

UOL Notícias • Cotidiano

04/10/2011 - 07h00

Obra de Alckmin e Dilma, Rodoanel Norte acumula polêmicas e vira "Belo Monte paulista"

Guilherme Balza
Do UOL Notícias
Em São Paulo



Foto 3 de 13 - Artistas, intelectuais e ambientalistas realizaram, na noite desta segunda-feira (3), uma "macumba antropófaga" contra a construção do trecho norte do Rodoanel. O ato ocorreu no Teatro Oficina, que fica na Bela Vista, região central da capital paulista, e foi comandado pelo diretor José Celso Martinez **Mais** Alex Almeida/UOL

O trecho norte do Rodoanel, a exemplo do que aconteceu com a usina de Belo Monte, vem mobilizando ambientalistas, artistas e intelectuais, além dos moradores afetados em áreas nobres e carentes, que tentam de diversas formas impedir a execução obra. As polêmicas em torno do trecho já chegaram ao Ministério Público, que estuda pedir a suspensão da obra.

Ontem (3), os críticos do empreendimento lançaram no Teatro Oficina um manifesto e realizaram uma "macumba antropófaga" contra o Rodoanel.

Avaliado em R\$ 6,5 bilhões, o Rodoanel Norte será financiado com recursos do PAC (Plano de Aceleração do Crescimento, R\$ 1,7 bilhão), do governo do Estado (R\$ 2,8 bilhões) e do BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento, R\$ 2 bilhões). "Hoje é a maior obra viária do mundo. É a única obra viária do PAC que está saindo do papel", afirma Laurence Casagrande, presidente da Dersa (Desenvolvimento Rodoviário S/A)--órgão do governo estadual responsável pela obra.





A licença ambiental para o trecho norte do Rodoanel foi aprovada pelo Consema (Conselho Estadual do Meio Ambiente) em junho deste ano. Atualmente, a obra está na fase de pré-qualificação das empreiteiras que devem disputar a licitação. O prazo para a conclusão do trecho norte, o último do Rodoanel, é novembro de 2014.

Só no Ministério Público de São Paulo (MP-SP) há dois inquéritos civis e duas representações contra o trecho norte, em análise nas promotorias de Meio Ambiente, Habitação e Urbanismo e de Guarulhos (SP). No Ministério Público Federal (MPF), há outros dois inquéritos, um questionando o uso de recursos federais na obra e outro relacionado a questões ambientais.

Técnicos do MP-SP estão finalizando um laudo sobre o Eia-Rima, estudo de impacto ambiental elaborado pelo governo que fundamentou a licença para a realização da obra. Se encontrar problemas no Eia-Rima, a promotoria deverá pedir a suspensão da obra até que o governo realize um novo estudo --o atual demorou quase dois anos para ser concluído.

“O estudo preliminar feito pelos técnicos do MP apontaram algumas inconsistências no Eia-Rima. Em cerca de dez dias o estudo complementar ficará pronto e decidiremos como vamos agir”, afirma Gilberto Leme Garcia, promotor de Meio Ambiente.

LEIA MAIS

- ▶ [Dilma oficializa repasse da União para trecho norte do Rodoanel em São Paulo](#) 
- ▶ [Promotoria apura se houve compensação ambiental pelo Rodoanel](#) 
- ▶ [Governo de SP espera novas obras do Rodoanel este ano](#) 
- ▶ [Começam as obras do trecho leste do Rodoanel; prazo é 2014](#) 

Maurício Ribeiro Lopes, promotor de Habitação e Urbanismo, diz que a obra, do jeito que foi aprovada, fere os planos diretores do município de São Paulo e de várias subprefeituras da zona norte. “O trecho norte afronta o plano diretor estratégico, assim como os planos regionais. Aí vem a discussão sobre até que ponto uma obra do Estado pode violar o plano diretor.”

O promotor avalia ainda que a prefeitura de São Paulo não está agindo com autonomia perante a gestão estadual. “Vejo que há uma

grande permissividade do município em franquear poder ao governo do Estado sem maiores exigências. O município de São Paulo está fazendo pouco caso do plano diretor”, diz Ribeiro Lopes.

Serra da Cantareira ameaçada

O trecho norte do Rodoanel terá 44 km de extensão e ligará as rodovias Ayrton Senna, Dutra, Fernão Dias e Bandeirantes. A via passará pelos municípios de São Paulo, Guarulhos e Arujá e margeará o Parque Estadual da Serra da Cantareira.

