



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

Ata da 51ª Reunião Plenária Extraordinária do Conselho Estadual do Meio Ambiente, realizada no dia 22 de dezembro de 1997.

Realizou-se, no dia 22 de dezembro de 1997, às 13:30 horas, no Auditório Augusto Ruschi da Cetesb, a 51ª Reunião Plenária Extraordinária, à qual compareceram os seguintes conselheiros: **Stela Goldenstein, Carlos Alberto Hailer Bocuhy, Sílvia Morawski, Marlene Gardel, Lady Virgínia Traldi Meneses, Antonio Carlos Gonçalves, Osmar S. Franco, Ubirajara Sampaio de Campos, João Affonso Lacerda, Hélvio Nicolau Moisés, Flávio H. M. Schlittler, Emílio Y. Onishi, Jorge E. S. Funaro, Luiz Antonio Quitério, Roberto Israel Eisenberg Saruê, Leynad Ayer de Oliveira, Benedito A. R. Matielo, Eduardo Trani, Horácio Pedro Peralta, Condesmar Fernandes de Oliveira, Antonio Carlos Macedo, Antonio Marsiglia Netto, Helena de Queiroz Carrascosa von Glehn, Maria Inês Landini Dolci, José Mauro Dedemo Orlandini, Antonio Cyro J. Azevedo, Rui Miguel Cavalheiro, Maria Tereza Mariano, Antonio da Silva Nunes, Adalton Paes Manso, Elza Takahashi, Miguel Kozma, Henriete Macedo, Luiz Carlos T. Gomes e Neusa Maria Marcondes Viana de Assis.** Depois de o Secretário Executivo declarar abertos os trabalhos e de ler a pauta da reunião - apreciação do parecer da Câmara Técnica de Sistemas de Transporte sobre a viabilidade ambiental do empreendimento “Trecho Oeste do Rodoanel Metropolitano”, de responsabilidade da DERSA-Desenvolvimento Rodoviário S.A., com base no Parecer Técnico CPRN/DAIA 329/97 sobre o respectivo EIA/RIMA (Proc. SMA 13.522/97) -, a Presidente do Conselho, depois de anunciar a presença dos Secretários Nacional e Estadual dos Transportes, ambos representantes dos empreendedores nos âmbitos federal e estadual, teceu considerações sobre a magnitude desse empreendimento, digno de ser analisado por um conselho com a importância e o porte do Consema e que já havia sido analisado no fórum da Câmara Técnica específica e discutido em várias audiências públicas. Em seguida, o Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, declarou que se passaria a analisar o parecer da Câmara Técnica de Transportes sobre a viabilidade ambiental desse empreendimento, passando, inicialmente, a palavra ao relator da matéria, o conselheiro Hélvio Nicolau Moisés, que, depois de informar que o EIA/RIMA do empreendimento “Rodoanel Metropolitano de São Paulo-Trecho Oeste”, de responsabilidade da DERSA-Desenvolvimento Rodoviário S/A, fora elaborado pela Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo, fez a leitura desse parecer, o qual integra a pasta dessa reunião. Em seguida, o Secretário Executivo declarou que estava aberta a discussão e que os representantes do empreendedor, da equipe consultora que elaborou o EIA/RIMA e os técnicos do DAIA poderiam ser solicitados a oferecer informações sobre questões acerca das quais persistam algumas dúvidas, caso os conselheiros participantes da Câmara Técnica não possam responder. Inicialmente ocorreu a manifestação do conselheiro Condesmar de Oliveira, que teceu as seguintes considerações: que a primeira questão era a justificativa do empreendimento, pois o EIA em diversos momentos declarava claramente o modelo adotado, o qual era totalmente superado, surpreendendo o fato de a Escola de Sociologia e Política defendê-lo; que, por exemplo, esse Estudo informava que, do total dos investimentos privados, confirmados no Estado de São Paulo até o ano 2000, ou seja, 21.142 bilhões de reais, 28% seriam destinados ao Vale do Paraíba, 21% à região de Campinas e somente 14% à RMSP, 9% dos quais dirigidos aos Municípios do ABCD; que o EIA/RIMA fazia referências, ainda, à perda de atratividade da RMSP e às consequências futuras para a renda média da população, e ao fato de o Estado vir buscando soluções para esse problema, sendo uma delas a implantação desse anel viário; que esse EIA fazia referências ainda ao processo em curso de



