

Advogado questiona Tarcísio sobre inaugurar rodovia sem licença

Até o encerramento desta reportagem, governo não enviou o documento assinado

Por Raquel Valli

O advogado que representa os moradores das margens da Rodovia Engenheiro Miguel Melhado Campos (SP-324) sustenta que o trânsito na estrada foi liberado sem a devida Licença de Operação concedida pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb). Aponta que o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos-SP), inaugurou a via sem a posse do documento e sem que o trecho apresentasse condições de uso.

“No momento, não há licença para funcionamento da estrada, ou seja não tem a Licença de Operação. Não tem o emplacamento adequado, sinalização vertical e horizontal, faixas para travessias de pedestres, sinalização para redução de velocidade, ou seja, não tem como operar segundo o Código de Trânsito Brasileiro e os planos de mobilidade urbana, tanto federal quanto municipal”, afirma Augusto César Silva Santos Gandolfo, da Sociedade Protetora da Diversidade das Espécies (Proesp) e do Movimento de Resistência Miguel Melhado Campo Belo (MRMM-CB).

O Palácio dos Bandeirantes investiu R\$ 124 milhões na execução do projeto, que não contempla a construção de uma passarela para a travessia de pedestres. Ainda de acordo com o advogado, “sem passarela para população há risco iminente à vida dos pedestres, e o cuidado com a vida é prioridade tanto da Constituição/88, como dos regramentos atuais, inclusive a Nova Lei Geral do Licenciamento (Lei 15.190/2025)”. Segundo transeuntes, no domingo (12), um dia após a liberação da estrada, houve um atropelamento no local.

O **Correio da Manhã** vem insistentemente, desde a semana passada, quando recebeu o convite para cobrir a inauguração da rodovia, solicitando às assessorias de imprensa do governador, da Cetesb e do Departamento de Estradas e Rodagem (DER-SP) o posicionamento sobre a abertura da estrada sem a devida licença.

Na segunda-feira (13), a Cetesb respondeu que “a rodovia cumpre as condicionantes previstas no processo de licenciamento ambiental e está apta ao início da operação, nos termos da legislação vigente”. Mas, até o encerramento desta reportagem, não enviou à redação o documento assinado pela companhia liberando o trânsito na estrada. O jornal aguarda o envio para atualizar a matéria.

Já o DER-SP informou que



Pedestres na Miguel Melhado após a inauguração feita pelo governador Tarcísio



Obra foi inaugurada pelo governador sem sinalização de trânsito nas pistas

“vai solicitar à Prefeitura de Campinas a alteração do local do ponto de ônibus para perto da passagem inferior de pedestres construída na Miguel Melhado, a 300 metros do local que receberá uma passarela”.

Ainda de acordo com o departamento, “também está em análise a implantação de uma faixa de pedestres elevada, do tipo lombo-faixa, no local. A travessia deve ser feita nos locais apropriados para a segurança de pedestres, ciclistas e veículos que circulam no trecho. Os projetos da passarela e de contenção da ciclovia serão elaborados e licitados para execução no menor prazo possível”.

Como funciona a lei

O licenciamento ambiental é um processo administrativo composto por três etapas sucessivas: Licença Prévia, Licença de Instalação e Licença de Operação, sendo que cada fase subsequente depende obrigatoriamente do cumprimento das exigências estabelecidas na

etapa anterior para garantir a viabilidade ambiental e a segurança do empreendimento.

No caso específico da Miguel Melhado, a obtenção da Licença de Operação está diretamente condicionada ao atendimento das obrigações fixadas na Licença de Instalação, que determinava a manutenção da travessia segura de pedestres durante as obras de duplicação e alteamento da pista.

O processo de emissão da Licença de Operação deve, portanto, verificar rigorosamente tanto a viabilidade técnica de funcionamento da rodovia quanto a efetiva implementação da segurança viária que abrange prioritariamente a proteção dos pedestres, conforme estabelecido pelo Código de Trânsito Brasileiro, que preconiza a prioridade da vida sobre a circulação de veículos.

Os princípios jurídicos da prevenção e da precaução devem ser observados em todas as fases do licenciamento ambiental, pois bus-

cam evitar danos conhecidos e gerir riscos incertos, visando sempre a melhor aplicação e sustentabilidade do projeto.

Miguel Melhado hoje

No km 91, moradores dos conjuntos Jardim Campo Belo I, II e III, da Cidade Singer e da comunidade Colômbia atravessam as pistas saltando barreiras de concreto. Para utilizar a passagem subterrânea disponível e inaugurada no fim de semana, precisam caminhar cerca de 300 metros e percorrer outros 300 metros no sentido oposto para chegar ao ponto de ônibus.

O projeto entregue incluiu a duplicação entre os quilômetros 87,4 e 90,6, elevação da pista, viadutos, calçadas e passagens subterrâneas.

A Rodovia

Possui 14 quilômetros de extensão e estabelece a ligação entre Vinhedo e o Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campi-

nas. O traçado começa no Km 75 da Rodovia Anhanguera (SP-330) e se encerra na Rodovia Santos Dumont (SP-75), atravessando a Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira (SP-083), denominada Anel Viário de Campinas, e passando sob o Km 78 da Rodovia dos Bandeirantes (SP-348) - local sem alças de interligação.

A nomenclatura homenageia o engenheiro Miguel Melhado Campos, que atuou como superintendente do DER-SP.

A duplicação começou em 30 de setembro de 2022, com foco inicial no trecho situado entre os Km 87 e 90 para conectar o Anel Viário ao terminal aeroportuário. O projeto abrange a expansão das faixas de rolagem, a implantação de viadutos, a criação de passagens inferiores para pedestres e a atualização dos sistemas de iluminação e sinalização viária.

Projeto inteligente

O mestre em Planejamento Urbano, Ayrton Camargo e Silva, ex-diretor da Emdec (empresa municipal responsável pelo trânsito campineiro) e professor da PUC-Campinas explica que uma rodovia moderna deve superar a lógica antiga de apenas garantir a fluidez de veículos, sendo um elemento inserido em um ecossistema vivo.

Destaca que em perímetros urbanos, não recebe apenas carros e caminhões, devendo integrar a circulação de pedestres e ciclistas, que muitas vezes são ignorados e acabam expostos a riscos por falta de calçadas, acostamentos adequados ou iluminação.

Aponta que passarelas com rampas extensas (devido à altura necessária para caminhões) podem ser ineficientes se não forem bem planejadas.

Propõe que a qualidade da obra seja avaliada pela capacidade de promover um convívio seguro entre a infraestrutura e o entorno, funcionando como um elemento de proteção para quem vive ao longo da via e não apenas como um corredor de passagem rápida.

“O projeto precisa contemplar o atendimento seguro, de maneira que haja um adequado convívio para que não se gere acidentes”, afirma. E a pergunta que fica é, do ponto de vista da inserção urbana, a rodovia atende isso tudo ou nós teremos uma duplicação baseada naqueles modelos antigos? Ela simplesmente atende com mais fluidez ao trânsito rodoviário, que dela se atende, ou é um elemento de segurança para as comunidades lindéiras, e para os outros tráfegos, que não são só rodoviários?”, questiona.