

UMA ANÁLISE SOBRE A IMPLANTAÇÃO DE UM EMPREENDIMENTO PÚBLICO EM SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, SP

Érica Reis C. Carvalho¹, Eduardo J. de Brito Bastos², Antônio Carlos M. Guimarães³

¹ Universidade do Vale do Paraíba/Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento - Mestranda em Planejamento Urbano e Regional, Av. Shishima Hifume, 2911 - São José dos Campos - SP, ecreis@directnet.com.br

^{2,3} Universidade do Vale do Paraíba/ Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento, Av. Shishima Hifume, 2911 - São José dos Campos - SP, ebbastos@univap.br, guimarães@univap.br

Resumo - O trabalho apresenta uma análise sobre a visão conflitiva – Estado, Prefeitura Municipal, Ambientalistas e Moradores – sobre o uso e ocupação do solo urbano com a implantação de um empreendimento de sistema viário, denominado Via Norte, em São José dos Campos-SP. Foram utilizadas pesquisas com órgão de imprensa escrita local e entidade ambientalista, consultado o EIA/RAP, e coletadas informações em palestras e seminários. Constatou-se que os autores não convergiram para uma solução viável aos anseios e necessidade de cada um. O instrumento de licenciamento ambiental (RAP) assumiu um caráter holístico por ter sido apresentado em forma de lei, caracterizando um planejamento não participativo.

Palavras-chave: Problemas Ambientais, Conflito, Território, Sistema Viário, Planejamento Urbano

Área do Conhecimento VI: Ciências Sociais Aplicadas

Introdução

Atualmente, tem-se muito mais da metade da população mundial morando em cidades, tornando-se comum admitir o caos citadino como uma característica intrínseca às grandes cidades, sobretudo as brasileiras. Na verdade, segundo Ferreira (2003), o grande desequilíbrio social presente nas grandes cidades brasileiras é resultado da relação entre a condição subdesenvolvida do país e a natureza da aglomeração urbana que, por sua vez, reflete espacial e territorialmente os desajustes histórico-estruturais da sociedade. Esse quadro nada mais é do que um processo de urbanização desigual que se deve a uma matriz de industrialização tardia da periferia mundial, que provocou um inchaço dos grandes centros urbanos. (Bastos, 2006).

O processo de industrialização do município de São José dos Campos-SP, a partir da década de 50, estabeleceu novos fluxos de relações intra-urbanas, resultando em formas específicas de ocupar o território no seu centro, como em todo núcleo urbano, mas principalmente na periferia. As áreas urbanas periféricas do município, em sua grande maioria, até então se caracterizavam por áreas altamente segregadas que abrigavam apenas a população de baixa renda, ou seja, a população excluída, refletindo, dessa maneira, as ações e políticas do poder público (Bastos, 2006).

No município, têm-se os vetores de crescimento das diferentes classes sociais bem definidos, evidenciados pelos planos e ações do poder público, bem como pela concentração e padrão dos novos empreendimentos nas suas

diferentes regiões. O acelerado crescimento populacional, a partir da década de 1950, devido ao advento da industrialização e a instalação dos setores petroquímico e aeroespacial, fez com que o município, ao longo das últimas décadas, valesse da construção de obras viárias para dar vazão ao intenso fluxo resultante do aumento do contingente populacional.

Assim, a pesquisa tem como objetivo analisar a visão conflitiva sobre o uso e ocupação do solo urbano com a implantação de um empreendimento de sistema viário, denominado Via Norte, no município de São José dos Campos, interior do Estado de São Paulo, a partir de informações obtidas por meio de reportagens referentes às falas do Estado, da Prefeitura Municipal, dos Ambientalistas e dos Moradores da área a ser afetada pelo empreendimento.

