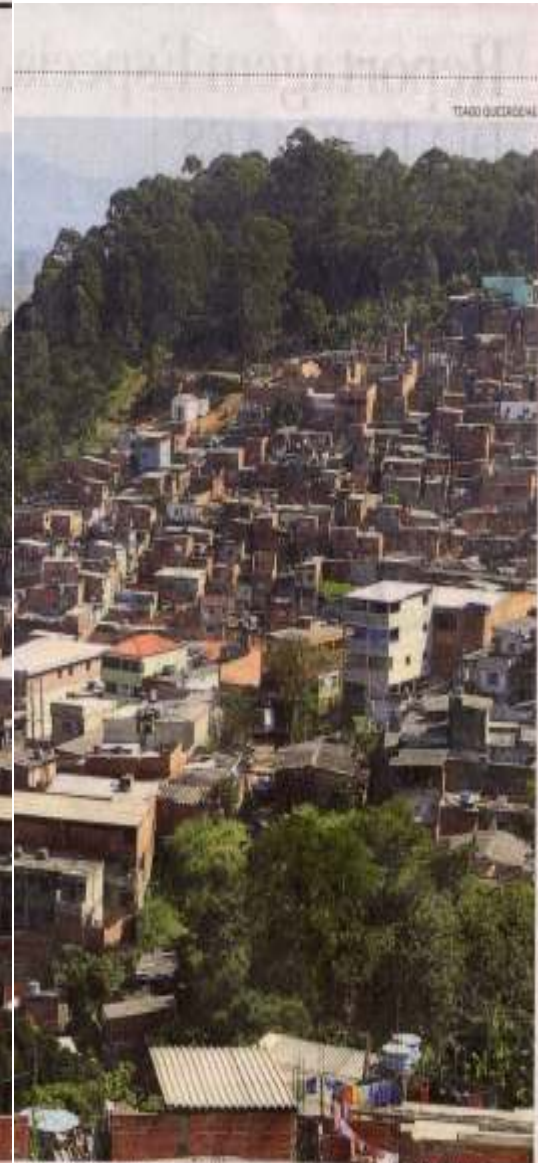
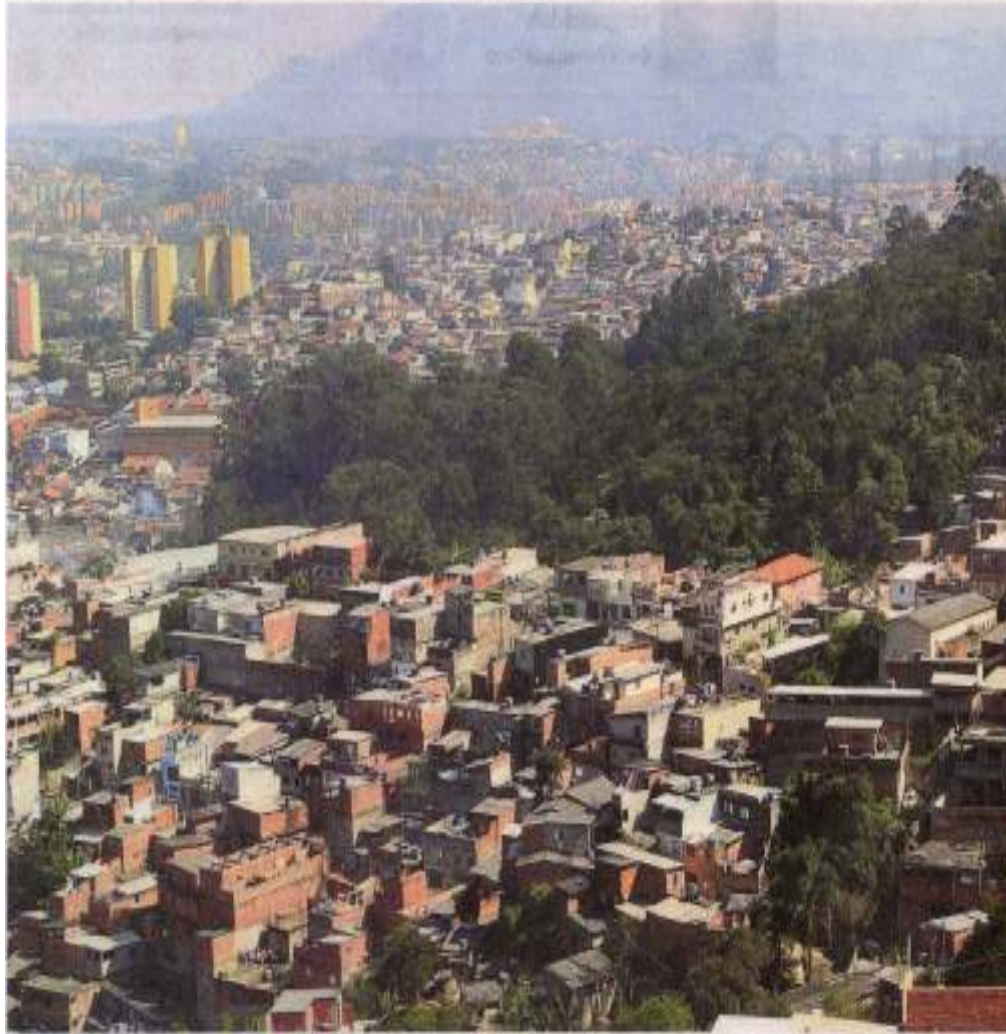


