

Nossa Raposo

Aracariquama, Barueri, Cotia, Embu das Artes, Itapeverica da Serra, Itapevi, Jandira, Osasco, Santana de Parnaíba, São Paulo e Vargem Grande Paulista



Jornal do movimento
Nova Raposo, NÃO!
Por um projeto sustentável,
transparente,
sem desapropriações,
sem desmatamento e
sem pedágios.



Renata Falzoni/Murilo Azevedo

Nova Raposo: desapropriações, desmatamento, pedágios, e muito mais trânsito!

Muitas pessoas ainda não sabem do que trata o projeto Nova Raposo. Um dos motivos para não saberem é que, para uma obra de quase R\$ 8 bilhões, o governador Tarcísio de Freitas fez apenas duas audiências públicas, que não chegaram a reunir 60 pessoas, contrariando a legislação, que exige ampla divulgação e participação popular em projetos desse porte.

Este jornal chega para informar e conscientizar a população sobre as graves consequências desta obra. Vamos exigir um projeto para melhorar a Raposo Tavares, com real participação popular. Um projeto para o povo, com justiça socioambiental, transparência e preparado para enfrentar o agravamento da crise climática.

Junte-se a nós!

Menos água

Concretagem, canalização e retificação de corpos d'água irão comprometer o abastecimento nas cidades

Página 6



Mais pedágios

Aumento de gastos e prejuízos para quem precisa pegar a estrada todos os dias

Página 3



Milhares de desapropriações

Famílias ficarão sem casas; crianças e adolescentes não terão escolas

Página 7



Ocupa Raposo reuniu mais de 500 ativistas no km 18 da Raposo no dia 9 de junho de 2024

Por que o projeto Nova Raposo atropela leis?

Movimento **Nova Raposo, NÃO!** defende a sustentabilidade, a transparência, o direito à moradia e à natureza e, também, é por menos cobranças de pedágios

Desde o início, o projeto Nova Raposo ignora a legislação, a começar pela Constituição Federal de 1988, e também políticas urbanas municipais que estão regulamentadas pelo Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001). A legislação reconhece a importância da participação popular e estabelece mecanismos, tais como conselhos participativos e audiências públicas.

Apesar de impactar diretamente mais de um milhão de pessoas, moradores de toda a região do Butantã, Cotia, Vargem Grande e Embu das Artes e mais oito municípios, só foram realizadas duas audiências públicas sobre o Nova Raposo, com menos de 60 pessoas presentes. O governo alega que elas foram divulgadas no Diário Oficial e nos sites do governo. Mas quem lê o Diário Oficial ou visita esses sites? “Só soubemos da privatização pela imprensa, em 9 de abril de 2024. Dias depois, foi criado o movimento **Nova Raposo, Não! (NRN)**”, destaca Ernesto Maeda, integrante do movimento.

Legislações ambientais

O projeto ignora, ainda, o Código Ambiental federal, planos diretores e leis de zoneamento municipais. Tanto a cidade de São Paulo quanto o estado assinaram a Agenda 2030 da ONU, cuja meta é reduzir os efeitos das mudanças climáticas. Nesse contexto, a defesa de áreas de preservação permanente (APPs) da região afetada é muito importante para o cumprimento desta agenda.

Mila Maluhy



Ernesto Maeda fala em protesto na frente da Bolsa de Valores

Total falta de diálogo

Com o apoio de

parlamentares, o movimento NRN organizou três audiências na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (Alesp). “Tanto o secretário responsável pela privatização da Raposo como representantes da Artesp foram convidados. Às vésperas, cancelaram a presença. “Só vieram dialogar conosco depois que o leilão já tinha acontecido, dia 28 de novembro de 2024, na Bolsa de Valores”, destaca Maeda, que também é do Conselho Participativo Municipal.

Ações na Justiça

Logo que foi anunciada a privatização da rodovia, a deputada estadual Marina Helou (Rede) entrou com uma representação no Ministério Público, infelizmente indeferida. O NRN então, deu entrada a uma notícia fato (ação jurídica), no dia 4 de setembro de 2024, dessa vez, no Ministério Público de Meio Ambiente, que foi aceita e está em fase de apuração das denúncias. Portanto, o projeto corre na justiça.



Mila Maluhy

A pressão popular é essencial para mobilizar a opinião pública, a imprensa e chegar ao poder judiciário

Nome do jornal: **Nossa Raposo**

Publicação do movimento Nova Raposo, NÃO!