Metodologia

Para a realização deste trabalho sobre a implantação da Via Norte, foi realizado um levantamento bibliográfico para a caracterização do município de São José dos Campos (SP) e da área de estudo; pesquisas no órgão de imprensa escrita local (JVP) de reportagens no período de 2004 a 2006; pesquisas junto a entidade ambientalista Vale Verde; e participação em palestras e seminários cujo assunto abordado envolvia a temática da gestão pública do município.

Resultados

O município de São José dos Campos situa-se a leste do Estado de São Paulo, na microrregião

do Vale do Paraíba, entre os dois maiores pólos do país: São Paulo e Rio de Janeiro, com uma área total de 1.102 km², das quais 63% são áreas de proteção ambiental. Considerado o mais importante município do Vale do Paraíba, Centro Universitário e Tecnológico, e pólo irradiador das atividades econômicas da Região, sofre os efeitos da condição de ser o maior município da Região.

O processo de interiorização do desenvolvimento trouxe expansão com um claro crescimento desordenado e acelerado. Houve um grande fluxo migratório atraído pela expansão industrial a partir da década de 50, passando de 44.804 para 538.298 habitantes em 2.000, sendo que 531.714 moram na zona urbana e 6.596 habitantes na zona rural. (IBGE, 2006).

Cerca de 40% dos domicílios urbanos não possuíam automóvel em 2003, mas em 46% dos domicílios existia 1 veículo automotor, em 12% dos domicílios, 2 veículos e em 2% dos domicílios, mais de 3 unidades. O transporte público era realizado por quatro empresas de ônibus (Real, Capital do Vale, São Bento e Oito Irmãos), com utilização de 309 ônibus os quais percorrem uma média 2,0 milhões de km/mês. (PMSJC, 2006)

Atualmente São José dos Campos se enquadra não apenas como pólo industrial, mas também pólo nos quadros da nova ordem da economia mundial, investindo em: comunicação, praças financeiras, produção de serviços especializados com capital estrangeiro, pólo técnico-científico, Universidades, setor comercial etc.

Área de Influência

A expansão na direção norte do município ocorreu de forma imprópria. É extremamente nesta área que a declividade do terreno apresenta maior suscetibilidade de erosão de deslizamentos de terra. A característica da população habitante destes terrenos é baixa renda, morando em glebas com áreas de 1.000m² a 5.000 m², depois divididos em terrenos de 125 m², transformando-se em lotes urbanos. A clandestinidade é característica principal da área de estudo no que se refere ao parcelamento da terra.

Nas áreas próximas ao empreendimento estão localizados bairros residenciais, comerciais e industriais, onde se destaca as edificações da antiga Rhodia, atualmente ocupadas por várias unidades industriais. Nas propriedades rurais, onde não há cultivos, predominam campos de origem antrópica, formados por gramíneas e invasoras. Nas bordas da várzea ocorrem linhas de árvores exóticas.

Os aspectos legais da localização do empreendimento atravessam ou tangenciam quatro tipos de zonas, conforme zoneamento definido pela Lei Complementar Nº165/97 de 15/12/1997, que dispõe sobre a ordenação do

território mediante controle do parcelamento, do uso e ocupação do solo do município de São José dos Campos. São elas ZM1 (Zona Mista Um), ZM2 (Zona Mista 2), ZEPA 3 (Zona Especial de Proteção Ambiental Três), ZUPI (Zona de Uso Predominantemente Industrial) e ZEIS (Zona Especial de Interesse Social).

