

Ensaio Crítico: Ligação da Raposo Tavares à Régis Bittencourt



O Impacto da Concessão Nova Raposo e a Ameaça Urbana à Cotia

Um Chamado Urgente à Associação de Engenheiros e Arquitetos de Cotia e à Sociedade Civil

Autor: Fernando Confiança, Arquiteto e Urbanista CAU A106515-7 – confiancacotia@gmail.com

Índice

1. Introdução: O Dilema da Concessão Nova Raposo e o Futuro de Cotia	3
2. A Deterioração da Qualidade de Vida: Cotia como Corredor de Carga 24/7	4
* Poluição Sonora Excessiva	
* Poluição do Ar e Riscos à Saúde	
* Segurança e Bem-Estar	
3. A Inviabilidade da Mobilidade Urbana: O Colapso Imparável	
* Congestionamento Crônico e Paralisia	
* Deterioração Acelerada da Infraestrutura	
* Prejuízo ao Transporte Público e Modais Ativos	
4. O Perigo Adicional do Relevo Acentuado: Acidentes e Gargalos Potencializados	5
* Aumento Exponencial do Risco de Acidentes	
* Gargalos e Colapso da Fluidez	
5. Impacto Ambiental e Risco de Ocupações Irregulares: A Ameaça à Mata Atlântica	
* Fragmentação de Habitat e Perda de Biodiversidade	
* Vetor para Ocupações Irregulares e Desmatamento Induzido	
* Impacto na Qualidade da Água e Erosão	
6. A Imperativa Escolha: Otimizar o Existente em vez de Degradar o Urbano	6
* O Rodoanel Mário Covas como Solução Existente	
* Investimento Coordenado nas Rodovias Existentes	
7. Conclusão e Chamado à Ação	
Referências	8

1. Introdução: O Dilema da Concessão Nova Raposo e o Futuro de Cotia

A concessão do Lote Nova Raposo à Ecovias, parte do programa de investimentos em infraestrutura rodoviária do Governo Estadual via ARTESP, deveria representar um avanço para a região. Contudo, uma análise crítica revela uma proposta que se apresenta como uma séria ameaça ao desenvolvimento urbano sustentável e à qualidade de vida dos moradores de Cotia. O cerne desta preocupação reside na previsão de que uma parcela do tráfego pesado, em particular a **ligação entre o km 33 da Rodovia Raposo Tavares e o km 287 da Rodovia Régis Bittencourt**, será direcionada para as **vias urbanas já consolidadas do município de Cotia**, funcionando como uma alternativa ao Rodoanel Mário Covas.

Este ensaio crítico, fundamentado em princípios de urbanismo, engenharia de tráfego e sustentabilidade ambiental, tem como objetivo expor os impactos previsíveis e inaceitáveis dessa medida. Busca-se aqui o apoio da Associação de Engenheiros e Arquitetos de Cotia, e a mobilização de outras entidades como a OAB Subseção de Cotia e diversos segmentos da sociedade civil, para reverter ou adequar uma decisão que pode comprometer irreversivelmente o futuro da nossa cidade.

2. A Deterioração da Qualidade de Vida: Cotia como Corredor de Carga 24/7

A previsão de um fluxo **intenso e ininterrupto de caminhões, 24 horas por dia, 7 dias por semana**, pelas vias urbanas de Cotia, conforme já ocorre no Rodoanel, é o principal vetor de degradação da qualidade de vida local. A experiência de outras cidades e estudos técnicos comprovam que a passagem contínua de veículos pesados em áreas residenciais e comerciais acarreta impactos severos:

