



PARECER TÉCNICO CPRN/DAIA Nº 142 /98

PROCESSO : SMA nº 13557/96

INTERESSADO: Cia. do Metropolitano de São Paulo

ASSUNTO : Extensão Norte da Linha 1 - Azul

MUNICÍPIO : São Paulo

Introdução

O presente Parecer Técnico refere-se à extensão Norte da Linha 1 – Azul do Metrô de São Paulo, com extensão de 3,4Km, consiste na construção de três estações e dois terminais de ônibus: Estação Jardim São Paulo, Estação e Terminal Parada Inglesa e Estação e Terminal Tucuruvi, onde está localizado o Pátio de Estacionamento de trens.

O empreendimento apresenta-se como a proposta mais adequada para os problemas de transporte da região, além de favorecer a solução dos problemas operacionais que afetam a eficiência da Linha 1 –Azul.

O RAP apresentado com a finalidade de obter a Licença de Operação contém o histórico da implantação do projeto e obras desta linha inaugurada em 1974, bem como as providências em andamento pelo Metrô.

Ressalta-se que o Metrô já licenciou outros trechos e possui experiência na correção de problemas ambientais em linhas que encontram-se em operação ou implantação, procurando adequar a finalização das obras da Extensão Norte conforme procedimentos e padrões estabelecidos por organismos nacionais e internacionais.



Caracterização do empreendimento

O RAP apresentou as alternativas estudadas desde 1968, quando foi constatada a necessidade do prolongamento da Linha 1-Azul, além do morro de Santana, detalhando a seguir o traçado selecionado com base em quatro critérios: economia de tempo de percurso; redistribuição dos ônibus nas estações de transferência; volume de fluxos de passageiros a serem integrados; volume estimado de passageiros.

O traçado escolhido foi descrito em trechos: o primeiro, em subterrâneo, partindo da Ventilação Santana, sentido Tucuruvi, terminando após a Rua Dr. Zuquim, no poço de ventilação. Aí tem início o segundo trecho que termina no Poço de Serviço Zuquim, sob a faixa da Sabesp. Ambos totalizam 660 metros, estão em operação desde dez/85 e foram construídos para manobra e estacionamento de trens da Linha 1-Azul.

O terceiro trecho inicia-se no Poço de serviço Zuquim, passando no bairro Jardim São Paulo onde se situa a Estação de mesmo nome, continua em subterrâneo, depois em nível e em elevado até depois da Estação Parada Inglesa, na Ponte Pensa em cuja proximidade passa a ser novamente em subterrâneo até chegar na Estação e Terminal Tucuruvi.

Os métodos utilizados nesta extensão foram o NATM (New Austrian Tunnelling Method) e VCA (Vala em Céu Aberto) em alguns pontos.

Foram apresentados os projetos das estações, Jardim São Paulo, Parada Inglesa e Tucuruvi junto a planta de implantação do terminal de ônibus, elevações e cortes, como também o projeto paisagístico e pátio de manobras.

O RAP cita as jazidas e bota-foras utilizados, os quais observaram as condições técnicas para a execução dos serviços, transporte de material e armazenamento definidos em critérios normatizados. Também colocou a mão de obra empregada nas fases anteriores considerando que para a fase de operação é estimada a geração de 380 empregos diretos, alcançando 1420 postos de trabalho diretos e indiretos.

A integração das linhas de ônibus nas Estações da Extensão Norte foi fruto de um trabalho inter-órgãos no qual foram participantes a Cia. do Metrô, a SPTrans, a EMU, e a CET.



Diagnóstico Ambiental, Impactos e Medidas Mitigadoras

As áreas de influência do empreendimento foram adequadamente delimitadas em Área Diretamente Afetada e Área de Influência Direta e seu estudo abordou questões sobre hidrogeologia, geologia e geotecnia, zoneamento e usos do solo, dinâmica sócio-econômica, projetos colocalizados e áreas desapropriadas.

A partir destes estudos e, consideradas as ações impactantes, foram identificados os impactos ambientais, utilizando-se a matriz de interação.

Foram apontados como principais impactos ambientais: expectativas favoráveis das populações usuárias e agentes econômicos, o deslocamento de população e atividades econômicas, a desapropriação de 277 imóveis, alterações no lençol freático, alterações no sistema viário, alterações no uso e ocupação do solo e transtornos temporários à população lindeira. E para a etapa de operação os impactos são referentes à manutenção, operação da linha e operação integrada com ônibus. Foram adotadas as medidas mitigadoras adequadas para os impactos identificados.

Foi ainda apresentada a logística de operação e a situação físico operacional das estações e sistema integrado de acessos.

As recomendações sugeridas para a fase de operação baseiam-se em quatro orientações principais;

- Utilização de terminais provisórios enquanto os definitivos são construídos. Engloba a operação do Terminal junto ao acesso da Estação Tucuruvi e os pontos finais que estarão localizados próximo ao Terminal Parada Inglesa.
- Tratamento de Ruído e Vibrações, envolvendo monitoramento de ruídos na parte elevada da linha e no pátio de estacionamento, adotando soluções, caso os níveis não sejam compatíveis com os fixados por normas técnicas e na legislação urbana.
- Implantação dos projetos paisagísticos e
- Relações e gestão interinstitucionais(EMTU/SPTtrans/CET/METRÔ).



Conclusão

A análise dos impactos elaborada no RAP demonstra que os benefícios gerados pelo empreendimento são permanentes e se referem principalmente à melhoria da acessibilidade regional e os impactos negativos são pontuais e temporários. Desse modo, as recomendações que serão cumpridas pela Cia. do Metrô proporcionam a adequada inserção da Extensão Norte, demonstrando que o empreendimento é altamente recomendável sob o ponto de vista urbano-ambiental, podendo ser emitida a Licença de Operação.

CELINA BRAGANÇA CLÁUDIO
Arquiteta - CREA 67428/D

São Paulo, 27 de abril de 1998.

LÚCIA C. CARDINALE OPDEBEECK
Assist. Social - CRESS 1687

MARCOS A. MATTIUSSO MARQUES
Diretor de Avaliação de Transportes
e Estruturas Lineares

De acordo

MARISA MANFRINATO TEIXEIRA
Assistente Executivo do Departamento de
Avaliação de Impacto Ambiental

MARIA TERESA B. DE ALMEIDA PRADO
Diretora do Departamento de Avaliação
de Impacto Ambiental