

Por Moara Semeghini

A Câmara Municipal de Campinas aprovou a criação da Frente Parlamentar de Enfrentamento ao Contorno Norte de Campinas. Proposto por meio de um requerimento do vereador Wagner Romão (PT), que assumirá a presidência do colegiado, o grupo de trabalho tem como principal objetivo abrir um canal formal de debates e monitoramento rigoroso em relação ao projeto de implantação de uma nova rodovia de 32 quilômetros de extensão. O traçado planejado atravessa os municípios de Campinas, Paulínia e Sumaré, gerando intensos debates por prever intervenções em áreas que atualmente correspondem a patrimônios protegidos, trechos tombados, polos de pesquisa e zonas de sensibilidade ambiental.

A Frente Parlamentar no Legislativo campineiro é um instrumento composto por vereadores de diferentes legendas partidárias. A intenção é articular uma atuação política coordenada para acompanhar a evolução do projeto, sugerir diretrizes e propor políticas públicas que resguardem os interesses da população e o patrimônio regional. “Temos uma profunda preocupação com os severos impactos sociais e ambientais que podem ser provocados na execução do atual projeto do Contorno Norte. Queremos acompanhar o tema de perto e, ao lado da sociedade civil, pensar em iniciativas para que possamos proteger nosso patrimônio ambiental, arquitetônico e ferroviário e, quem sabe, buscar uma solução, que pode passar até pelo cancelamento do projeto”, afirmou o vereador Wagner Romão.

A iniciativa coincide com a decisão da Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI) do Estado, que no final de maio determinou a suspensão temporária dos estudos do projeto por 90 dias.

Projeto viário e gargalo

O Governo do Estado de São Paulo recebeu recentemente os estudos técnicos voltados para a viabilidade do chamado Contorno Norte da Rodovia D. Pedro I (SP-65). O empreendimento foi projetado como um novo anel viário com o intuito de desviar o tráfego pesado de caminhões e veículos de grande porte do trecho urbano da rodovia em Campinas, atualmente apontado como um dos pontos de maior saturação viária e congestionamento de toda a Região Metropolitana.

Tanto o projeto funcional quanto o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) foram desenvolvidos pela concessionária Rota das Bandeiras, empresa responsável pela administração do Corredor Dom Pedro, atendendo a uma solicitação expressa da Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos (SPI).

A proposta detalha a construção de um corredor rodoviário de aproximadamente 32 quilômetros. De acordo com as diretrizes preliminares, o traçado teria início na intersecção da Rodovia D. Pedro I com o Anel Viário Magalhães Teixeira (SP-083), nas proximidades do distrito de Sousas, em Campinas. A partir dali, a nova pista seguiria até o entroncamento com a Rodovia Anhanguera (SP-330), prevendo também conexões intermediárias com a Rodovia Professor Zeferino Vaz (SP-332) e com a Rodovia Governador Adhemar Pereira de Barros (SP-340), cruzando territórios geográficos de Cam-



Estado recebeu estudos para implantação do Contorno Norte da Rodovia D. Pedro I

Câmara vai fiscalizar projeto do Contorno Norte na Dom Pedro

O alerta são os impactos sociais e ambientais do projeto

pinas, Paulínia e Sumaré.

Os dados de tráfego justificam a busca por alternativas logísticas: atualmente, o trecho urbano da Rodovia D. Pedro I registra um fluxo médio de cerca de 125 mil veículos por dia. Nos horários de pico, os motoristas enfrentam retenções severas que frequentemente atingem dez quilômetros de extensão, concentradas principalmente entre os entroncamentos das rodovias Zeferino Vaz e Anhanguera. No final da tarde, o deslocamento rotineiro entre Campinas e Sumaré chega a demandar mais de uma hora de viagem.

Mobilização social e impactos ambientais

Mesmo sem uma deliberação oficial e conclusiva do Estado para o início das obras, a simples apresentação do traçado preliminar desencadeou fortes reações e mobilizações por parte de moradores, internautas e coletivos ambientais das regiões que podem ser diretamente afetadas. Na linha de frente do movimento civil organizado estão grupos como o Movimento Preserva Barão, atuando de maneira conjunta com o Preserva Paulínia e o coletivo Sustentabilize.

Os questionamentos centralizam-se na magnitude dos impactos ambientais descritos como gigantescos pelas entidades locais. Segundo os representantes desses movimentos, o traçado proposto intercepta uma porção expressiva de fragmentos de áreas verdes e bacias pluviais situadas na região Norte de Campinas. Esses fragmentos florestais desempenham a função vital de corredores ecológicos, conectando diretamente a Mata Santa

Genebra à Área de Proteção Ambiental (APA) de Joaquim Egídio. A interrupção ou fragmentação dessa rota põe em risco a sobrevivência e o tráfego da fauna silvestre local, incluindo espécies ameaçadas como a onça-parda.

Os ambientalistas alertam que o impacto real da rodovia transcende a faixa asfáltica. Há a preocupação com uma zona de influência direta de, no mínimo, 50 metros para cada lado das pistas, onde os ecossistemas seriam severamente afetados por ruídos constantes, poluição atmosférica e iluminação artificial noturna, desestabilizando os hábitos e o habitat dos animais nativos.

Além disso, manifestações em redes sociais demonstram receio quanto à supressão de vegetação nativa, impermeabilização do solo, aumento do risco de enchentes e a pressão imobiliária sobre a zona de amortecimento da Mata Santa Genebra, considerada a segunda maior floresta urbana do País. Moradores demonstram forte contrariedade ao modelo de expansão urbana baseado em loteamentos fechados e na dependência do transporte automotivo individual. Áreas residenciais consolidadas nos distritos de Barão Geraldo, Betel e arredores temem desapropriações, a desvalorização de propriedades rurais e o aumento do tráfego pesado próximo a bairros residenciais.

O vereador Wagner Romão reforçou esses pontos em pronunciamentos públicos, destacando que a concretização do segmento rodoviário nos moldes atuais trará prejuízos à qualidade do ar e comprometerá a segurança viária de pedestres e ciclistas que circulam pelas adjacências.

“Vários dos nossos patrimônios históricos e ambientais também seriam profundamente impactados, de acordo com o projeto preliminar, uma vez que são diversas áreas verdes e unidades de conservação que seriam atingidas pelas obras”, detalhou o parlamentar, fazendo alusão direta aos patrimônios ambientais, arquitetônicos e ferroviários da região.

Manifestações Oficiais

Rota das Bandeiras: A concessionária informou que, no final de maio de 2026, a Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI) determinou a suspensão dos estudos por 90 dias. A empresa ressaltou que o contorno não está previsto no contrato de concessão atual e que a viabilidade da obra só será avaliada pelo Estado após a conclusão dos projetos técnicos.

Cetesb: A Companhia Ambiental do Estado comunicou que o processo de licenciamento ainda não foi aberto, pois o Estudo e o Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) não foram protocolados. Quando apresentado, o material passará por análise de impactos, alternativas de traçado e medidas de mitigação.

Prefeitura de Campinas: O município esclareceu que a gestão da rodovia cabe ao Estado e à concessionária. Informou que a aprovação de novos condomínios na região depende de parecer prévio da Artesp e da Rota das Bandeiras, cabendo à prefeitura planejar vias locais para evitar que o tráfego seja jogado na rodovia. Por fim, negou o crescimento desordenado na área, afirmando que todas as aprovações seguem rigidamente o Plano Diretor e as leis de zoneamento.