

5. ANÁLISE INTEGRADA E PROGNÓSTICO AMBIENTAL

5.1. ANÁLISE INTEGRADA

A análise de forma integrada os componentes ambientais identificados nas áreas de influência do projeto (AII, AID e ADA) conclui que a área estudada apresenta um elevado grau de urbanização, tendo poucas áreas com ecossistemas preservados, destacando-se entre estas a planície flúvio-marinha do rio Cocó, as dunas da Sabiaguaba e o estuário do rio Pacoti.

Observando-se o mapa das áreas prioritárias da biodiversidade apresentado no capítulo anterior, verifica-se que restam áreas nativas nos setores leste e oeste do município, as faixas supra-citadas estão no setor leste, enquanto que no oeste tem-se o manguezal do rio Ceará. O mesmo mapa revelou que o crescimento de norte para sul da cidade já alterou significativamente diversos ecossistemas no Município de Fortaleza.

Na sua evolução, a cidade de Fortaleza desenvolveu-se inicialmente sobre os ecossistemas quaternários, representados essencialmente pelas dunas e planícies fluviais e lacustres. Posteriormente alcançando a unidade de idade tércio-quaternária, associada aos Tabuleiros Pré-litorâneos correlativos à Formação Barreiras, a ocupação sobre terrenos mais antigos, sob o ponto de vista geológico, é mais recente. Neste processo de ocupação, as áreas marginais aos grandes cursos d'água ficaram preservadas até o quarto final do século XX, quando Fortaleza começou a sofrer um processo comum às Regiões Metropolitanas, a urbanização caracterizada por uma intensa concentração de população nas principais Regiões Metropolitanas. Tal fato decorre, entre outros motivos, pelo forte poder de atração que estas regiões, geralmente melhor equipadas com infra-estrutura e serviços de apoio à população, exercem sobre as demais.

A Região Metropolitana de Fortaleza – RMF, exercendo o papel de grande pólo atrativo em

relação, não só ao Estado do Ceará, como também em relação aos Estados vizinhos, apresenta uma concentração populacional excessiva com cerca de 40% da população estadual (Censo, 2.000).

A área diretamente afetada pelo **PROJETO DO VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS – VLT** compreende bairros antigos como Parangaba, com registro de ocupações desde o Século XVIII, e novos como Aldeota, Dionísio Torres, Vicente Pinzon. A criação do ramal ferroviário ligando a estação de Parangaba ao Porto do Mucuripe, em 1941, contribuiu para o desenvolvimento do setor leste de Fortaleza criando os bairros que atualmente são destaques no cenário imobiliário de Fortaleza, tais como: Aldeota; Mucuripe; Varjota; Cocó; Meireles; e Dionísio Torres, bairros hoje considerados nobres.

O **PROJETO DO VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS – VLT** encontra-se inserido em uma zona densamente povoada, tendo o ramal ferroviário sido agente indutor desta ocupação. Deve-se ser registrado que o referido ramal continua sendo utilizado no transporte de cargas para embarque e desembarcadas no porto.

As condições ambientais naturais, considerando os meios físicos e bióticos, foram severamente alteradas, a exceção do trecho da bacia do rio Cocó, a qual foi por força do Decreto Estadual Nº. 20.253/89, declara Parque Ecológico, que ainda assim apresenta uma dinâmica ambiental modificada.

Os bairros afetados apresentam uma dinâmica ambiental focada apenas nas interrelações antrópicas, sendo que as áreas de representatividade do meio biótico correspondem às praças e jardins e pólos de lazer. Quanto ao meio físico, o fator ambiental ainda discernível na paisagem urbana são os cursos d'água, estando eles canalizados e cobertos, há exceção das lagoas.

Quanto à contextualização da ocupação da Área Diretamente Afetada e da Área de Influência Direta, tem-se que as mesmas já apresentam um contexto urbano consolidado com equipamentos públicos, residências, escolas, imóveis residenciais, e outros tipos de uso e ocupação do solo. O grau de intervenção antrópica é bastante elevado, tão significativo que consolida-se a cada dia o processo de verticalização dos imóveis.