Por um projeto sustentável, transparente, sem desapropriações, desmatamento e pedágios.

O movimento **Nova Raposo, NÃO!** reúne mais de 100 entidades, associações, movimentos de moradia e ambientalistas, contra os impactos do projeto do governo intitulado Nova Raposo.

É suprapartidário e tem por objetivo informar, articular e mobilizar a população em defesa de seus interesses

Siga no Instagram: @novaraposonao

Receba informações do movimento via WhatsApp 11 92015-1585

Contribua chave PIX: arrecadacaonovaraposonao@gmail.com

Assine e compartilhe o abaixo assinado on-line no endereço:

Change.org/novaraposonao

ou pelo QR Code



Mila Maluhy

Movimento Nova Raposo, NÃO! diz presente, na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (ALES), em audiência pública

12 pedágios no trecho Cotia-São Paulo?

Custo mensal irá pesar no bolso dos usuárias da estrada

Veja quanto vai custar o pedágio em cada ponto do Free Flow (pontos de referência aproximados)

- R\$ 0,62 - km 11,80 (início da Raposo)
- R\$ 0,77 - km 15,10 (parque Previdência)
- R\$ 0,92 - km 19,80 (supermercado Barbosa)
- R\$ 1,27 - km 24,70 (Pequeno Cotoengo Dom Orione)
- R\$ 1,65 - km 29,07 (cemitério Parque Jardim das Flores)
- R\$ 2,30 - km 39,10 (divisa com Vargem Grande Paulista)

Trechos Itapevi, Embu das Artes, Carapicuíba e Osasco também!



Felipe Samurá

Portico na Rodovia dos Tamoios, como os que poderão ser instalados na “Nova Raposo”

Serão 12 pedágios da divisa de Cotia com Vargem Grande até o início da Raposo Tavares, segundo o projeto Nova Raposo. Uma pessoa que sair do km 40 da Raposo e for até Pinheiros pagará R\$ 7,53 para ir e outros R\$ 7,53 para voltar, totalizando R\$ 15,06 por dia. Por mês, um gasto de quase R\$ 400,00 com pedágio.

Também serão cobrados deslocamentos entre bairros. Até para levar o filho à escola ou ir ao supermercado poderá haver cobrança. “Pegue as marginais”, dirá a concessionária EcoRodovias a quem não quiser ou não puder pagar pedágios. No entanto, as marginais estarão entupidas de carros e ônibus, uma vez que o projeto não prevê nem mesmo um corredor exclusivo para o transporte coletivo. Isso poderá dobrar o tempo da

viagem. Complica mais saber que as obras durarão cerca de 10 anos.

Pedágio moderninho?

O projeto prevê um sistema chamado Free Flow (em português, “passe livre”). Esse modelo utiliza sensores eletrônicos para registrar a passagem de veículos, eliminando a necessidade de praças de pedágio e cancelas: fazem o registro com base em fotografia eletrônica das placas dos veículos.

E como pagar?

Caça níquel não, caça milhões!

Mais de 7.400 usuários foram multados em R\$ 195,00, na rodovia Nova Tamoios. Passaram dos 30 dias para pagar os pedágios com a instalação do tal Free Flow e tomaram multa pelo ataso. Sem placas ou quaisquer

informações, nem sabiam que estavam sendo cobrados, muito menos como pagar. De presente, ganharam cinco pontos na carteira de motorista.

Impacto na economia

Em toda a Região Metropolitana de São Paulo, milhares de pessoas, motoristas de Uber, empresas de frete e pequenos comerciantes serão prejudicados por pedágios. Consequentemente, também seus negócios.

Quem lucra com os pedágios?

Só a EcoRodovias. O projeto Nova Raposo prevê um investimento de quase R\$ 8 bilhões, financiado com dinheiro público. Os lucros, por sua vez, ficarão 30 anos (ou mais) nas mãos da concessionária.

R\$ 0,75 a R\$ 2,44 - km 32,5 e km 43,7 (estrada da Roselândia, SP-029)

Localização e valores não definidos na Estrada Embu–Cotia

Na Rodovia Castelo Branco, o número de pedágios entre Araçatiguama e São Paulo aumentará de três para cinco.

