretores regionais (Penha, Itaquera, São Miguel e Guaianases) quanto com as diretrizes da Operação Urbana Rio Verde – Jacu.

O EIA, ora em análise, trata desses aspectos da seguinte forma:

- 1. Terraplenagem** – Na **Caracterização do Empreendimento** consta avaliação preliminar dessa etapa de obra, cujos estudos indicaram predominância de aterros, com volume total estimado de 474.000 m³, dos quais 120.000 m³ serão provenientes de cortes na faixa de domínio e os restantes 354.000 m³, de áreas de empréstimo.

É estimada, ainda, a remoção de 120.000 m³ de material que não poderá ser aproveitado.



Os impactos ambientais decorrentes dessa atividade estão identificados como erosão e assoreamento, alteração das condições de estabilidade, alteração do sistema de drenagem, alteração da qualidade da água e alteração na paisagem urbana, para os quais estão avaliadas as situações em que os mesmos poderão ocorrer, bem como quanto o que poderão ocasionar.

No **Diagnóstico da Área de Influência Direta – AID**, há descrição pormenorizada das características geotécnicas da faixa de domínio, tendo sido efetuadas observações a serem consideradas tanto na elaboração do projeto executivo, quanto na execução da obra.

Ainda o **Programa de Inserção Local Urbana** contempla tal atividade com estabelecimento de premissas e recomendações referentes à elaboração e implementação do Projeto Executivo de Terraplenagem, no que se refere às fases de obra, estradas de serviço, drenagem provisória e áreas de empréstimo e bota-fora.

Já o **Programa de Controle Ambiental das Obras** traz medidas a serem adotadas na execução das obras de terraplenagem, dentre as quais se destacam a implantação imediata de dispositivos de drenagem provisória e de caixas de retenção de sólidos, assim como o atendimento de especificações técnicas e projetos das áreas de empréstimo e bota-fora.

Assim, relativamente às medidas propostas, anteriormente ao início de obra, deverão ser informadas as providências tomadas no sentido de atendê-las.

Deverão, ainda, serem indicadas as áreas selecionadas para empréstimo de solo e para recebimento e disposição do material descartado da obra.

- 2. Alteração do sistema de drenagem** – No que diz respeito à macro drenagem, segundo o Estudo de Impacto Ambiental apresentado, as principais drenagens que cortam a área afetada pelo empreendimento são os rios Itaquera, Guaratiba, Jacu-Pêssego e Verde, destacando-se, ainda, o Córrego Franquinho (ou Tiquatira), situado na parte noroeste do projeto, que receberão as águas pluviais oriundas do sistema de drenagem urbana da bacia, sendo todos integrantes da sub-bacia do Rio Tietê – Zona Metropolitana. O alinhamento principal dos vales desses rios segue o sentido S-N, com um controle secundário dos afluentes de sentido SE-NW, sendo que a vazão desses cursos d' água tem como destino o Rio Tietê, do qual constituem tributários da margem esquerda.

Como medida mitigadora à alteração do sistema de drenagem decorrente da implantação do projeto proposto, o empreendedor indica a consolidação das melhores soluções de drenagem nos critérios a serem adotados quando da elaboração do projeto executivo.

Posteriormente, instados pela preocupação da CT de conhecer os impactos da implantação da via no sistema de drenagem regional, o empreendedor encaminhou complementação onde apresenta a delimitação de todas as sub-bacias existentes ao longo do projeto proposto, em número de dezessete, um



pequeno diagnóstico da situação de captação e dispersão de cada uma delas, vazão de projeto e encaminhamento das soluções necessárias para os problemas constatados, dados que serão utilizados quando da execução dos projetos executivos, em consonância com a medida mitigadora proposta.

No tocante a micro drenagem, especialmente quanto à preocupação com a implantação dos canteiros de obra, indica como medidas mitigadoras a implantação de caixas de graxas e óleos nas oficinas, áreas de lavagem de veículos e de troca de óleo. Apresenta, ainda, a impermeabilização das áreas destinadas à troca de óleos, graxas e lavagens e o encaminhamento dos óleos usados para reciclagem.

Indica a necessidade de supervisão ambiental na construção dos canteiros de obras, observando-se os procedimentos adotados e apontando a necessidade de novas ou adicionais soluções. Essa supervisão ambiental deverá estar de acordo com o preconizado no **Programa de Controle Ambiental das Obras** proposto, que enumera as medidas a serem adotadas quando da construção das obras.