Caracterização do Empreendimento: Via Norte

O empreendimento denominado "Via Norte" corresponde à implantação de uma nova via interligando a área central com o setor norte do município de São José dos Campos (SP), tendo seu alinhamento básico no sentido norte-sul, por rodovia com uma extensão aproximada de 5 km. Possui características de uma Avenida marginal ao Rio Paraíba do Sul, seguindo em paralelo à Av. Rui Barbosa, contornando com duas faixas por sentido à área urbana limítrofe ao "Banhado". (CEPOLLINA, 2006)

O projeto apresenta-se com duas pistas de 10,50m de largura, canteiro central com largura variável, ciclovia com faixa de 3m, calçadas de 3m entre a ciclovia pista (sentido norte-sul) e uma faixa de 5m para implantação de zona verde segregando o "Banhado". (CEPOLLINA, 2006)

A Prefeitura Municipal procurando atender a demanda do trânsito da área de estudo, dos moradores afetados pela implantação da Via e das entidades ambientalistas, desenvolveu quatro alternativas de traçado (Figura1) para a implantação da Via Norte, assim caracterizadas: 1) R. Pedro Rachid / R. Miguel Eras; 2) Terreno Rhodia / R. Miguel Eras; 3) Terreno Rhodia / Banhado; e, 4) Rotatória da Rhodia.

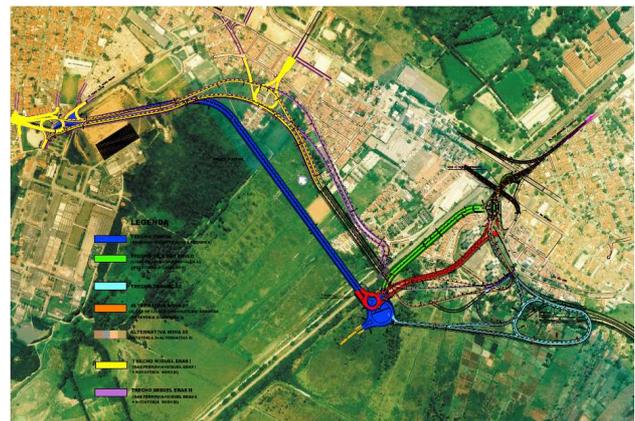


Figura 1: Alternativas do Traçado da Via Norte
Fonte: Cepolina, 2006.

Discussão

Dentre todos os setores envolvidos na implantação do empreendimento Via Norte, cada um com sua particularidade, sob diferentes aspectos, quatro destacam-se como autores nas

“falas” realizadas, nos anos de 2004, 2005 e 2006, à imprensa local: o Estado, na figura da Secretaria de Estado do Meio Ambiente, a Prefeitura Municipal de São José dos Campos, os Ambientalistas e os Moradores da região norte.

O Parecer Técnico CPRN/DAIA/057/2004 decorrente da análise durante a visitação, a região do empreendimento, da equipe técnica do DAIA (Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental) da Secretaria Estadual de Meio Ambiente, apontou, dentre outros, os seguintes aspectos: no local são restritas as manchas de vegetação nativa, predominando a vegetação rasteira, com a presença de arbustos e árvores isoladas; de acordo com o artigo 4º da resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente, CONAMA nº 10/88, nas Zonas de Preservação da Vida Silvestre – ZPVS “são proibidas as atividades que importem na alteração antrópica da biota”; indica que é necessária a identificação quantitativa e qualitativa detalhada da interferência do Projeto sobre a cobertura vegetal nativa e área de preservação permanente na planície aluvial do rio Paraíba do Sul; e, em relação com o meio antrópico, são escassas as informações sobre a população afetada, desapropriação, relocação e indução à ocupação.

Após a emissão do Parecer Técnico, foi exigido que a Prefeitura apresente-se o Relatório Preliminar de Impacto Ambiente (RAP) para a liberação da obra viária, em função do traçado original cortar a região do Banhado, local declarado como APA (Área de Preservação Ambiental) por meio da Lei Estadual nº 11.262 de 8 de dezembro de 2002.

A Prefeitura Municipal defende o projeto Via Norte para impulsionar o desenvolvimento econômico da zona norte. O secretário de Transportes, A.F.Almeida, afirma que “A Via Norte vai funcionar como um cinturão de proteção ao Banhado, já que a partir desta obra vamos impedir construções irregulares naquela região”. (SOUZA, 2006). O corretor Adauto Roberto concorda com a Prefeitura e salienta que “a via poderá gerar uma valorização de até 20% no valor dos imóveis e um ‘boom’ imobiliário na região”(JVP, 2006).

