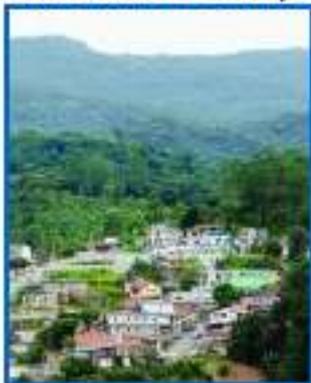


Ambiente: Último trecho do anel viário de São Paulo é o que envolve maior número de desapropriações.

Samantha Maia | De São Paulo



Claudio Belli/Valor



Distrito do Cabuçu, em Guarulhos, e a Serra da Cantareira ao fundo. Segundo traçado do Rodoanel Norte, região deve ser cortada pela autopista

Ao mesmo tempo em que o governo de São Paulo anuncia investimentos de R\$ 800 milhões para combate às enchentes, deve aplicar R\$ 5 bilhões em uma obra que pode aumentar o problema na capital. Trata-se do trecho Norte do Rodoanel - o último do anel viário, com 44 quilômetros -, que está envolto em polêmicas ligadas à preservação da Serra da Cantareira e à interferência na vida da população que habita a área do seu traçado. O trecho exige 50% mais desapropriações que o traçado Sul, além de envolver uma área maior de proteção ambiental.

Além da preservação da fauna e da flora, já bastante afetadas pelo crescimento urbano no entorno da área de preservação ambiental da serra, especialistas alertam para outras questões, como o risco de mais enchentes em São Paulo, o total de desapropriações e o impacto na saúde das pessoas.

Além da preservação da fauna e da flora, já bastante afetadas pelo crescimento urbano no entorno da área de preservação ambiental da serra, especialistas alertam para outras questões, como o risco de mais enchentes em São Paulo, o total de desapropriações e o impacto na saúde das pessoas.

O relatório de impacto ambiental, feito pelo Desenvolvimento Rodoviário (Dersa), está em análise na Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (Cetesb). Procurados, os órgãos do governo não quiseram se pronunciar antes de uma conclusão das análises. Desse estudo constam também as observações dos moradores e de especialistas, colhidas em audiências públicas feitas nas cidades que serão afetadas pela construção. O Rodoanel Norte ligará o trecho Leste, em Mauá, ao trecho Oeste, passando pelos municípios de Arujá, Guarulhos e São Paulo. Cálculo inicial indica que devem ser suprimidos cerca de 98 hectares de vegetação nativa.



O número de edificações atingidas chega a 2.784 propriedades, das quais 1.844 em São Paulo, 937 em Guarulhos, e 3 em Arujá. É o trecho que deve atingir mais pessoas, seguido do Sul, com 1.813 desapropriações, 61 quilômetros de extensão e R\$ 5 bilhões de investimento. O Trecho Sul também enfrentou resistência ambiental pelos viadutos sobre as represas Billings e Guarapiranga.

Agora, o governo paulista enfrenta uma nova batalha. Especialistas alertam que o efeito do Rodoanel Norte sobre o rio Tietê pode ser perigoso. Um possível aumento da vazão das águas das chuvas para o rio Cabuçu, na região norte de Guarulhos, devido ao aumento da área impermeabilizada pelo asfalto, pode fazer com que as águas corram mais rapidamente para o Tietê e causem mais enchentes na capital. A área a ser impermeabilizada, apenas em Guarulhos, é de aproximadamente 23 quilômetros de comprimento por 130 metros de largura.

"Enquanto a Mata Atlântica segura a água das chuvas, fazendo com que ela chegue mais devagar nas áreas mais baixas e planas, como é o caso do rio Tietê, quando há pavimentação a tendência é a água descer em corredeira pelos afluentes", diz Carlos Bocuhy, presidente do Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental (Proam) e conselheiro do Conselho Estadual de Meio Ambiente (Consema). No começo deste ano, uma enchente nos córregos Cabuçu de Cima e Cabuçu de Baixo contribuiu com a cheia no Tietê em São Paulo. Eles estão próximos do traçado do Rodoanel Norte.

O geólogo Delmar Mattes, ex-secretário de Vias Públicas na gestão paulistana de Luiza Erundina (PT), alerta que essa é uma das maiores provas de que as obras precisam estar mais articuladas com as políticas de ocupação urbana das cidades. "É preciso pensar o efeito também sobre as cidades vizinhas e trabalhar planos conjuntos para não haver prejuízos lá na frente", diz.

O impacto sobre a população e a ausência da análise sobre alternativas de engenharia que evitem um impacto direto nas propriedades também foram problemas levantados pelos especialistas nas audiências públicas. O material enviado do estudo de impacto ambiental (EIA-Rima), em análise pela Cetesb, terá a palavra final do Consema, mas não há prazo definido para a conclusão da análise.

Bocuhy considera que o estudo apresentado pelo Dersa ainda é insuficiente para decidir pela construção do trecho Norte no traçado apresentado. Uma das questões salientadas pelo especialista é de que não foi avaliada qual a capacidade de dispersão de poluentes gerados pela movimentação de veículos numa região baixa como o pé da Serra da Cantareira.

Segundo Bocuhy, a floresta não tem capacidade para absorver a poluição gerada pela via, e vai sofrer estragos. O que se verifica em outros casos semelhantes é um dano à mata exposta aos ruídos e à poluição. A fumaça gerada pelos veículos também deve atingir a população que reside no entorno, aumentando a incidência de doenças cardiorrespiratórias. "Estamos assistindo ao mesmo caso de Cubatão (litoral norte de São Paulo). Não se pode jogar num paredão de mata uma fonte de poluição intensa como uma autovia. O Rodoanel deve ficar saturado em pouco tempo, devido à demanda reprimida dos veículos, e esse movimento deve degradar o ambiente", diz. Em Cubatão, foi necessário reflorestar parte da mata por causa do efeito da poluição.

Bocuhy diz que hoje já é possível realizar estimativas sobre o efeito da poluição provocada por uma autopista sobre a saúde dos moradores e que é um erro não levar isso em consideração no relatório de impactos do empreendimento. "Esses investimentos deviam fazer parte da política de controle de poluição do Estado, pois há uma população envolvida", diz.

Para o pesquisador Alfésio Braga, da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (USP), a poluição vai bater na Serra da Cantareira e voltar para as áreas mais baixas, chegando à população que vive no entorno. "O estudo não se preocupou em saber qual seria esse impacto para a população, como, por exemplo, o aumento de internações e de tratamentos médicos devido à poluição."

O problema dos ruídos deve ser o maior vilão para a fauna e a flora da Serra da Cantareira. Segundo Mattes, geólogo, existem 383 espécies catalogadas na região, algumas com risco de extinção. A organização não-governamental (ONG) SOS Mata Atlântica monitora o desmatamento do bioma e a conclusão é de que ele é um dos mais frágeis do país, com apenas 7,9% da sua área total preservada em relação ao original. A conclusão da ONG é de que qualquer desmatamento é uma ameaça.