- 3. Sistema Viário** – O impacto no sistema viário é apresentado como sendo de melhoria de acessibilidade e redução do tempo de viagem, uma alternativa para o sistema viário local e regional, indicando-se como mitigação que quando do início da operação, a mesma deverá ser monitorada de forma a observar problemas de carregamento em outras vias, adotando-se as medidas operacionais devidas.

O Ofício nº 001/04 - SMT/AT, enviado pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT, à Secretaria de Infra Estrutura Urbana – SIURB, encaminhando as simulações de tráfego realizadas em janeiro de 2004, integrante do pedido de complementação de informações solicitadas pela CT, informa que “ *em termos de circulação viária, os estudos elaborados apontam para uma substancial redução nos tempos de viagem entre os distritos e bairros situados na área de influência direta da artéria proposta, além de proporcionar o reordenamento dos fluxos veiculares, reduzindo-se ou eliminando-se a utilização de vias locais ou de uso predominantemente residencial pelo tráfego de passagem.*”

Ainda, “*as simulações produzidas quantificam a melhoria no padrão de desempenho viário nas artérias através dos indicadores de fluxo horário ao longo das principais vias estruturais da região, em ganho no tempo de viagem entre Itaquera e Guaianases e aumento da velocidade média.*”

Informa que, “*Sob o aspecto da Rede Integrada de Transportes Coletivos, a nova interligação consolida importante eixo de transportes inter-regional, identificada com os objetivos e diretrizes consignados no Plano Diretor Estratégico aprovado e nos Planos Regionais propostos, permitindo sua utilização para o subsistema estrutural, substituindo-se as atuais vias de pista única e permanentemente saturadas por uma via de maior capacidade, permitindo seu uso de forma compartilhada ou em faixas segregadas, resultando em aumento da velocidade operacional e conseqüente redução dos tempos de percurso, além do melhor aproveitamento da frota e expressiva melhoria no conforto dos usuários.*”



Conforme a simulação da CET realizada em janeiro de 2004, a implantação do prolongamento da Avenida Radial Leste deverá gerar, em geral, um alívio de tráfego na região, como apresentado no quadro adiante. O estudo considerou três faixas por sentido e a ligação Jacu-Pêssego com a Rodovia Dutra. A redução mais significativa é na Avenida Custódio de Lima, sentido Assis Ribeiro, onde se prevê a redução de tráfego em até 74%. A redução de tráfego média obtida em 9 vias, com resultados significativos, foi de cerca de 37%.

Os aumentos de tráfego esperado serão na Rodovia Ayrton Senna e Presidente Dutra, com 14 e 5,70%. Haverá, ainda, aumento na Avenida Tiquatira, a partir de seu início com junto às Avenidas Amador Bueno e Governador Carvalho Pinto. A Avenida Radial Leste apresentará ligeira melhora, sem resultados significativos. Era esperado que ela apresentasse piora de condições.

Os tempos de viagem entre Itaquera e Guaianases, no sentido centro-bairro cairão de 27 para 21 minutos e no sentido bairro-centro de 30 para 22 minutos.

Carregamento – Pico da Manhã (07:00 – 08:00h)

Sentido bairro – centro 2600 veículos/hora próximo à Rua Emídio Campanella

Sentido centro – bairro 1900 veículos/hora próximo à Avenida. Nagib Farah Maluf

VIA	SENTIDO	REDUÇÃO (QTDE VEÍC.)	PERCENTUAL (%)
Avenida Águia de Haia próximo à Avenida Cangaíba	São Miguel	588	37
Estrada Mogi das Cruzes próximo à Avenida Águia de Haia	Bairro	757	35
	Centro	963	30
Avenida São Miguel próximo à Estrada Imperador	Bairro	425	44
	Centro	509	40
Av Líder próximo à Avenida Itaquera	Bairro	346	37
	Centro	344	30
Avenida Assis Ribeiro	Centro	558	38
Avenida Afonso	Itaquera	501	26



de Sampaio e Souza próximo à Avenida Aricanduva	S. Mateus	443	30
Avenida Custódio de Lima próximo à Avenida São Miguel	Assis Ribeiro	1585	74
	S. Miguel	1121	60
Rua Jardim Tamoio	Centro	283	20
Avenida Cangaíba	Centro	139	23

Quanto à acessibilidade, este projeto tem algumas condicionantes que devem ser ressaltadas. A via está sendo projetada sobre uma faixa ferroviária, que por suas características geométricas, não tem interligação com as vias locais. O projeto então considerou as possibilidades de interligação, integrando a região por meio de otimização do projeto de terraplenagem. Foram ainda criadas marginais nos trechos onde possível de modo a equacionar o tráfego local em uma nova via. Outra condicionante importante e critério de projeto foi a minimização de desapropriações, o que mitiga as expectativas negativas de eventuais desapropriados ou desalojados e diminui a necessidade de recursos já escassos, mas, por outro lado, restringe o projeto.