O ESTADO DE S. PAULO

O CAMINHO DO RODOANEL. Prestes a sair do papel



Vista do Parque Taipas, na zona norte de SP. Haverá dois tipos de remoção, por desapropriação (para quem tem posse do imóvel) e reassentamento: gastos previstos em R\$ 733 milhões

Dersa mapeia a região para conter novas invasões

Rodoanel Norte vai desapropriar 1.400 imóveis regulares e 1.300 irregulares; famílias sem escritura são as que têm mais medo

na região norte vão passar por 1.400 imóveis regulares e 1.300 casas irregulares – cujos moradores não têm escritura. São essas famílias as que mais estão assustadas no processo.

"Vejo os reassentamentos como o principal conflito. Porque as pessoas moram no local há muitos anos, têm uma vida ali, mas não têm o título de propriedade", afirma o ambientalista Carlos Bocuhy, ex-integrante do Conselho Estadual de Meio Ambiente (Consema) e crítico do projeto. "Quando colocam no papel o traçado, não se tem uma sensibilidade dos transtornos. Os deslocamentos das famílias têm de ser feitos com respeito, dentro do ciclo comunitário das

Famílias de Taipas e Brasilândia são pressionadas a sair

● Pelo menos 300 famílias da região norte, moradores dos bairros de Taipas e Jardim Paraná, receberam nos últimos dias notificações da Prefeitura de São Paulo para deixar suas casas.

"Moro há mais de 14 anos aqui e nunca apareceu ninguém. Agora que o Rodoanel vai passar, já vieram três vezes dizendo que ou saio e aceito R\$ 5 mil e a bolsa-

aluguel ou vão me despejar", diz a desempregada Rita de Cássia Alves de Oliveira, de 35 anos. Rita mora com o marido e um filho em uma casa no Jardim Paraná – em 2007 teve outros dois filhos assassinados no Parque da Cantareira. "Estou desesperada, não tenho aonde ir. Depois do que aconteceu, nem tenho condições de trabalhar."

O pedreiro José Justino da Silva, de 31, diz que a Defesa Civil informou que uma pedra vizinha à sua casa é um risco e ele tem de sair. "A pedra sempre esteve aí, mas só falaram agora."

Com uma estimativa de 2.700 moradias a serem removidas ao longo do trajeto - número questionado por líderes comunitários da região -, a Desenvolvimento Rodoviário S.A. (Dersa) diz que está "blindada" contra novas ocupações provocadas pelo anúncio das obras do Trecho Norte do Rodoanel. A empresa conta com levantamentos de fotos aéreas para evitar o pagamento a invasores recentes.

"Posso comparar as imagens e dizer que determinado morador não está há cinco anos onde diz que vive", disse ao Estado o presidente da Dersa, Laurence Casa-

grande Lourenço.