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

desregulamentação dos mercados e da dinâmica econômica e afirmava que ele tendia a favorecer, em primeira instância, as regiões e unidades da Federação, que possuíam uma infra-estrutura mais consolidada, mercado interno mais amplo, base produtiva diversificada, nível tecnológico, competência empresarial e integração setorial; que esse Estudo afirmava que esse processo favorecerá o Estado de São Paulo e reduzirá a tendência de desconcentração econômica; que a lógica seguida era de uma concepção desenvolvimentista, que, inclusive, contou com a visão defendida pelo General Golbery do Couto e Silva, que proclamava ser necessário - criando, em todo o País - corredores de exportação; que julgava não dever mais ser adotado no País esse modelo de desenvolvimento, e que, se esse empreendimento era a imagem desse modelo, sua repetição, que ele deveria ser repensado, pois implicava em concentrar renda na RMSP, e que, portanto, política, econômica e ambientalmente esse modelo era insustentável. Em seguida, manifestou-se o Professor Cândido Malta, na condição de assistente do conselheiro Roberto Saruê, que teceu as seguintes considerações: que esse empreendimento não era neutro em relação à ordenação do espaço urbano, pois possuiria um papel adensador por onde passasse, fosse ele bloqueado ou não, porque induziria o uso do solo em torno do anel; que, se for construída uma marginal próximo ao anel, esse efeito indutor será maior; que esse empreendimento estava sendo pensado num momento em que a metrópole estava sofrendo um intenso congestionamento de tráfego, em cujo contexto ele teria um papel mitigador, e que, de fato, ele poderia ter esse papel; que se, concomitantemente à implantação desse rodoanel, não se estiver pensando um planejamento para a metrópole em termos de circulação, ocorrerá um provável desbalanceamento em termos de oferta de acessibilidade; que, dessa situação, poderia resultar aquilo que os economistas chamavam de renda diferencial, uma imensa valorização do solo no entorno do rodoanel, porque ele passará a ser um lugar excepcionalmente bom para instalarem-se atividades de porte metropolitano; que, para quem irá empreender, essa situação será maravilhosa, na medida em que possibilitará uma ótima taxa de retorno, em termos de investimento privado, mas que, para o conjunto da metrópole, passar-se-ia a mensagem de que o rodoanel irá resolver os problemas da cidade, o que não acontecerá, apenas melhorará um pouquinho, ao retirar uma certa proporção de transporte de carga, por caminhões, isto é, aqueles que não se destinam à RMSP; que essa contextualização sugeria que se repensasse essa estratégia básica, pois o papel do rodoanel não seria de trazer desenvolvimento, mas de evitar a decadência econômica, pois já se estava deparando com uma decadência, pela saída das indústrias da RMSP, e se estava confrontando com o desemprego crescente, o mais alto do País, e se teria de criar condições para manter-se a competitividade de São Paulo face a outras cidades, não apenas do Brasil, mas da própria América Latina; que se tinha, por esses motivos, de pensar esse empreendimento como parte de uma estratégia metropolitana, mas isso não acontecia, pois não se tinha um plano metropolitano, embora não visualizasse as razões para que o Estado não fizesse esse plano, a não ser que estivesse de tal modo envolvido em uma ideologia que o impedisse de agir, pois só uma crença muito forte de que o planejamento era ruim impedia que ele fosse feito; que o Estado possuía capacidade técnica, possuía condições econômicas, possuía tudo para executar esse plano e perguntava por que ele não era feito; que o rodoanel provocará um impacto muito grande nos mananciais; pois a Prefeitura de Itapeverica da Serra, ao elaborar seu plano diretor, se defrontava com a seguinte questão: o plano de diretrizes de proteção ambiental, chamado de PDPA, em elaboração pelo Governo Estadual, previa, para esse Município, no máximo, 160 mil habitantes, embora atualmente ele já contasse com 110 mil, e esse novo máximo, cinquenta mil habitantes, seria atingido, no máximo, em sete ou oito anos, e que, se o Rodoanel passar por esse Município, seria quase impossível impedir que se ultrapassasse essa densidade