- 4. Desapropriação, Relocação de População – Na Caracterização do Projeto** da via é destacado o fato de as desapropriações serem de pequena monta tendo em vista o melhoramento viário aproveitar a faixa desativada da linha férrea. Anexo ao EIA constam plantas que definem os novos alinhamentos em razão da implementação do empreendimento.

Para reposição do bem atingido pelo empreendimento em pauta prevêem-se as seguintes alternativas:

- a) imóveis regulares - serão efetuadas desapropriações pagando-se valor de mercado conforme avaliação a ser contratada.
- b) ocupações irregulares - serão definidos valores caso a caso, em função das características do imóvel, tempo de ocupação e outros fatores a serem considerados.
- c) favelas - deverão ser definidos programas de relocação através de projetos da COHAB.

No item **Imóveis e Atividades Econômicas**, do **Diagnóstico da Área Diretamente Afetada – ADA**, avalia-se preliminarmente que serão afetadas pela desapropriação cerca de 1.800 pessoas, num total de 275 imóveis, dos quais 30% ocupados por uso comercial. Desse total de imóveis atingidos, 106 situam-se junto à Estação Artur Alvim.



No tocante à remoção de favelas, consta informação de que a Favela A.E.Carvalho, situada na faixa de implantação da ligação Itaquera-Águia de Haia, será inteiramente removida, cuja estimativa, baseada em foto aérea e informações no local, é de que cerca de 900 famílias ocupam a área em questão.

O impacto referente à desapropriação encontra-se avaliado na **Descrição de Impactos do Meio Antrópico** como negativo caso ocorra em área consolidada e em imóvel de bom nível de moradia.

A remoção é ainda avaliada como impacto positivo se ocorrer em áreas de risco e habitações de baixa qualidade como favelas, uma vez que as famílias atingidas serão reassentadas em locais de melhor qualidade.

Como mitigação ao deslocamento compulsório das famílias e ao incômodo gerado pela ruptura nas relações de vizinhança, propõe-se que seja respeitado o desejo de cada família, podendo ser paga indenização ou ser efetuada a relocação para conjuntos habitacionais a serem construídos na região.

As ações relacionadas ao impacto em questão encontram-se estabelecidas em programas ambientais específicos propostos no EIA, Comunicação Social e Desapropriação, Relocação e Reassentamento.

O **Programa de Comunicação Social** objetiva, dentre outros, manter a comunidade informada das etapas de implantação do empreendimento com vistas a reduzir a insegurança e expectativas infundadas da população e instituições.

Já o **Programa Desapropriação, Relocação e Reassentamento** visa estabelecer diretrizes e indicar alternativas compensatórias. Para tanto, prevê que, posteriormente à obtenção da Licença Ambiental Prévia e a consolidação do projeto viário, será emitido Decreto de Utilidade Pública – DUP e efetuado levantamento cadastral dos imóveis atingidos, bem como o cadastro sócio-econômico das famílias a reassentar.

Como alternativas à compensação do impacto em análise constam:

- Indenização em dinheiro: caberá aos afetados que detêm o direito de propriedade de imóveis de valor compatível à reposição do bem;
- Indenização assistida: pagamento do valor acordado na desapropriação do imóvel e assistência para a reinserção em outro local;
- Permuta “casa por casa”: opção por outra residência escolhida pelo afetado, que poderá ser de igual ou de maior valor, ficando a cargo do desapropriado o pagamento da diferença;
- Reassentamento: transferência para conjuntos habitacionais de famílias que apresentem perfil para essa alternativa. Tais conjuntos habitacionais deverão ser dotados de infra-estrutura e serviços básicos.



Para os negócios afetados, a compensação prevê os seguintes mecanismos: indenização em dinheiro para o proprietário do imóvel e estabelecimento de sistema de apoio à reinstalação da atividade em outro local.