Com base nas imagens, a empresa faz uma contagem de telhados para, em seguida, avaliar também a qualificação das residências. Depois, consegue traçar uma estimativa do número de famílias que vive nesses locais. Lourenço ressalta que os trabalhos de campo só serão iniciados após o licenciamento da obra, momento em que as áreas de remoções serão oficializadas pela empresa.

A Dersa vai adotar dois modelos de remoção: desapropriação para quem tem título de propriedade e reassentamento para

quem não tem a escritura. A previsão de custos para os dois projetos é de R\$ 733 milhões - cerca de 13% do orçamento total de R\$ 5,8 bilhões do projeto.

Para uma família que não tem título de propriedade, o pagamento médio é de R\$ 5 mil de indenização, encaminhamento para Auxílio-Aluguel e, futuramente, para uma unidade habitacional. "Não passaremos por cima de ninguém. Será por concordância ou determinação judicial", diz o presidente da Dersa.

Conflitos. Segundo estudos da empresa, as pistas do Rodoanel

Os deslocamentos das famílias têm de ser feitos com respeito, dentro do ciclo comunitário das pessoas, levando em conta a escola das crianças, por exemplo."

A líder comunitária Duília Domingues Simões, de 49 anos, é uma das envolvidas no processo que reclamam da falta de um plano já traçado para as famílias. "Ninguém sabe para onde vai, se será atendido realmente. Não vi nenhum cidadão a favor do Rodoanel e, pelo que eu sei, estrada não é para ser construída em área urbana, em cima das pessoas", diz ela, que é conhecida como Du e vive no Jardim Paraná, na Brasilândia. A casa dela também está na rota da via.

A auxiliar administrativa So-

nia Barbosa, de 49 anos, lider entre os moradores de Taipas, também reclama. "A gente não tem nenhuma garantia e vimos em outros trechos do Rodoanel pessoas que receberam R\$ 3 mil e tiveram de ir para outro lugar. Além disso, tem um impacto indireto em outras moradias que não está sendo visto pela Dersa."

A empresa informa que é importante adiar ao máximo o anúncio final do traçado para evitar especulação imobiliária. Além disso, a política de moradia só será mensurada depois do licenciamento do projeto.

Enquanto se debate o verda-

deiro impacto que os 44,2 km do Rodoanel terão sobre a região, o histórico de ocupações na zona norte deixa preocupações. Na região da Brasilândia, que registra o maior impacto ambiental sobre o Parque da Cantareira, os 80 mil metros quadrados de expansão nos últimos dez anos foram ocupados por famílias expulsas por causa de outras obras públicas.

Expulsão. O diagnóstico é do Núcleo de Estudos da Paisagem-Brasilândia, do LabCidade da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP. "Acompanhamos a expansão com fotos aéreas. No trabalho de campo e nas entrevistas com moradores, percebemos a dinâmica de expulsão da própria região por causa de obras públicas", disse a pesquisadora Cecília Maria de Moraes Machado, que coordena o núcleo e estuda a região desde 2004.

Segundo Cecília, obras de piscinão, escola e até um telecentro na própria região provocaram a transferência das pessoas mais carentes para novas fronteiras em áreas verdes. "A serra é um estoque de terra para o mercado informal. E o Rodoanel pode piorar a situação." / **DIEGO ZANCHETTA** e **PAULO SALDAÑA**

Guarulhos quer ligação do Rodoanel com o centro

Assim como fez São Paulo, a Prefeitura de Guarulhos quer novas mudanças no Rodoanel. A principal exigência é uma ligação da rodovia com o centro da cidade, o que o projeto não contempla até agora, além de construções antecipadas de dois aparelhos públicos e de uma maior compensação ambiental e social.

Os pedidos constarão em parecer do município, que deve ser entregue até terça-feira. O documento é parte obrigatória do processo de licenciamento pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema).

A solicitação de Guarulhos é exatamente contrária à reivindicação feita pela capital paulista.

A Prefeitura de São Paulo pediu exclusão da ligação da estrada com a Avenida Inajar de Souza, conforme o Estado revelou. A alteração foi acatada pela Dersa e está em análise no Consema.