Os localizados em Araçatiguama, Itapevi, Carapicuíba, Barueri e Osasco, terão tarifas que variam de **R\$1,59 a R\$4,84**.

O pedágio de Itapevi, que atualmente cobra tarifa apenas no sentido interior, passará a cobrar em ambos os sentidos.



Mila Matuly

Entre Pinheiros e o km 40 da Raposo, o motorista pagará R\$ 15,06 para ir e voltar

Nova Raposo causará desastres ambientais e falta d'água

O projeto atinge onze municípios e prevê mais asfalto e concreto em 92 quilômetros

Os 92 quilômetros da Nova Raposo

Vias, interligações e trechos	Distância em quilômetros
Raposo Tavares (SP-270), do km 10,9 ao 34	23,1
Presidente Castelo Branco (SP-280), do km 13,2 ao 54,1	40,9
Estrada da Roselândia (SP-029), do km 34,5 ao 43,7	9,2
Vias no trecho entre Cotia e Embu das Artes (rodovia, avenidas, ruas e acessos)	18,8

A destruição à natureza imposta pelo projeto Nova Raposo abrange cidades do Sudoeste da Região Metropolitana de São Paulo, inclusive longe do trajeto da rodovia. Os danos ambientais provocariam falta d'água para mais de 4 milhões de pessoas, em plena crise climática, em onze municípios: Araçariquama, Barueri, Cotia, Embu das Artes, Itapequerica da Serra, Itapevi, Jandira, Osasco, Santana de Parnaíba, São Paulo e Vargem Grande Paulista.

Municípios Atingidos pelo Projeto Nova Raposo



A interligação prevista entre Castelo Branco e Régis Bittencourt (Estrada da Roselândia e trecho Cotia–Embu das Artes) passaria por maciços florestais, causaria milhares de metros de desmatamento e grande impacto a rios, centenas de nascentes, animais e a áreas de preservação ambiental.

Para interligar a Raposo à Régis, um traçado prevê rasgar Cotia e Embu ao meio, se utilizando de ruas e avenidas locais, impondo uma rodovia de pista dupla em área urbanizada e passando em frente à entrada da Pedreira Embu. E claro, terá um pedágio.

O trecho atravessaria também áreas consolidadas de Mata Atlântica e até mesmo a Área de Proteção Ambiental (APA) Embu-Verde, riquíssima em fauna e flora. Chegando à Régis, favoreceria centros de distribuição, bem perto da rotatória de Itapequerica, estrategicamente pronta para dar acesso aos caminhões no sentido São Paulo.



Área de Preservação Ambiental Embu-Verde será fortemente impactada com as obras

Para o mesmo trecho existe uma outra proposta, que levaria também à destruição centenas de nascentes e áreas de floresta, por passar perto da Reserva Morro Grande (uma das últimas manchas verdes do estado e com riquíssima biodiversidade), ao entrar por Itapequerica em corredores de fauna, que abrigam animais silvestres como: anta, preguiça, veado-catingueiro, capivara, caititu e tamanduá-bandeira, além de aves raras como o urutau e araponga, ameaçada de extinção.

Para interligar Itapevi e Cotia, entre a Castelo e a Raposo, a Estrada da Roselândia (SP-029) será duplicada e ganhará dois pedágios que entrarão em funcionamento após dois anos, a contar da data de assinatura do contrato.

Apesar de estar fora do raio do Nova Raposo, Vargem Grande Paulista (VGP) é um dos municípios que sofrerá um impacto tremendo. Além das consequências ambientais, VGP ficará cercada por pedágios (incluindo os do lote Rota Sorocabana) a serem implantados, acarretando aumento nas tarifas de ônibus intermunicipais e nos custos de fretes, o que deixará tudo mais caro.

Vai faltar água na sua torneira!

Além da biodiversidade riquíssima, trata-se de uma região muito importante na produção de água para o Sudoeste da Região Metropolitana e para a cidade de São Paulo. Um dos rios mais importantes é o rio Embu Mirim, responsável por 30% de toda água distribuída por esse sistema para mais de 4 milhões de pessoas. Já o rio Cotia faz o abastecimento para mais de 450.000 pessoas.