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

máxima que o PDPA estava propondo; que, portanto, não estava havendo coerência entre pensar o rodoanel e pensar os mananciais; que se tinha de evitar que os mananciais fossem atingidos e que o argumento de que o rodoanel era uma rodovia fechada, e, portanto, não provocava impacto urbano para o seu entorno, era desmentido pelo próprio EIA; que, no caso do Mauá, se estava propondo uma mudança no traçado para retirá-lo da área do manancial Ribeirão Guaió, ao lado do qual a DERSA havia estabelecido o traçado; que às margens do Ribeirão Guaió havia um manancial que poderia atender 100 mil habitantes e esse manancial era contemplado pela lei que acabara de ser aprovada, e, no final do trajeto do trecho oeste, já se avançava um pouco nesse manancial, precisamente no trecho do Embu-Mirim, onde 1 km passava perto; que o traçado proposto por Adriano Branco, na época em que era Secretário dos Transportes do Governo Montoro, foi previsto fora dos mananciais; que perguntava se não era possível combinar esse traçado com o da Via Perimetral Metropolitana; que se podia argumentar que o traçado, em sua continuidade, poderia ser modificado para sair da área de proteção de mananciais, que essa possibilidade existia, mas já se estava avançando na área de mananciais; que o Município de Mauá, como o de Osasco, pedia uma marginal para que se fizesse a interligação transversal do sistema viário de Mauá, que era todo radioconcêntrico, e a tese era a mesma: o impacto urbano era muito grande e era necessário que EIA/RIMA desse conta desse impacto; que, na escala macro, se deveria ter o plano metropolitano para dar conta dos impactos desse anel, pensando o sistema metropolitano de circulação em seu todo, incluindo a questão ferroviária; que se vivia a problemática do automóvel de forma dramática, pois todo o desenvolvimento era fundado na absorção daquilo que a indústria automobilística produzia e se via a cidade paralisando por conta disso, se vivia uma contradição violenta, pois, se a cidade paralisasse, o progresso nas grandes cidades brasileiras se estancava pelos custos que produzia; que só se pensava em custos sociais, em custos trazidos pelas leis sociais, que era o “custo Brasil”, e perguntava pelo custo Brasil derivado de cidades cada vez mais congestionadas; que o momento em que se pensava o rodoanel era o momento de se pensar corretamente essas questões, e não via elas serem corretamente colocadas através do planejamento; que talvez não fosse necessário o trecho norte, já que existiria o trecho sul; que a proposta era que os Municípios que terão esse impacto recebam um auxílio do Governo Estadual, embora não se saiba bem de que forma, para que as medidas adotadas fossem ao encontro dessa costura do anel com seu entorno urbano; que não se poderia aceitar a tese de que, fechando o anel, o adensamento não se daria, que essa tese era extremamente perigosa, pois os exemplos mostravam o contrário. Os representantes da equipe responsável pela elaboração do EIA/RIMA ofereceram, grosso modo, as seguintes explicações: que assinavam embaixo todas as preocupações assinaladas pelo Professor Cândido, mas que, remetidas para o trecho oeste, que era objeto de licenciamento, muitas delas - que também haviam sido levantadas pela equipe técnica - foram respondidas pelo EIA; que as outras colocações, principalmente aquelas relativas ao trecho sul, serão certamente objeto de estudo específico a ser realizado para esse trecho; que existia, nesse momento, apenas uma diretriz de projeto em um nível que já foi amplamente discutido nas reuniões de Câmara Técnica para elaboração do termo de referência; que, para o estudo do trecho oeste, inicialmente foi feito um levantamento de todas as alternativas históricas existentes, de todas aquelas que foram propostas nos últimos quarenta anos nos quais se tentou oferecer uma solução para problema de circulação de caminhões de carga entre rodovias chegando a São Paulo; que algumas delas não eram mais viáveis e foi feito um estudo de todas as alternativas de traçado possíveis; que essas alternativas viáveis, que terminaram consolidadas em seis, sofreram um processo de comparação ambiental de impacto e, posteriormente, foi escolhida a de menor impacto; que, no