De acordo com o secretário de Governo de Guarulhos, João Roberto Rocha Moraes, a medida seria benéfica à cidade. "Temos um movimento de cargas, que é importante para a cidade. Supondo que não seja viável essa alternativa, queremos pelo menos um acesso para o centro da cidade no encontro da via com a Fer-

não Dias ou a Dutra."

No traçado atual, o Reservatório de Água do Bananal e a Escola Municipal Nazira Abdou Zanardi, no Jardim Paraíso, serão atingidos. O parecer de Guarulhos vai exigir que um novo reservatório e também uma escola nova, na mesma região, sejam construídos antes de a pista chegar. "Não podemos deixar a população sem água nem escola."

A Dersa informou que não vai se manifestar antes de receber o documento. Entretanto, já está disposta a adiantar a construção

do reservatório. Sobre a escola, não houve resposta.

Compensação. O secretário diz que Guarulhos não quer inviabilizar a obra, mas reafirma que vai brigar pelo interesse do município. "Não há a mínima possibilidade de aprovarmos algo que atrapalhe a população."

Como o trajeto estará 52% em Guarulhos, a Prefeitura quer a mesma proporção em compensações de todos os tipos. "É justo, porque os impactos da operação vão refletir aqui." / **D.Z. e P.S.**

Exemplo da Anchieta amedronta especialistas

Ambientalistas temem na Cantareira repetição de processo de ocupação na Serra do Mar por antigos operários

O histórico de ocupação na Serra do Mar, entre São Paulo e Santos, é sempre lembrado por ambientalistas que temem uma devastação semelhante na Cantareira, após o início das obras do Trecho Norte do Rodoanel. Inaugurada em 1949, a Via Anchieta atraiu, ao longo de três décadas, 7 mil famílias para áreas de preservação permanente localizadas dentro da serra.

A ocupação na Serra do Mar começou com o fim da obra na Anchieta. Milhares de operários



Ocupação. Em três décadas, Via Anchieta atraiu 7 mil famílias para áreas de preservação

que ajudaram a construir a estrada montaram acampamentos provisórios nos mortos da floresta. Mas, quando a estrada foi aberta, os trabalhadores, na maior parte nordestinos, resolveram ficar nos acampamentos

- a maioria deles se transformou nos "bairros-cota". Havia na época vasta demanda por mão de obra nas indústrias que chegavam a Cubatão, o que também agravou o adensamento nas áreas verdes.

Hoje o governo gasta mais de R\$ 1 bilhão em um programa que prevê a retirada dessas famílias. Desde 2007, um efetivo de 300 policiais militares também tenta evitar novas invasões dentro do Parque Estadual Serra do Mar.

As famílias removidas vão morar em conjuntos habitacionais que estão sendo construídos em Santos e Peruibe.

Para ambientalistas, o mesmo risco de degradação corre a Cantareira com o Rodoanel. Eles citam como exemplo mais recente o Trecho Oeste do anel viário, inaugurado em 2002, que contribuiu para o avanço de condomínios em áreas de preservação nos municípios de Cotia e Embu. "Não dá para imaginar que essa obra não vai causar maior expansão nas favelas. É só ver o que aconteceu no Trecho Oeste, que recebeu vários condomínios nos últimos anos", diz o ambientalista Carlos Bocuhy.

Nos condomínios ao lado do Trecho Oeste erguidos antes da pista, como o Residencial Tamboré 1, moradores reclamam que a concessionária não colocou barreiras acústicas na estrada. "Nossa vida virou um inferno. É

impossível dormir de madrugada com o barulho dos caminhões", reclama Marina Leite, de 32 anos. Após longa batalha judicial dos moradores, a concessionária decidiu construir um muro de isolamento acústico entre o km 12 e o km 14 da pista. A obra tem previsão de ser concluída no fim do primeiro semestre. Outro transtorno enfrentam moradores em condomínios de Embu construídos ao lado do Trecho Oeste. Eles reclamam que o movimento de caminhões no Rodoanel causa trepidações e rachaduras nas casas.

Defesa. O governo do Estado argumenta que o Trecho Norte não terá entradas e saídas de fácil acesso, a exemplo do Trecho Sul - a pista que interliga as Rodovias Régis Bittencourt e Imigrantes não registra ocupações no entorno desde sua inauguração, em março de 2010. / **D.Z. e P.S.**