Em relação às áreas a serem desapropriadas, Vila Rossi (travessas Miguel Eras) e a favela da Vila São Paulo, M. R. Singulano, Secretária de Habitação afirmou que a Prefeitura está “...oferecendo a alternativa para as famílias se mudarem para apartamentos ou casas que serão construídas pelo município. As pessoas que possuem imóveis avaliados em menos de R\$ 30 mil estão fazendo essa opção” (AMARAL, 2006). A Prefeitura pretende alocar estas pessoas, que já tiveram suas casas avaliadas pela mesma em dois conjuntos habitacionais a serem construídos: Vila Rossi e Alto da Ponte.

O vereador governista UEB (2006), representante da zona norte, explica a importância

da realização da obra: “A necessidade de construção de uma via expressa de ligação com a zona norte, capaz de dar vazão a um fluxo diário de 15 mil veículos, é mais do que consenso. Os congestionamentos nos horários de pico e até mesmo nos finais de semana, mostram a urgência da situação. A questão do impacto ambiental para a região do Banhado deve ser encarada com menos desconfiança e mais crença nas intenções da Prefeitura”.

Os ambientalistas apontam que a política municipal está equivocada, onde a Prefeitura está privilegiando cada vez mais o transporte individual em detrimento aos transportes coletivos e alternativos, como as bicicletas. Segundo Miragaia (2006), “Chega a ser absurdo e antidemocrático que várias vias públicas em São José tenham sido construídas nos últimos anos sem ter ao menos calçadas para os pedestres. Isso sem contar as ciclovias, que são obrigatórias por lei desde 1992, e tem sido ignorada por todas as administrações”. Conforme os dados do DENATRAN (2005), comprova-se que houve um crescimento de 18% da frota em três anos, onde de 180.272 veículos em 2002 passou para 211.184 em 2005. Já no transporte coletivo, pode ser observada uma queda de passageiros com médias mensal de 200 mil em 1.800 viagens (57 mil km) em 1993, para 192 mil em 2.480 viagens (83 mil km) em 2005. Outro ponto tão defendido pelos ecólogos e ambientalistas Morelli & Pereira (2006) é que o Banhado deve ser analisado como sendo ambiente e imagem, pois, constitui-se dos elementos: o rio Paraíba do Sul, a várzea e uma encosta semicircular – também chamada, pelos cidadãos do município, de orla.

Os moradores dos bairros da região norte, no ano de 2004, foram unânimes em ressaltar a necessidade e a urgência da obra. Entretanto, em entrevista ao JVP (2004), três moradores destacaram por suas falas convergirem ao problema do tráfego da região: J.M.Castro (39 anos) afirmou “Contávamos com o início da obra ainda este ano. Quanto mais o tempo passa, mais difícil fica de transitar”; já A.M.Santos afirma “Nosso bairro é bastante isolado e o acesso deveria ser melhorado” e V.Santos (55 anos) “Precisamos de uma atenção maior do governo nessa parte”, referindo-se ao abandono do governo municipal em relação às obras viárias da região. No segundo semestre de 2005, pode-se perceber que a fala dos moradores começou a gerar pontos de discordância aos benefícios, alegando falta de clareza pela Prefeitura. Em fevereiro de 2006, em audiência pública, moradores mostraram que havia uma divisão de opiniões: “é fundamental para o desenvolvimento da região” e, contrariamente, avaliaram que o comércio ficará prejudicado uma vez que “os carros deixarão de passar por Santana.