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

trecho sul, tudo isso deveria ser feito e que o objeto de licenciamento era o traçado do trecho oeste, que, por si, não fechava nenhuma alternativa de traçado para o trecho sul; que, apesar de o trecho oeste estar correndo zona altamente urbanizada, ele não segmentava nenhum bairro e que os bairros que estavam sendo cortados o eram apenas em uma faixa lindeira, que estava sendo totalmente desapropriada; que estava sendo proposta no EIA/RIMA uma série de medidas para garantir o isolamento acústico, de segurança e, inclusive, de paisagem; que o estudo para o trecho sul será feito e se tinha muita confiança nos instrumentos de fiscalização que já existiam no Estado, dos quais essa Casa era testemunha; que o conceito de rodovia fechada era recente e concebia a rede viária local correndo paralela, a 5 metros da faixa de domínio, mas sem possibilidade de acesso; que não adiantava o prefeito pedir que o construísse, pois essa solicitação não seria concedida, como acontecia atualmente com a Rodovia dos Bandeirantes, que sofrera uma pressão muito grande para construção de vias que garantissem o acesso a ela, principalmente ao norte da Grande São Paulo, e que esse acesso nunca fora autorizado; que, entretanto, em todos os trechos onde forem feitos acessos, haverá adensamento, haverá valorização e criação de pólos de urbanização, mas que eles possuíam limites, pois eram poucos os vazios a serem ocupados; que esses vazios não ocorriam, por exemplo, em Osasco e Carapicuíba; que precisava ser feito algo para que, do ponto de vista municipal, essa obra fosse incorporada; que fora proposta medida de apoio técnico - só técnico, pois as Prefeituras possuíam autonomia política para gerir os seus territórios - e financeiro da DERSA, pois parte da verba ambiental seria direcionada para adaptação aos planos diretores dos Municípios; que, ao se aprovar esse trecho oeste, não se estava aprovando uma alternativa para o trecho sul; que, em relação às noções de desenvolvimento referidas pelos conselheiros, reiterava as afirmações do EIA, pois concebia que desenvolvimento não era desenvolvimentista, pois havia entre os dois uma diferença conceitual muito grande. O representante do empreendedor, Ives de Freitas, teceu as seguintes considerações: que, em setembro do ano passado, haviam sido definidas as diretrizes estratégicas para o empreendimento em seu conjunto; que, em relação à política metropolitana, foi previsto promover-se a articulação institucional, no sentido de envolverem-se os Municípios da RMSP no processo de concepção e avaliação de custos-benefícios do empreendimento, bem como no estabelecimento das diretrizes de uso e ocupação do solo, que viabilizassem a implantação e o funcionamento do rodoanel em curto, médio e longo prazos; que as Secretarias Estaduais envolvidas, com a participação dos Municípios integrantes da RMSP, definiram as estratégias de desenvolvimento metropolitano dentro do qual deverá inserir-se o rodoanel; que o plano metropolitano foi encaminhado à Assembléia Legislativa do Estado, onde se encontrava até hoje sem que tivesse sido objeto de manifestação por parte dos deputados, e que, entretanto, algumas das diretrizes ali colocadas foram incorporadas, senão no total, mas parcialmente, pelo Estudo sobre o rodoanel; que, com relação aos mananciais, foi proposto que a passagem do rodoanel pelas áreas de proteção dos mananciais, incluindo as do Sistema Produtor da Cantareira, será admitida se for associada à implantação de um sistema de parques contínuos de ambos os lados, ao longo de todo o seu percurso, além da incorporação, pelo empreendimento, de um conjunto de medidas requeridas para proteção de recursos hídricos, previstas no âmbito da legislação vigente, destacando-se, nesse contexto, a lei recentemente promulgada de revisão da antiga política de mananciais, que favorecia uma reordenação do uso e ocupação do solo, à qual o rodoanel poderá responder favoravelmente. Depois de a conselheira Helena Carrascosa informar que haverá um EIA/RIMA para o restante do rodoanel, e não apenas para o trecho sul, pois esse foi um acordo feito, inclusive na Câmara Técnica de Transportes, quando foi analisado o Plano de Trabalho e fixado o termo de referência, o



