



Transportes

Prefeitura abre corredor de ônibus pela metade na zona sul
Pág. C3

Favela em 4 níveis

No Morro do Borel, quanto mais longe do asfalto, pior se mora
Pág. C6

Parque da Aclimação

Livro de bisneto do fundador conta como local foi criado
Pág. C8

Metrópo

estadão.com.br



Impacto. Comerciantes acreditam que mudança vai prejudicar investimentos na Inajar de Souza

Prefeitura de São Paulo quer alterar o traçado do Trecho Norte do Rodoanel

Município pede a exclusão do acesso da Inajar de Souza, além de mudanças no entorno de oito parques, incluindo a construção de túnel

Renato Machado

A Prefeitura de São Paulo quer promover mudanças no projeto do Trecho Norte do Rodoanel – de responsabilidade da Desenvolvimento Rodoviário S.A. (Dersa), empresa ligada ao governo do Estado. As principais são alterações no traçado de alguns trechos que invadem parques municipais e a exclusão do acesso à futura rodovia pela Avenida Inajar de Souza, na zona norte da capital.

As solicitações estão previstas no parecer do Município sobre o Estudo e o Relatório de Impacto Ambiental (Eia/Rima) do Trecho Norte. A reportagem do Estado teve acesso ao documento, protocolado nos órgãos responsáveis nesta semana. A palavra final sobre possíveis mudanças será dada pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente (veja mais informações abaixo).

O documento prevê a exclusão do acesso da Inajar de Souza para o Rodoanel. O argumento é que a ligação prejudicaria a urbanização da região e também iria impactar o trânsito da Marginal do Tietê – e, como consequência, de toda a cidade. “Não queremos que o Trecho Norte do Rodoanel faça o papel de nova avenida da cidade. O Rodoanel deve retirar o máximo de trânsito possível da Região Metropolitana”, informou o secretário municipal do Verde e Meio Ambiente, Eduardo Jorge, que ressalta a importância econômica, social e ambiental da obra.

A possibilidade de não haver mais o trevo na Inajar de Souza frustrou moradores e comerciantes. “Seria muito bom porque ajudaria a valorizar a nossa região”, diz o empresário Adailton Duarte Barbosa dos Santos, conhecido como Salvador, que tem uma assistência técnica de eletroeletrônicos. Por outro lado, ele teme que sua residência, no Jardim Peri, seja desapropriada. “Ninguém do governo veio aqui e detalhou quais áreas serão desapropriadas. Todo mundo está inseguro.”

PONTOS-CHAVE

O trecho mais polêmico

● Traçado

Havia três opções: perto da capital, intermediário e mais afastado (cortando a Serra da Cantareira).

● Disputas

Definido o traçado intermediário, teve início uma disputa com os municípios, que brigam para não precisar deslocar escolas e parques.

● Licitação

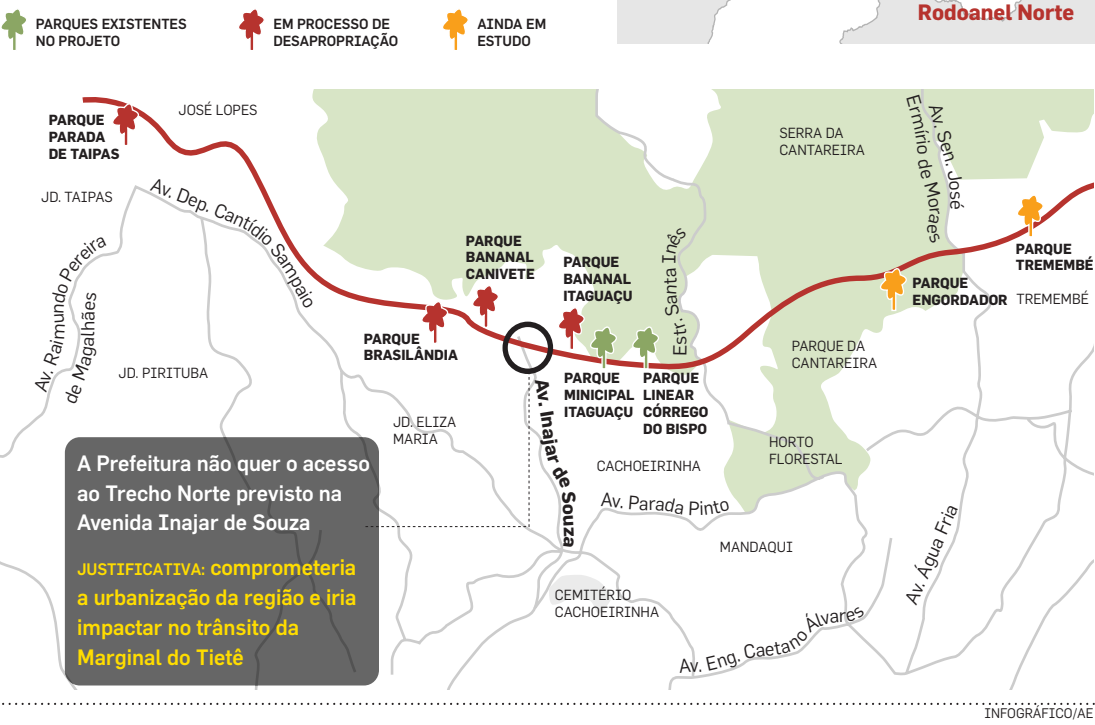
Passados esses processos, o governo espera lançar o edital até junho e começar as obras neste ano.