Dentre as ações a implementar para viabilizar o programa proposto constam:

1. Articulação institucional com os órgãos municipais que promovem e executam políticas habitacionais;
2. Articulação com SEBRAE para apoio de comércios e serviços afetados;
3. Constituição de equipe multidisciplinar para apoio e coordenação das atividades;
4. Elaboração do cadastro sócio-econômico e documental dos moradores sujeitos à remoção e para “congelamento” da área.
5. Processo de interação com a população: divulgação, apresentação de opções e demais procedimentos, a serem conduzidos pela equipe responsável pela relocação, coordenando ainda a participação de terceiros;
6. Planejamento e detalhamento da solução;
7. Divulgação da política de compensação;
8. Elegibilidade da solução: as soluções propostas necessitam da adesão das famílias. Isso implica em realizar consultas e discussões junto ao grupo de famílias consideradas potenciais para determinada solução e formalizar o termo de adesão;

Face ao exposto, deverão ser elaborados os detalhamentos dos programas propostos conforme diretrizes citadas, assim como informar as providências relativas à articulação institucional com os órgãos competentes para a remoção e reassentamento da população ocupante das favelas atingidas pelo melhoramento viário.

Recomenda-se, ainda, a reavaliação dos critérios para definição das desapropriações com vistas a possibilitar melhor aproveitamento das áreas remanescentes para criação de áreas verdes e de lazer, para as quais deverá ser elaborado projeto de paisagismo e de arborização que também contemple toda a extensão da nova via.

- 5. Reordenamento do Uso do Solo** – Foi estabelecida como Área Diretamente Afetada pelo prolongamento da Avenida Radial Leste faixa correspondente a 500 metros de cada lado da via, para a qual foi efetuado levantamento de uso e ocupação do solo, que está representado em mapas.



Verifica-se nessa faixa a predominância do uso residencial com padrões diferenciados de ocupação: residências de baixo e médio padrão, conjuntos habitacionais de interesse social e favelas.

Dados demográficos do SEADE, 2002, permitiram estimar que 85.000 pessoas residem na faixa da ADA e que, comparativamente aos dados de 2000, mantêm-se taxas positivas de crescimento demográfico para os distritos de Lajeado, Guaianases e Itaquera.

Atividades de comércio e serviços encontram-se concentradas nas proximidades das estações do metrô e da CPTM e nas vias de tráfego como a Avenida Águia de Haia, no trecho inicial e as Avenidas Pires do Rio, Augusto Baumam e Jacu-Pêssego, em Itaquera.

A ferrovia anteriormente existente impôs uma condição de fragmentação ao longo do seu percurso, criando uma faixa isolada das áreas do entorno e definindo áreas espacialmente segregadas, o que resultou em desenvolvimento diferenciados para cada margem em função da acessibilidade.

De modo geral, verifica-se que o padrão residencial e de comércio e serviços na faixa sul da ADA é relativamente mais elevado se comparado à faixa norte, em função da existência das estações do metrô, com acesso para o sul e da própria Av. Dr. Luis Aires (Radial Leste), que facilita o acesso a essa área, incentivando a implantação de empreendimentos de melhor padrão e ocupação por níveis de renda ligeiramente mais altos.

6. Uso e Ocupação do Solo e Tendências na Área de Influência Direta – AID

aborda as diretrizes de política urbana estabelecidas através dos Planos Regionais Estratégicos –PRE para a área limdeira ao prolongamento da Avenida Radial Leste:

- **PRE Penha** – prevê para o distrito de Artur Alvim a construção de Parque Linear ao longo do Ribeirão Franquinho e propõe estudos para implantação de parques ao longo de outras avenidas, dentre as quais, o prolongamento da Av. Radial Leste;
- **PRE Itaquera** – propõe, quanto às centralidades, a requalificação do eixo viário da Avenida David Domingues Ferreira, via paralela ao leito ferroviário ao sul, e criação de espaço público junto à estação terminal do metrô;
- **PRE São Miguel Paulista** – com relação às novas centralidades propostas, destaca-se a área em torno do prolongamento da Avenida Radial Leste como eixo polar existente a qualificar;
- **PRE Guaianases** – no que se refere aos pólos de centralidades, estão previstas a dinamização das áreas comerciais de Lajeado e Guaianases, junto à estação da CPTM, dentre outros.



As centralidades referem-se a áreas de concentração de equipamentos públicos, comércio e serviços que se estabelecem a partir da identidade local.

Cabe destacar, ainda, que quase a totalidade da extensão do melhoramento viário em questão encontra-se inserido no perímetro da Operação Urbana Rio Verde – Jacu, ficando excluídos os extremos localizados em Artur Alvim e Guaianases.