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

conselheiro Carlos Bocuhy ofereceu as seguintes informações: que se dirigia, principalmente, a professora Ana Piazza, pois considerava “desinformação” sua afirmação de que se poderia confiar na fiscalização dos mananciais por parte do Estado, pois a RMSP cresceu 20% em direção aos mananciais metropolitanos nos últimos seis anos, de acordo com o censo, e que, portanto, o crescimento se deu sobre os mananciais, e que, portanto, essa afirmação era um absurdo, pois os fatos a contestavam, e esses se objetivavam no censo feito pelo IBGE; que se poderia aceitar muitos argumentos técnicos, mas esse pedido de confiança aos ambientalistas, que já se sentiam moralmente ofendidos de tanto cobrar, sem obter qualquer resposta, fiscalização por parte dessa Secretaria; que, embora fossem prometidos planos emergenciais, novos modelos de gestão, aprovação de nova legislação para os mananciais, os grandes problemas metropolitanos continuavam sendo gerados pela falta de controle do uso do solo, para o que contribuirá esse projeto lançado sobre os mananciais, defendido como rodovia fechada e não-indutor de adensamento; que se se confiar na estrutura de fiscalização do Estado, ela certamente responderá, a quem lhe cobrar vigilância, que não tem condições; que a falta de integração entre Estados e Municípios no que diz respeito ao controle do solo metropolitano foi percebido quando da apreciação do empreendimento “Aprofundamento da Calha do Rio Tietê”, pois não existe o controle territorial da metrópole; que se comprovava o que ora afirmava em um artigo publicado no “Diário de Osasco Regional”, em 9 de dezembro, noticiando a desapropriação, pela Prefeitura Municipal de Osasco, de 27.364 m2 de terrenos localizados ao longo da Estrada Velha de Cotia, na Chácara Everest, para transformá-la numa via expressa paralela ao rodoanel, que cortará o Município às margens do Córrego Carapicuíba; que, por essa razão, questionava o conceito de via expressa e o controle do uso do solo e a negação feita nessa reunião de que esse empreendimento não era norteado por uma concepção desenvolvimentista; que irá acontecer, ao longo do rodoanel, o que ocorreu com a Rodovia dos Imigrantes, que era uma rodovia fechada e que, ao se abrir um trevo, deu origem a um boom habitacional sobre os mananciais, possibilitando o desaparecimento do Braço do Alvarenga; que colocava essas discrepâncias, sem que deixasse de reconhecer o trabalho dos técnicos, mas que alertava para a impossibilidade de se dar um cheque em branco para o Poder Público. Em seguida, em nome da conselheira Leynad Ayer de Oliveira, houve a manifestação de Meire Garcia Pizelli, que teceu as seguintes considerações: que o projeto atendesse seu real objetivo, que era a melhoria da qualidade de vida da RMSP, pois, infelizmente, se não se tiver uma política clara de desenvolvimento, tão pouco uma gestão ambiental integrada, se chegará a uma situação de caos; que era preciso evitar o adensamento na RMSP, principalmente nas áreas lindeiras; que, se não houver restrição ao uso e ocupação do solo na RMSP, se o governo não agir com responsabilidade e planejar uma política de desenvolvimento com qualidade de vida, se chegará a uma situação crítica e violenta em São Paulo. Em seguida, fez uso da palavra o conselheiro Horácio Pedro Peralta, que teceu as seguintes considerações: que esse empreendimento era compatível com uma visão desenvolvimentista, da época de 70, quando se vivia o auge do “Brasil pra Frente”, na época de Médici e Geisel, quando se produziram algumas anomalias ambientais, Sete Quedas, Transamazônica, Cubatão; que, na década de 90, se mudou o discurso, com a Eco-92, aliando-se, à vertente ambiental, o desenvolvimento, quando se produziu a inserção da avaliação ambiental estratégica, nas obras, projetos e empreendimentos; que se observava que o rodoanel era uma obra de desenvolvimento, de geração de emprego, mas geração de emprego para um determinado segmento, para quem empreenderá a obra, quem trabalhará na obra, quem fará a terraplenagem da obra, e, na cadeia subsequente, aqueles que trabalharão vinculados a esse serviço; mas que não se tratava de uma obra de desenvolvimento regional, pelo contrário, pois induzia à