gião, atrairia mais investimentos”, diz o empresário Adailton Duarte Barbosa dos Santos, conhecido como Salvador, que tem uma assistência técnica de eletroeletrônicos. Por outro lado, ele teme que sua residência, no Jardim Peri, seja desapropriada. “Ninguém do governo veio aqui e detalhou quais áreas serão desapropriadas. Todo mundo está inseguro.”

Parques. Outro ponto-chave do parecer são solicitações de mudanças em determinados trechos do traçado ou no método construtivo empregado para que o Rodoanel não atravessasse e cause impactos em parques municipais – já existentes ou em projeto. Pelo menos oito deles fo-

PONTOS POLÊMICOS

● Parecer da Prefeitura de São Paulo propõe mudanças em questões relativas ao traçado, à compensação ambiental e ao reassentamento de moradores, previstos no Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (Eia/Rima)



ram listados como atingidos de alguma forma pela rodovia.

No Parque Linear do Córrego do Bispo (em licitação), por exemplo, a Prefeitura pede que seja feito um túnel ao longo do terreno. A avaliação é que o viaduto previsto cause grande impacto e descaracterize o vale da “Fazendinha” – haveria supressão de vegetação e o ruído dos

veículos causaria desconforto aos frequentadores.

Na maior parte das justificativas para as mudanças, o Município argumenta que os parques não foram considerados na elaboração do Eia/Rima. Pede-se que haja soluções para reforçar o “efeito barreira”, contra a ocupação desordenada. “O que pedimos em relação aos parques é

um refinamento do traçado”, disse o secretário Eduardo Jorge. Outro pedido da Prefeitura é para que os parques previstos na compensação ambiental sejam construídos ao mesmo tempo em que o próprio Rodoanel e não após, como foi no Trecho Sul.

O documento também solicita que a remoção da população não englobe apenas quem vive

Dersa diz que trevo vai aliviar Marginal do Tietê, não piorar

● A Dersa informou que, ao contrário do que prevê a Prefeitura, o acesso previsto na Inajar de Souza terá aspecto positivo. “No nosso entendimento, os impactos esperados no tráfego da Marginal do Tietê terão vetor positivo, uma vez que o Rodoanel atrairá tráfego que hoje percorre a Marginal”, informou em nota.

Sobre as alterações sugeridas para não provocar impacto nos parques, a empresa diz que as “otimizações do traçado” vêm sendo feitas desde os primeiros encontros com a Secretaria do Verde e Meio Ambiente. Haverá o uso em alguns casos de pontes e viadutos mais longos ou com a extensão de túneis. A Dersa informou que vai criar os parques previstos na compensação ambiental simultaneamente às obras do Trecho Norte. A empresa também diz que o Estudo de Impacto Ambiental trata da realocação da população afetada, mas que pode ampliar as ações com a Prefeitura. / R.M.

na faixa de domínio ou em áreas necessárias para a obra, mas também os ocupantes de áreas de proteção ambiental. “Queremos garantia de que a população que será afetada tenha oportunidade de ficar na capital, de preferência na região norte, e evitar que aconteça migração para Caieiras e Mairiporã, afetando áreas frágeis e de risco”, diz o secretário.

COMO FUNCIONA