Impactos ambientais

Considerando o entorno do traçado Cotia–Embu proposto em um raio de três quilômetros

282.000 metros de rios, que poderiam abastecer água para cerca de 50.000 pessoas

Cerca de 345 nascentes afetadas ou em risco de desaparecerem

Perda de 50km² de florestas de Mata Atlântica em estágio médio e avançado de regeneração (quase 8.000 campos de futebol)

Mais de 150.000 espécies de árvores de médio e grande porte ameaçadas

Centenas de milhares de outras espécies serão cortadas

Projeto agrava os efeitos da crise climática

Com a derrubada de milhares de árvores e acréscimo de milhões de toneladas de concreto, região ficará mais quente, seca e com fortes alagamentos no verão

Marina Gurgel



O projeto Nova Raposo prevê destruir áreas verdes em parques

Só na cidade de São Paulo, sete parques municipais e um estadual, dezenas de córregos e nascentes serão severamente impactados segundo anteprojeto apresentado pelo governo. Milhares de árvores centenárias que margeiam a Raposo Tavares serão derrubadas para dar espaço a pistas, túneis e viadutos. A chamada infraestrutura cinza tomando o lugar da natureza.

Toda essa cobertura vegetal presta um importante serviço ambiental para a região, sequestrando toneladas de gases emitidos pelos veículos na rodovia, reduzindo a temperatura, trazendo umidade e

sombreamento. A conta é simples: menos árvores, menos umidade, menos sombra, mais toneladas de poluição, acrescidas de mais 111 mil carros/dia. Sem terra para a água entrar no lençol freático, os alagamentos e enchentes se tornarão ainda mais violentos.

Sem permeabilidade, a água corre em alta velocidade durante os temporais impactando comunidades, comércio e a rodovia, um exemplo: os alagamentos que aconteceram, de dezembro a março de 2025, no km 18 da Raposo. O projeto do governador Tarcísio de Freitas pretende piorar, e muito, a situação climática de toda a região.

Bairros inteiros demolidos

Comunidades inteiras, comércios, escolas e até cemitério totalmente destruídos

Se for adiante, a Nova Raposo pode desapropriar mais de mil imóveis. Segundo estimativa do próprio anteprojeto do governo, são 300 mil m², só no trecho Cotia–São Paulo. Casas, empresas, escolas, shoppings, hospital e até mesmo um cemitério serão demolidos.

Janete Lyma, de 68 anos, moradora da Cohab Raposo, durante audiência pública realizada na Alesp (Assembleia

Marina Gurgel



Diva Nunes na sua luta

Legislativa do Estado de São Paulo), após o leilão, falou sobre a dificuldade para conquistar sua casa. “Depois de tantos anos de luta para ter um teto para mim, minha neta e minha filha, vem vocês com um projeto espetacular para passar sobre nossas cabeças?”

Diva Nunes, ativista do movimento de moradia da Cohab Raposo, perguntou ao secretário e ao representante da Artesp, finalmente presentes, se eles realmente conheciam o território. Seja desapropriação ou alça de acesso,

passará por cima da comunidade, atingindo duas creches, duas escolas de ensino médio e uma Etec – Escola Técnica Estadual.

Diva tem razão. Entre os quilômetros 20 e 30, estão previstas desapropriações da Igreja Santo Antônio, do Colégio Pequeno Cotelengo de Dom Orioni, que cuida de pessoas deficientes vulneráveis. O trajeto que pretende interligar a Castelo Branco–Raposo Tavares à Régis Bittencourt, partindo de Cotia em direção a Embu das Artes, passaria por cima de um pronto socorro e hospital, uma estação elevatória da Sabesp e até do Cemitério Central. O traçado segue em direção ao Condomínio Colinas e uma extensa área verde do Centro de Formação de Atletas Laudo Natel, o CFA do São Paulo Futebol Clube. No bairro do Ressaca, atravessa uma ocupação cujos moradores sequer têm a posse legal da terra, ou seja, não serão indenizados.

Marina Gurgel



Áreas que poderão ser demolidas

A Raposo tem solução?

Tem sim: busão, trem, metrô e ciclovia!

Seis pistas, duas centrais e quatro marginais, vão resolver o congestionamento da Raposo Tavares? Não. É consenso entre especialistas em urbanismo e mobilidade e engenheiros de trânsito: tudo vai piorar. É só olhar as marginais Pinheiros e Tietê, ampliadas ao longo dos anos e congestionadas do mesmo jeito.