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

ocupação de solo de forma errônea, vindo de encontro das diretrizes do Plano Metropolitano da Grande São Paulo-1994-2010 (leu um trecho desse documento para comprovar seus pontos de vista); que os impactos desse empreendimento na área de influência direta podiam ser mitigados, mas que, em relação à área de influência indireta, não, pois sequer havia sido discutido, com os Municípios que a constituíam, uma avaliação ambiental ou um reordenamento do uso do solo; que Meire Pizelli fez uma representação a essa Casa requerendo realização de audiência pública e conseqüente EIA/RIMA para examinar os planos de construção da via marginal com a extensão de 10 km e contígua ao rodoanel, como também os projetos habitacionais para a área lindeira a esse empreendimento; que o primeiro efeito dessa obra seria o adensamento da cidade e que isso seria possibilitado pela construção de vias marginais e habitações em bolsões de áreas verdes; que esse era o primeiro sintoma que deveria ter motivado o Governo a avaliar esse empreendimento numa perspectiva ambiental estratégica, readequando o uso e a ocupação do solo, por onde o rodoanel passasse, de forma adequada, de modo a evitar o adensamento; que não se poderia apoiar na fiscalização feita pelos Municípios, pois eram eles os primeiros a combater o planejamento urbano, porque queriam crescer, adensar e produzir, e também porque neles os loteamentos se frutificavam e fortaleciam; que ninguém garantirá que as áreas lindeiras ao rodoanel terão o zoneamento adequado para o perfil dessa obra; que era necessário fazer a avaliação estratégica do trecho subsequente a ser analisado. Houve a intervenção de Ana Iversson, argumentando que, ao declarar sua confiança nessa Casa, havia-se referido ao Consema, que era tripartite, pois não possuía uma confiança irrestrita no Estado, mas, sim, nos vários órgãos que atuavam de maneira ordenada e conseqüente, todos os empreendedores, as ONGs e também na possibilidade de uma autofiscalização; que os 10 km da marginal referidos pelo conselheiro Horácio Peralta não faziam parte do empreendimento; que no Município de Osasco só haverá marginais entre a Avenida dos Autonomistas e a intercessão no bairro Jardim Padroeira; que todas as adequações posteriores que as Prefeituras terão de fazer, em função do rodoanel, serão objeto de licenciamento específico e o empreendedor não será a DERSA, pois ela não tem poder para tanto; que essa empreza vinha conversando com cada Prefeitura sobre os planos viários que deveriam ser implementados de modo a adequá-los ao traçado do rodoanel. Em seguida, ocorreu a manifestação do Secretário de Planejamento do Município de Osasco, Ângelo Melli, que teceu as seguintes considerações: que a imprensa do Município de Osasco havia trazido um grande equívoco para as manchetes e que, antes de tudo, elogiava essa forma transparente e democrática de se expor; que essa manchete estava absolutamente equivocada e que o Município de Osasco havia promulgado, no dia anterior ao da publicação desse artigo, um decreto de desapropriação de um trecho de cerca de 27 mil metros, que era um trecho necessário de ação urbana e a repórter inferiu que se tratava de obras do rodoanel; que isso não era verdade, tratava-se de uma decisão urbana de ligação de trechos do km 20 da Rodovia Raposo Tavares com a Estrada Velha de Cotia, exatamente num trecho em que havia uma urbanização urbana muito grande, que tornava necessária essa ligação, mas nada tinha a ver com marginal do rodoanel, pois, embora o Município tivesse proposto a ligação marginal ao rodoanel, a DERSA até agora não a havia contemplado; que essa proposta se devia ao fato de o trecho de Osasco, que seria cortado por esse empreendimento, já se encontrar totalmente urbanizado, absolutamente ocupado, e que, para as áreas ainda não-ocupadas, já havia projetos aprovados para a implantação de empreendimentos, quer ele, Secretário, gostasse ou não; que era um trecho de fim de ocupação urbana na região do Vale de Carapicuíba e que não se tratava de vale incluído nas áreas de proteção de mananciais e não era utilizado para produção de água; e que, pelo fato de o trecho por onde o rodoanel passará constituir área urbanizada com uma