- **Poluição Sonora Excessiva:** O ruído constante de motores, buzinas e freios de caminhões supera os limites de segurança estabelecidos pela Organização Mundial da Saúde (OMS), que indica que exposições acima de 55 dB durante o dia e 45 dB à noite em áreas residenciais são prejudiciais. Esse nível de ruído crônico impacta diretamente a saúde pública, causando estresse, distúrbios do sono, perda de concentração, irritabilidade e até problemas cardiovasculares. O ambiente urbano perderá sua vocação de espaço para a vida, transformando-se em um corredor de barulho incessante.
- **Poluição do Ar e Riscos à Saúde:** Caminhões são grandes emissores de material particulado (MP2.5, MP10), óxidos de nitrogênio (NOx) e outros poluentes. A concentração desses agentes tóxicos em vias urbanas aumenta drasticamente o risco de doenças respiratórias (asma, bronquite), cardiovasculares e neurológicas, além de câncer. Crianças, idosos e pessoas com comorbidades serão os mais vulneráveis a esse ataque silencioso à saúde, como alertam estudos da ITDP Brasil e pesquisas que ligam a proximidade a vias de tráfego intenso a riscos de degeneração cerebral.
- **Segurança e Bem-Estar:** A convivência forçada de pedestres, ciclistas e veículos de passeio com caminhões de grande porte, em vias não preparadas para tal, aumenta exponencialmente o risco de acidentes graves e fatais. A constante sensação de insegurança e o desgaste físico e mental decorrente do convívio com um tráfego tão agressivo comprometerão o bem-estar psicológico e social dos moradores.

3. A Inviabilidade da Mobilidade Urbana: O Colapso Imparável

A infraestrutura viária existente em Cotia, projetada para o tráfego local e não para o volume e peso de caminhões de carga pesada, será simplesmente incapaz de suportar o fluxo previsto. Isso levará a uma **inviabilidade sistêmica da mobilidade urbana**, com consequências desastrosas:

- **Congestionamento Crônico e Paralisia:** O influxo de caminhões em vias de menor capacidade e com maior número de interseções resultará em engarrafamentos permanentes. A velocidade média de deslocamento despencará, e o tempo gasto no trânsito aumentará drasticamente para todos os modais. Este cenário já é uma realidade em grandes cidades brasileiras, gerando perdas econômicas bilionárias e severo impacto na qualidade de vida, conforme estudos da ANTP e da Fundação Dom Cabral.
- **Deterioração Acelerada da Infraestrutura:** O peso e o atrito constantes dos caminhões sobre o pavimento, pontes e demais estruturas urbanas (galerias, bueiros) acelerarão sua degradação. Vias não dimensionadas para essa carga exigirão manutenção constante e onerosa, sobrecarregando os cofres públicos e prejudicando a qualidade

das ruas da cidade. Pesquisas sobre o impacto de veículos pesados em infraestruturas rodoviárias confirmam o desgaste acelerado.

- **Prejuízo ao Transporte Público e Modais Ativos:** Ônibus ficarão presos no mesmo trânsito caótico, comprometendo a pontualidade e desincentivando o uso do transporte público. Pedestres e ciclistas encontrarão um ambiente cada vez mais hostil e perigoso, com travessias dificultadas e sensação de insegurança elevada, contrariando os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana que prioriza os modais não motorizados e o transporte coletivo.

4. O Perigo Adicional do Relevo Acentuado: Acidentes e Gargalos Potencializados

A topografia peculiar de Cotia, caracterizada por **ladeiras acentuadas**, adiciona uma camada crítica de risco ao cenário de tráfego pesado:

- **Aumento Exponencial do Risco de Acidentes:** Em ladeiras íngremes, caminhões pesados estão mais sujeitos a falhas nos freios (fenômeno de *fading*), perda de controle em descidas ou mesmo dificuldade de subida, com risco de descer de ré. A menor capacidade de manobra e a maior distância de frenagem desses veículos em declives e aclives, combinadas com as características de vias urbanas (curvas fechadas, interseções, presença de pedestres), elevam drasticamente a probabilidade de acidentes graves e fatais.
- **Gargalos e Colapso da Fluidez:** Caminhões, naturalmente mais lentos em aclives, atuarão como "funis" no tráfego, reduzindo a velocidade de toda a via e criando gargalos permanentes. Paradas forçadas em ladeiras (em semáforos ou engarrafamentos) dificultam a retomada de movimento e podem causar atrasos em cascata, como frequentemente noticiado em incidentes envolvendo caminhões em ladeiras urbanas de outras localidades. O relevo não é um mero detalhe; é um fator agravante que tornará a mobilidade em Cotia ainda mais caótica.