Preocupadas com o aumento do calor, secas e tempestades, metrópoles do mundo inteiro estão investindo em corredores de ônibus, linhas de metrô e ciclovias, além de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos). Em Paris, ano passado, o número de ciclistas ultrapassou o de motoristas. O investimento em ciclovias seguras atraiu a população. Em Bogotá (Colômbia), o TransMilenio é um sistema de ônibus articulados que percorre 40 quilômetros por corredores exclusivos e transporta 2,4 milhões de pessoas por dia. Custou um sexto do que uma obra de metrô subterrâneo com a mesma extensão.

A Raposo já é uma grande avenida. Há muitos anos, a Raposo Tavares deixou de ser uma rodovia no trecho entre Vargem Grande Paulista e São Paulo. Bairros inteiros e condomínios foram construídos, sem qualquer planejamento urbano nem transporte público de qualidade. A opção, então, foi o carro. Por isso, há anos a população reivindica um corredor livre para ônibus, sem qualquer retorno do poder público.

Por isso, há anos a população reivindica um corredor livre para ônibus, sem qualquer retorno do poder público.



Marina Gurgel

Parada de ônibus atual, sempre tem gente esperando muito tempo, população reivindica por melhorias no transporte público.

Divulgação EMTU



A EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo) investiu em linhas de VLT no litoral paulista. A operação do VLT Baixada Santista começou em abril de 2015. São 11,5 km ligando o terminal Barreiros, em São Vicente, à estação Porto, em Santos. Ao todo, a ligação conta com 15 estações, ciclovia e paraciclos. O VLT Baixada Santista tem valor total estimado em aproximadamente R\$ 2,3 bilhões contra os R\$ 8 bilhões da Nova Raposo.

Metrô sim, pedágio não!

A linha 22-Marrom do metrô foi anunciada em 2022, ligando Cotia a São Paulo, com 30 quilômetros e 19 estações, com capacidade para transportar 680 mil pessoas. Ela, porém, não é prioridade. Na fila do governo, está atrás das linhas 20-Rosa, 19-Celeste e 16-Violeta. Quando a 22-Marrom ficar pronta?

Veículo Leve sobre Trilhos

Segundo Ivan Maglio, pesquisador de Mudanças Climáticas da FAU-USP, uma boa alternativa, possível a médio prazo, seria o VLT - Veículo Leve sobre Trilhos. Movido a energia limpa, tem capacidade para transportar 35 mil pessoas por dia: muito mais barato que os R\$ 8 bilhões previstos no projeto Nova Raposo.

Pedágio e transporte público, pode?

Elio Camargo, engenheiro e conselheiro do Cades-Butantã (Conselho de Meio Ambiente, Desenvolvimento Sustentável e Cultura de Paz da Subprefeitura Butantã), propõe a criação de um pedágio "arrecadatório", sem fins lucrativos. A receita seria investida em um transporte público de qualidade, gratuito, movido a energia limpa.



Fabrizio Macedo

Ciclovias seguras, a exemplo de Paris, tornaria a Raposo alternativa para o transporte individual.



Divulgação Metrô

O metrô pode ser uma grande alternativa para milhares de pessoas que transitam entre o interior e a capital