A serra é considerada a maior floresta em área urbana do mundo e foi tombada Condephaat, Conpresp e Iphan, órgãos de preservação estadual, municipal e nacional, respectivamente. Área de proteção, a Cantareira reúne diversas espécies da mata atlântica e possui dezenas de nascentes, além de abrigar o principal sistema de abastecimento de água da capital.

As mais de 50 entidades ambientalistas que criticam a obra dizem que o trecho norte irá alterar a paisagem da região e provocará impacto sobre o ecossistema. Treze parques situados às margens da Serra da Cantareira também serão diretamente atingidos pela obra.

Os moradores e ambientalistas afirmam que o Eia-Rima foi feito a “toque de caixa”, sem uma análise cuidadosa da área impactada, e não analisou outras possibilidades de traçado.

“O Eia-Rima foi elaborado com base em padrões anglo-saxônicos, que não consideram a realidade local. Não houve democracia, nem transparência. Foi um estudo fechado”, critica Carlos Bocuhy, presidente do Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental e conselheiro do Conama (Conselho Nacional do Meio Ambiente).

“Fomos muito abrangentes na análise de oito traçados. O que foi escolhido é o que terá menor impacto ambiental e conterá a expansão urbana sobre a serra”, diz o presidente da Dersa. Laurence, contudo, admite que mudanças pontuais no traçado, como já ocorreu em Guarulhos e no Jardim Corisco, poderão ser feitas.

Ele afirmou que, a pedido do secretário municipal do Verde de São Paulo, Eduardo Jorge, a Dersa mudou o projeto inicial e vetou o acesso do Rodoanel à avenida Inajar de Souza, que ligaria o anel rodoviário à marginal Tietê.

Outra crítica dos ambientalistas é feita à cúpula da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente, que ignorou uma série de recomendações feitas por técnicos da própria pasta, entre elas a que pediu uma análise geológica da área --que será cortada por sete túneis e terá mais de 100 pontes e viadutos-- e sobre a poluição sonora que a via deverá causar.

Em resposta ao Eia-Rima, as entidades ambientalistas produziram um “contra-rima”, elaborado por pesquisadores da USP (Universidade de São Paulo) que reúne os problemas da obra. O texto foi encaminhado ao BID.

Os ambientalistas reivindicam que a obra seja suspensa e se estude um traçado mais ao norte, por fora do parque, ligando a rodovia Fernão Dias à Dom Pedro. A justificativa é que essa opção causará menor impacto e exigirá menos gastos.

Famílias removidas

A Dersa (Desenvolvimento Rodoviário S.A) --órgão estadual responsável pela obra-- aguarda a procuradoria do Estado emitir os decretos de utilidade pública para iniciar as desapropriações e começar a obra.

Em julho, a previsão era que as desapropriações se iniciassem em setembro, mas agora a Dersa prevê que somente em janeiro os moradores comecem a ser retirados. Mais de 4.000 casas serão desapropriadas, incluindo 2.000 famílias que moram em áreas ocupadas nas últimas décadas na periferia da zona norte, como o Jardim Corisco, Jardim Peri, Jardim Paraná e Parada de Taipas. Por não possuírem as escrituras dos terrenos, as famílias só receberão indenizações pelas benfeitorias construídas.

Só no Jardim Paraná, área ocupada em 1994 por famílias sem-teto, 800 casas serão removidas. Hoje, o bairro tem asfalto, luz elétrica, escolas e uma unidade do CEU (Centro Educacional Unificado). Os moradores ganharam direito à posse da área em 2008, mas não serão recompensados pelos terrenos.

Os moradores reclamam que falta informação sobre seus destinos e temem que a indenização seja baixa. O presidente da Dersa afirma que todas as famílias atingidas poderão escolher entre ganhar um apartamento quitado da CDHU (Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano) ou receber a indenização pelas benfeitorias.

Ainda de acordo com Laurence, os imóveis ficarão prontos em 36 meses. Até a obra ficar pronta, os moradores despejados vão receber bolsa-aluguel no valor de R\$ 480. “Alguns terrenos para os prédios já foram escolhidos. Estamos procurando outros. Não podemos falar onde é para evitar invasões”, alega.