5. Impacto Ambiental e Risco de Ocupações Irregulares: A Ameaça à Mata Atlântica

A área entre as duas rodovias, objeto da ligação, compreende um importante remanescente de **Mata Atlântica**, crucial para o microclima e a biodiversidade local. A proposta de uma via de 4 faixas, mesmo com previsão de túneis, carrega riscos ambientais e de ocupação inaceitáveis:

- **Fragmentação de Habitat e Perda de Biodiversidade:** Apesar dos túneis, a rodovia representa uma barreira física que fragmenta o ecossistema, isolando populações de fauna e flora e dificultando o fluxo genético. A Mata Atlântica, bioma já altamente degradado e com inúmeras espécies ameaçadas (como alertado pela SOS Mata Atlântica), não pode suportar mais essa pressão.
- **Vetor para Ocupações Irregulares e Desmatamento Induzido:** O mais preocupante é o risco de que a nova acessibilidade criada pela rodovia sirva como um **ímã para a ocupação irregular** e o **desmatamento induzido** nas áreas de mata remanescente. A história da infraestrutura rodoviária no Brasil, especialmente em biomas como a Amazônia (vide exemplos da BR-319, estudados pelo ISA e InfoAmazonia), comprova que a abertura de estradas, mesmo com intenções mitigadoras, frequentemente

impulsiona a expansão desordenada da fronteira urbana e agrícola, a grilagem de terras e a exploração ilegal de recursos. Cotia não seria diferente; a facilidade de acesso tende a atrair pressão sobre áreas verdes.

- **Impacto na Qualidade da Água e Erosão:** As obras de terraplenagem para a construção da rodovia, mesmo com túneis, podem gerar erosão do solo, assoreamento de cursos d'água e contaminação de mananciais, comprometendo os recursos hídricos da região.

6. A Imperativa Escolha: Otimizar o Existente em vez de Degradar o Urbano

A proposta da Nova Raposo, nesse ponto específico, revela uma falha estratégica de planejamento. É inadmissível que se cogite transferir um problema rodoviário para dentro do tecido urbano de Cotia quando alternativas mais eficientes e menos impactantes já existem ou poderiam ser aprimoradas:

- **O Rodoanel Mário Covas como Solução Existente:** O Rodoanel foi concebido e construído precisamente para interligar as rodovias que circundam a Região Metropolitana de São Paulo, incluindo a Raposo Tavares e a Régis Bittencourt, desviando o tráfego pesado das áreas urbanas. Ignorar ou subutilizar essa infraestrutura bilionária é um desperdício de recursos públicos e uma afronta ao planejamento. O investimento deveria ser direcionado para **aprimorar a gestão e os acessos ao Rodoanel** a partir da Rodovia Raposo Tavares, incentivando e facilitando o uso dessa rota já existente pelos caminhões. A Lei do Rodoanel já estabelece a prioridade de seu uso para cargas, reforçando essa lógica.
- **Investimento Coordenado nas Rodovias Existentes:** Se o objetivo é melhorar a fluidez da conexão entre as duas rodovias, e a Raposo Tavares já receberá investimentos, a solução lógica e responsável seria também investir em **melhorias na própria Rodovia Régis Bittencourt (BR-116)**. A coordenação entre os órgãos estaduais (ARTESP) e federais (ANTT) é crucial para um planejamento rodoviário eficiente que não sobrecarregue os municípios. A ausência de tal coordenação pode levar a soluções paliativas e desastrosas como a que se apresenta.