Esta alta taxa de ocupação do solo implica na geração de óbices ao planejamento do desenvolvimento de algumas áreas.

O projeto do VLT não gerará uma antropização maior nas áreas tendo em vista a densa ocupação dos bairros contemplados pelo empreendimento. Deve-se ressaltar que o projeto será desenvolvido sobre um ramal ferroviário implantado há 70 anos e ainda hoje em uso.

A implantação do projeto na verdade terá efeito contrário, pois demanda a desapropriação de certo número de imóveis instalados na faixa de domínio do ramal ferroviário, terrenos da União. Esta ação representa a principal perda ambiental do projeto. A criação da faixa de desapropriação, Decreto Estadual Nº. 30.263, de 14 de julho de 2010, implica na necessidade de remoção de várias famílias de seus lares, muitas das quais residentes a mais de 30 anos, obrigando-as a migrarem para outras áreas, quebrando laços de amizade, parentesco e a relação com o bairro.

Por outro lado, quando em operação, o VLT poderá vir a gerar um ganho de qualidade de vida extensível para toda a população de Fortaleza, considerando-se que o melhoramento da mobilidade urbana implicará em diminuição do fluxo de veículos nas vias municipais reduzindo-se assim os congestionamentos, diminuindo o tempo de deslocamento da população e diminuindo as emissões de CO₂.

Conforme dito anteriormente, a única reserva ecológica compreendida na área da AID, é a do Parque Ecológico do Cocó. O empreendimento não gerará impactos sobre esta reserva ecológica. As intervenções dar-se-ão dentro da faixa de domínio da ferrovia e assim não ocasionarão agravos para a referida unidade de conservação.

5.2. PROGNÓSTICO AMBIENTAL

No tópico anterior foi apresentado o estado de ocupação das áreas afetadas pelo empreendimento podendo ser visto que estas áreas representam um contexto urbano consolidado, densamente ocupado e com problemas típicos do processo de urbanização acelerada que aflige as Regiões Metropolitanas.

O projeto concentrou-se dentro de uma faixa de domínio pertencente a União e utilizada pelas composições que transportam cargas para embarque e desembarcadas no Porto do Mucuripe.

Apesar de concentrar suas intervenções na faixa de domínio, algumas obras de engenharia terão uma impactância muito significativa no contexto da mobilização urbana de Fortaleza.

Sabe-se que um dos grandes problemas da capital é o crescimento do número de veículos circulando nas ruas e avenidas. Este fato tem gerado um aumento do tempo normal de deslocamento do cidadão. Por ocasião das intervenções para a construção das passagens de nível inferiores, e a elevada, este fluxo viário será temporariamente afetado trazendo mais transtornos tanto para os motoristas quanto para aqueles que se deslocam de ônibus ou topiques. Novas filas de congestionamentos serão geradas, o tempo de viagem aumentará, e haverá aumento na emissão de gases poluentes sendo liberados para a atmosfera.

Este projeto, impulsionado pela Copa do Mundo de 2014, atenderá a primeiramente a demanda do período dos jogos, porém ao longo da sua vida útil, dará um melhoramento no quadro de deficiência da mobilidade urbana da capital.

Prevê-se que a não implantação do empreendimento tende a comprometer os fluxos de deslocamento da população, tanto diário quanto o futuro, devendo-se considerar que a cidade apresenta atualmente um grande comprometimento do fluxo de pessoas justamente pela carência de meios de transporte coletivos satisfatórios, tal como o oferecido pelo projeto.

Outro ponto a destacar quanto a não implantação do empreendimento diz respeito à manutenção das ocupações indevidas da faixa de domínio da

linha férrea existente. Em certos trechos, especialmente no bairro rodoviária, registra-se a presença de imóveis edificadas dentro da faixa de domínio ferroviária, de tal modo que o trem cargueiro passa muito perto das calçadas e das

paredes dos imóveis. Ressaltam-se também manutenção dos riscos que a população, principalmente crianças, se expõem aos acidentes durante a passagem das composições.