Conclusão

Entre fins da década de 50 e início da de 60 estudiosos e gestores públicos, apontaram a necessidade da criação de novos instrumentos capazes de complementar e ampliar a eficiência do licenciamento ambiental de empreendimentos. Na década de 60, consolidou-se o conceito de impactos sobre o ambiente físico, biológico e antrópico. O detalhamento desse conceito demonstrou que sua avaliação podia ser feita com razoável margem de objetividade, de modo que ela pudesse ter aceitação e representatividade social e transformar-se em instrumento do processo de tomada de decisões no licenciamento ambiental. (Braga et al, 2003).

O licenciamento apresentado pelos órgãos públicos envolvidos na construção do empreendimento Via Norte, apesar de ser uma visão holística, passou a ter um caráter holístico por ter sido apresentado em forma de lei. Assim, o instrumento muito bem fundamentado no sentido físico, biológico e antrópico teve sua visão deturpada por ter se tornado lei. A defesa dos autores na busca particular de seus interesses, norteou-os por caminhos divergentes e desagregadores, que se resumem nas seguintes falas sobre as suas participações/envolvimentos na implantação da Via Norte:

- Estado: a necessidade do cumprimento da lei mediante o licenciamento ambiental – RAP.
- Prefeitura Municipal: solução para o desenvolvimento econômico através da melhoria no fluxo do tráfego da região central à região norte; impedir a formação de núcleos habitacionais clandestinos em APA – Banhado.
- Ambientalistas: a ideologia do detrimento do transporte coletivo causado pelos privilégios do sistema viário municipal ao transporte individual, e a da preservação do patrimônio ambiental paisagístico – Banhado.
- Moradores: a transparência por parte da Prefeitura sobre qual alternativa a ser adotada na implantação da via e a preocupação com a desapropriação dos imóveis e desocupação das comunidades afetadas.

Percebe-se que os autores acima citados não se agruparam, gerando uma lacuna que foi preenchida não através de um senso comum agregando os anseios e necessidades de cada um, mas através da lei regulamentada, caracterizando assim um planejamento não participativo.

Referências

- AMARAL, J.R. Cury desapropria imóveis. Disponível em: www.valeparaibano.com.br. Acesso em: dez. 2006.

- BRAGA, B. et al. Introdução à Engenharia Ambiental. São Paulo: Pearson, 2003.

- BASTOS, R.A.B. Áreas de Fragilidade Ambiental: Uma abordagem metodológica para áreas com risco Potencial à Erosão. Estudo de Caso: Bairro Urbanova, município de São José dos Campos-SP. SJC, 2006. Dissertação. UNIVAP.

- CEPOLLINA. Relatório de Ambiental Preliminar. São Paulo, s.n.: 2006.

- DENATRAN. Disponível em: www.denatran.gov.br. Acesso em: dez.2006.

- FERREIRA, J.S.W. Plano Diretor e Instrumentos Tributários e de Indução do Desenvolvimento. In: CONFERÊNCIAS DAS CIDADES – Cidade Saudável: Os novos Desafios do Planejamento Urbano”, Brasília-DF, 2003, Anais...Brasília, 2003.

- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: www.ibge.com.br. Acesso em: nov. 2006.

- MIRAGAIA, A. Contradições de um projeto imposto. Disponível em www.valeparaibano.com.br Acesso em: nov.2006.

- MORELLI, A.F.; PEREIRA, A. Banhado de São José dos Campos: caracterização de um patrimônio valeparaibano, 2006. Disponível em: www.valeverde.org.br. Acesso em: nov. 2006.

- PMSJC - Prefeitura Municipal de São José dos Campos. São José em Dados. São José dos Campos, 2006.

- SOUZA, C.C. Via Norte Exige Remoção de 76 Famílias. Disponível em: www.valeparaibano.com.br. Acesso em: nov.2006.

- UEB, Miranda. Uma obra necessária e inadiável. Disponível em: <http://www.valeparaibano.com.br>. Acesso em: nov.2006.

- JVP. Para morador, obra traria melhorias. São José dos Campos, fev.2004. Disponível em: www.valeparaibano.com.br. Acesso em: nov. 2006.