7. Conclusão e Chamado à Ação

A presente proposta de desvio do tráfego pesado para as vias urbanas de Cotia, como parte da Concessão Nova Raposo, não é uma solução de mobilidade, mas sim a **transferência de um problema rodoviário para o coração de nossa cidade**. Trata-se de uma medida que, se implementada, provocará:

- **Deterioração drástica da qualidade de vida** de nossos cidadãos.
- **Colapso irreversível da mobilidade urbana**, afetando todos os modais.
- **Aumento inaceitável dos riscos de acidentes**, potencializados pelo relevo acentuado.
- **Ameaça iminente e contínua à valiosa Mata Atlântica** remanescente, com riscos de ocupação desordenada.

Como urbanista, afirmo que essa decisão vai na contramão dos princípios de sustentabilidade urbana, segurança viária e bem-estar social. A cidade deve ser para as pessoas, e não um mero corredor de tráfego de carga.

É imperativo que a Associação de Engenheiros e Arquitetos de Cotia, em conjunto com a OAB Subseção de Cotia e todas as associações e segmentos da sociedade civil, se mobilize urgentemente. Precisamos exigir:

1. **Revisão imediata do projeto** para que o fluxo de caminhões seja integralmente direcionado ao Rodoanel Mário Covas, com aprimoramento dos acessos e incentivos necessários.
2. **Investimento em melhorias coordenadas na Rodovia Régis Bittencourt**, garantindo a fluidez do tráfego rodoviário sem ônus para o ambiente urbano.
3. **Realização de audiências públicas transparentes e amplas**, com participação efetiva da população e de especialistas, para que todas as alternativas sejam debatidas e os impactos reais plenamente compreendidos.
4. **Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV) robustos e independentes** que avaliem a real capacidade das vias urbanas de Cotia para suportar esse tráfego.

Cotia não pode e não deve ser o "atalho" ou o "sacrifício" de um planejamento rodoviário que falhou em priorizar as soluções mais lógicas e menos impactantes. Nossa cidade merece um futuro planejado, sustentável e digno para seus habitantes.

Referências

Para a elaboração deste ensaio crítico, foram consultadas diversas fontes e estudos, incluindo, mas não se limitando a:

- **Legislação:** Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana); Lei nº 13.916/2019 (Lei do Rodoanel).
- **Organizações Internacionais:** Diretrizes e relatórios da Organização Mundial da Saúde (OMS) sobre poluição sonora e do ar.
- **Agências e Instituições Nacionais:**
 - ARTESP (Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo) – Editais e documentos de concessão da Nova Raposo.
 - ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) – Informações sobre concessões de rodovias federais.
 - ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) – Pesquisas e relatórios sobre mobilidade urbana e custos do congestionamento.
 - CETESB (Companhia Ambiental do Estado de São Paulo) – Relatórios de qualidade do ar e ruído.
 - ITDP Brasil (Institute for Transportation and Development Policy Brasil) – Publicações sobre mobilidade e saúde.
 - IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) – Cadernos sobre mobilidade e acessibilidade.
 - SOS Mata Atlântica – Relatórios e mapas de desmatamento e fragmentação.
 - Instituto Socioambiental (ISA), InfoAmazonia, WWF-Brasil, Observatório BR-319 – Estudos sobre impactos de rodovias em biomas.
- **Instituições de Pesquisa e Universidades:**
 - Fundação Dom Cabral e FIA (Fundação Instituto de Administração) – Estudos sobre custos do congestionamento.
 - Universidades brasileiras (USP, UNICAMP, UFRGS, UNESP, UCB) – Teses, artigos e pesquisas sobre impactos de ruído, poluição, segurança viária, degradação de infraestrutura por veículos pesados, fragmentação de habitats e ocupação induzida por rodovias.
- **Concessionárias de Rodovias:**
 - CCR RodoAnel, Arteris Régis Bittencourt – Relatórios e notícias sobre operação e segurança viária.
- **Mídia e Portais Especializados:**
 - Reportagens de veículos como VEJA, BBC News Brasil, Gazeta de São Paulo, CNN Brasil, Diário do Grande ABC, Portal O Carreteiro, SigaVerde, Cobli, Blog da Zapay.
 - Portais e blogs especializados em mobilidade e urbanismo (ex: Observatório das Metrôpoles, Portal ZNnaLinha, South American Development Society Journal).