Trata-se de proposição que determina uma área no entorno da Avenida Jacu-Pêssego que objetiva a geração de emprego, assim como dotar a região de infraestrutura viária, viabilizando a ligação Porto – Aeroporto através da interligação da região do ABC ao Aeroporto de Cumbica, em Guarulhos e a implantação de vias marginais para integrar a via expressa às vias locais existentes.

Prevê, ainda, o incentivo à verticalização do uso residencial através do instrumento da outorga onerosa do direito de construir, a criação de espaços públicos e implementação de áreas verdes ao longo de corpos d'água, com a retirada de população das áreas de risco.

Especificamente em relação ao prolongamento da Avenida Radial Leste, o programa de intervenções da Operação Urbana prevê a transferência da população da Favela Vila Progresso para conjuntos habitacionais nas áreas de projetos especiais e a sua ocupação por área verde que se estenderá ao longo da nova via da Avenida Pires do Rio à Rua Bento Munhoz, integrando-se à área verde proposta ao longo do Córrego Itaquera.

Constata-se, portanto, para a referida área conflito de proposições: o Plano Regional Estratégico propõe centralidade, enquanto que a Operação Urbana prevê criação de áreas verdes.

Ressalte-se, entretanto, que tais proposições encontram-se em fase de tramitação na Câmara Municipal de São Paulo e que ambas dependem ainda da aprovação dos respectivos projetos de lei para concretizarem-se, fato que confere um grau de incerteza quanto às propostas nelas contidas e que leva a necessidade de definição quanto à ocupação futura.

Em razão da execução e especialmente da operação da nova via, é necessário que seja avaliada a condição dos lotes lindeiros que deverão se adequar à nova situação. Da mesma forma, deverá ser estudada a questão dos acessos por veículos aos lotes e empreendimentos lindeiros à via em questão.

7. Transposições à Via por Pedestres e Veículos – O Diagnóstico da Área Diretamente Afetada levantou a existência de 59 equipamentos sociais localizados nessa área, dos quais a maior quantidade refere-se aos segmentos pertencentes aos distritos de Itaquera (21) e Artur Alvim (19).

Em vistoria efetuada à área de inserção do melhoramento viário em questão, foi observado que, em vários trechos, o muro do antigo leito ferroviário foi demolido para permitir sua transposição, seja por pedestres como também por veículos.



Assim, considerando a existência de tais equipamentos sociais e a condição atual do antigo leito ferroviário, de faixa ociosa que possibilita travessia por pedestres e veículos, é presumido o risco da ocorrência de atropelamentos e de colisão de veículos.

Tal impacto é identificado no EIA na etapa de implantação do empreendimento, pela circulação de caminhões e máquinas durante a obra, e pela circulação de veículos em velocidade na operação da nova via.

Como medidas mitigadoras para a fase de obras foram consideradas as sinalizações adequadas, a orientação de circuitos para pedestres em certas áreas e colocação de tapumes ou outros elementos de bloqueio. Para a fase de operação destaca-se a necessidade de sinalização clara para o transeunte.

No **Programa de Monitoramento Ambiental das Obras** é recomendado que o tráfego de veículos de serviço seja monitorado continuamente nos locais em que ocorrem interferências com o sistema viário existente.

Deverão ser avaliados os desvios, a sinalização de advertência, pontos e rotas de ônibus afetados, bem como o nível de segurança implantado.

Especial atenção deverá ser atribuída ao tráfego de veículos de serviço junto a escolas, zonas de travessia de pedestres e cruzamentos com vias interceptadas. E a ocorrência de acidentes pelo tráfego de veículos da obra deverá ser alvo de avaliação quanto aos critérios de segurança e aos serviços de atendimento de urgência médica, quando houver vítimas.

Já o **Programa de Inserção Local Urbana** recomenda, para a fase de operação, que o projeto executivo contemple a implantação de passarelas em concreto para as quais a localização definitiva deverá ser definida com as Subprefeituras considerando os locais de maior concentração de pedestres e a potencialidade de desenvolvimento urbanístico.

Além das medidas já previstas pelo EIA, faz-se necessário definir se haverá utilização da nova via para o transporte coletivo por ônibus. Em caso afirmativo, deverão ser avaliadas as intervenções necessárias à sua implantação, assim como estudadas as localizações de paradas e estações e, especialmente, as travessias de pedestres e transposições por veículos, considerando a localização dos equipamentos sociais existentes na ADA.