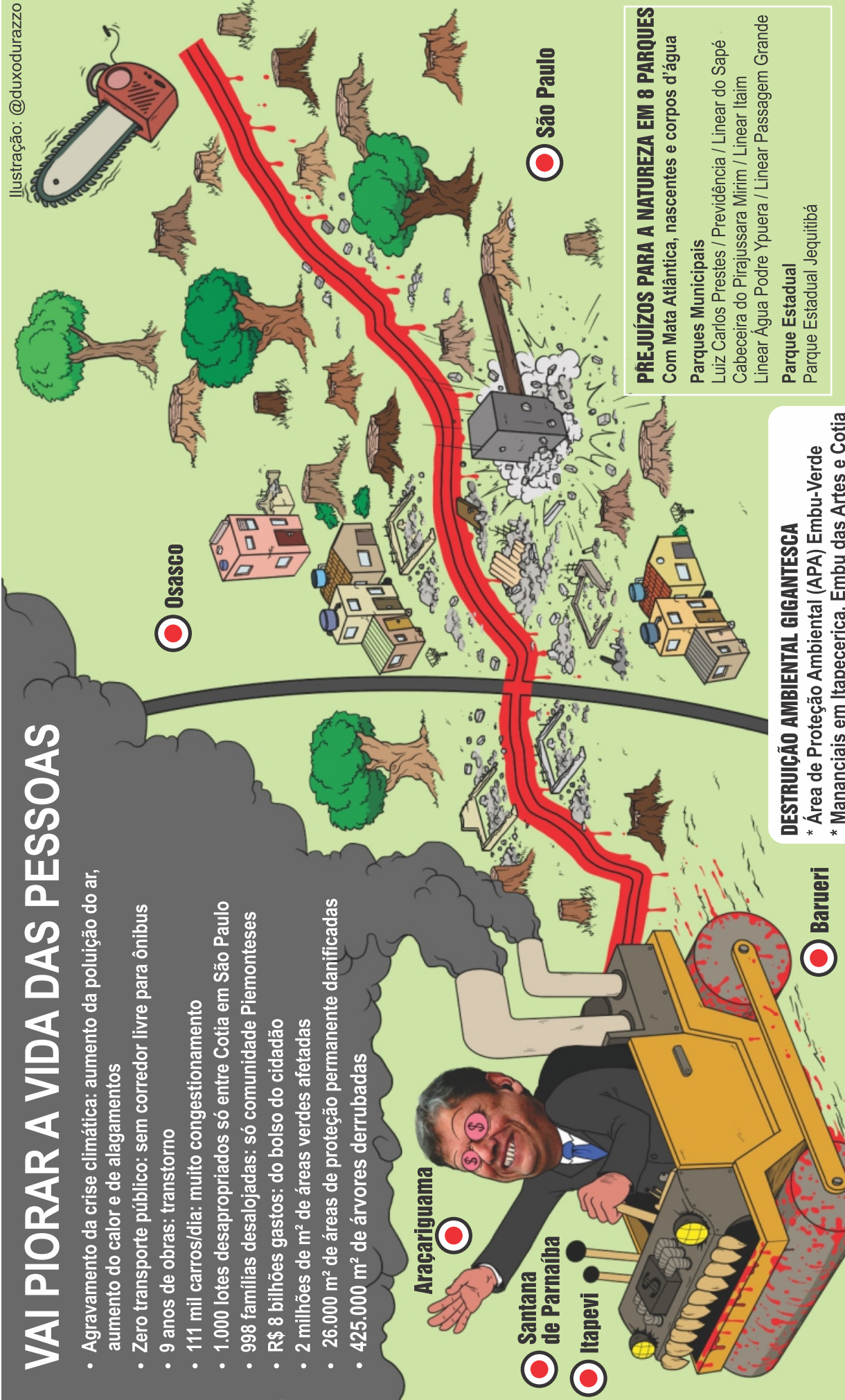


Divulgação RFFSA

A malha ferroviária da Região Metropolitana de São Paulo possui 273 quilômetros de extensão 7 linhas e 96 estações

VAI PIORAR A VIDA DAS PESSOAS

- Agravamento da crise climática: aumento da poluição do ar, aumento do calor e de alagamentos
- Zero transporte público: sem corredor livre para ônibus
- 9 anos de obras: transtorno
- 111 mil carros/dia: muito congestionamento
- 1.000 lotes desapropriados só entre Cotia e São Paulo
- 998 famílias desalojadas: só comunidade Piemonteses
- R\$ 8 bilhões gastos: do bolso do cidadão
- 2 milhões de m² de áreas verdes afetadas
- 26.000 m² de áreas de proteção permanente danificadas
- 425.000 m² de árvores derrubadas



DESTRUIÇÃO AMBIENTAL GIGANTESCA

- * Área de Proteção Ambiental (APA) Embu-Verde
- * Mananciais em Itapecerica, Embu das Artes e Cotia
- * Cinturão verde da reserva da biosfera
- * Centenas de nascentes e córregos soterrados

PREJUÍZOS PARA A NATUREZA EM 8 PARQUES

Com Mata Atlântica, nascentes e corpos d'água

Parques Municipais
Luiz Carlos Prestes / Previdência / Linear do Sapé
Cabeceira do Pirajussara Mirim / Linear Itaim
Linear Água Podre Ypuera / Linear Passagem Grande

Parque Estadual
Parque Estadual Jequitibá

Organize-se no Movimento



Seja mais um no abaixo assinado

Assine e compartilhe o abaixo assinado on-line no endereço: change.org/novaraposao ou pelo QR Code