Face ao exposto, entendemos não haver óbices à aprovação do EIA/RIMA ora em análise e emissão da respectiva Licença Ambiental Prévia, recomendando-se entretanto, que sejam estabelecidas as seguintes exigências, com acréscimo às proposições já contidas no referido Estudo de Impacto Ambiental.

Em se tratando de obra que será implantada em etapas, as exigências aqui apontadas deverão ser cumpridas antes da emissão das respectivas licenças de instalação.



IX – Exigências

Exigência Geral

- Comprovar a incorporação, no desenvolvimento do Projeto Executivo, das recomendações constantes dos Programas Ambientais propostos no EIA (Gestão Ambiental; Inserção Local Urbana; Comunicação Social; Desapropriação, Relocação e Reassentamento; Controle Ambiental das Obras e Monitoramento Ambiental).

Exigências Específicas

- No que tange as áreas de empréstimo e bota fora: informar a SVMA a localização, demonstrar a regularidade do licenciamento ambiental e apresentar o plano de transporte de material, incluindo o roteiro a ser utilizado.
- As áreas remanescentes da faixa ocupada pela implantação da avenida, incluindo-se aquelas decorrentes da remoção da favela A.E. Carvalho, deverão ser prioritariamente destinadas à arborização e à criação de áreas verdes, com tratamento paisagístico que contemple inclusive a iluminação pública, em função dos problemas de segurança e criminalidade, objetivando-se a minimização dos efeitos da poluição do ar, da suspensão de material particulado e poeira e da amplitude térmica, a manutenção de espaços permeáveis e a destinação de áreas para o lazer, compatíveis com o conceito de **Caminhos Verdes** definidos no artigo 106, Parágrafo 2º do PDE
- Fazer gestão junto à SEMPLA e junto às Subprefeituras envolvidas no sentido de regulamentar a implantação de usos nos lotes lindeiros que, na nova situação, terão frente para a nova via, de maneira a buscar a compatibilização entre atividades e a função da via (arterial primária)
- Apresentar o projeto executivo no que se refere à locação de travessias, tanto de pedestres quanto de veículos, de maneira a incorporar as demandas atuais da população, bem como as prováveis demandas que resultarem da análise da localização dos grandes equipamentos.
- Fazer gestão junto à SMT-SPTrans e CET , no sentido de elaborar, para a nova via, projetos de acessibilidade de pedestres, circulação viária e de transporte coletivo. Nesse sentido, solicita-se que seja estudada a priorização para o transporte coletivo na nova avenida e a instalação de um Terminal de ônibus ou estação de transferência no local da antiga Parada XV de Novembro, conforme demanda da comunidade local, a fim de propiciar o acesso à área por transporte coletivo e trazer um fluxo diário de pessoas que possa revitalizar o comércio local afetado pela desativação da estação de trem.



- Apresentar ao DECONT, antes da expedição da Licença de Instalação, os projetos executivos, dos trechos viários, por fase de implantação, apresentando o tratamento a ser dado ao transporte coletivo, nele contendo a indicação dos pontos de parada, das áreas destinadas à estações de transferência, dos projetos de travessias e acessibilidade dos usuários. Além disso, apresentar o projeto paisagístico das áreas remanescentes e os projetos e planos dos demais aspectos operacionais pertinentes;
- Obter autorização da Petrobrás para qualquer travessia ou intervenções em suas faixas de domínio.
- Antes da LAI de cada fase, apresentar os respectivos Programas sugeridos no Estudo de Impacto Ambiental.

São Paulo, 14 de abril de 2004.

João Paulo Pantaleão
Sind. Micro e Pequenas Indústrias do Est.SP-SIMPI
Presidente

Regina Fátima de Matos Fernandes
Sec. Mun. Verde e do Meio Ambiente - DEPAVE
Relatora

Marcio Cammarosano
Pontifícia Universidade Católica – PUC

Sandra Aparecida S. Stahlhauer
Sec. Mun. de Infra-Estrutura Urbana

Paulo Delgado
Sec. Mun. Verde e do Meio Ambiente - DECONT

Marise Rauen Vianna
Secretaria Municipal de Transportes - SMT

Patrizia Tommasini de Souza Coelho
Movimento Defesa São Paulo

Wagner Costa Ribeiro
Cons. Reg. Eng. e Agron. Est. SP – CREA

Maria Sylvia Ribeiro Pereira Barretto
Sec. Mun. dos Negócios Jurídicos - SJ



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento
Sustentável - CADES