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

malha urbana precária, de pequeno porte, o Município estava preocupado com as consequências da atratividade que os acessos poderão passar a exercer, porque o Município pedia as marginais; que o Rodoanel não constituía um quebra-galho para o Município fazer a ligação inter-bairros de sua cidade. Em seguida, ocorreu a manifestação de Marília Rondani, na condição de assessora do conselheiro Condesmar Oliveira, que teceu as seguintes considerações: que não houve uma notificação da população que estava sofrendo os impactos, que continuará morando na região lindeira e que, na maior parte dos casos, nem sabe do empreendimento rodoanel, como a população do Jardim Santa Maria, onde já existem duas rodovias, uma de pequeno porte, a Estrada Velha de Cotia, e outra, de meio porte, a Rodovia Raposo Tavares, e que iria ganhar de presente o rodoanel, que seria a terceira rodovia destruindo a única área verde, o Morrinhos, destruindo a qualidade de vida, a pouco que se tinha; que essa população iria sofrer as consequências da poluição atmosférica e sonora; que haverá perda da qualidade de vida, mas que, como essa população era de baixa renda, esses fatos não constituíam problema; que, se esse EIA/RIMA tivesse sido elaborado pelo geógrafo Azis Ab'saber, pelo geólogo Malheiro, pelo arquiteto Professor Cândido, se teria chegado a outro resultado, a outro EIA/RIMA, o que não quer dizer que uma equipe fosse menos competente ou científica que a outra, mas que possuíam visões de mundo diferentes; que no final do século passado já fora percebido, pelas ciências humanas, que havia subjetividade nas conclusões, pessoas diferentes concluirão coisas diferentes; que, no começo do século, em torno de 1910, a subjetividade foi percebida nas ciências exatas, na ciência sobre a física, e, em 1940, o filósofo Adorno, na Escola de Frankfurt, reconheceu o fato subjetividade na produção científica; que esse seria um ponto sobre os quais as pessoas deveriam pensar, inclusive porque esse rodoanel mexia com vida de muita gente; que, em relação à modelagem, era dada muita ênfase a esse instrumento, mas, mesmo se essa equipe fosse vinculada à NASA, essa modelagem seria limitada, questionável, porque os dados da realidade transcendem toda e qualquer tentativa de aprisionamento; que se dirigia ao verdadeiro empreendedor, que não estava presente e era o Professor Fernando Henrique Cardoso, pois se sabia que essa votação estava sendo feita às vésperas do Natal, a toque de caixa, porque o Presidente Fernando Henrique e os demais membros do governo haviam tomado algumas decisões em relação ao Mercosul, inclusive a de que São Paulo seria a sua capital e, portanto, seria necessário o rodoanel, o que fazia com que esse empreendimento fosse imposto à população, sem a sua participação nas discussões, e sem que fosse discutido pela comunidade científica, pois não bastava discuti-lo na Escola Politécnica; que se endereçava ao Presidente para dizer que ele não deveria impor o parâmetro da razão técnica para o processo de reurbanização da América Latina. Depois de o conselheiro Condesmar de Oliveira expor que a consulta à comunidade devia influenciar as tomadas de decisão e que na reunião Câmara Técnica de Transportes, que analisou esse empreendimento, ficara decidido que a consulta aos conselheiros deveria preceder às reuniões públicas, para que encontrassem um melhor formato para elas e decidissem sobre o local de sua realização, mas que isso não aconteceu, pois elas foram realizadas durante o dia e se transformaram em uma peça de propaganda do Governo, o Secretário dos Transportes, Michael Zeitlyn, informou ter comparecido as duas audiências públicas legais e que ambas haviam sido realizadas à noite, após o que, a Presidente do Conselho declarou que a praxe da SMA era realizar não reuniões, mas, sim, audiências públicas, e que, para discussão desse empreendimento, foram realizadas, além de audiências, reuniões públicas. Depois de a conselheira Helena Carrascosa declarar que a avaliação do EIA/RIMA desse empreendimento teve grande ganho com a participação da sociedade civil, respondendo, o representante do empreendedor, respondendo à questão colocada pelo conselheiro Antonio Carlos Macedo, declarou que o conceito de



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

empreendimento aberto ou não implicava apenas no aumento ou não do número de desapropriações, uma vez que não alterava o traçado, o qual fora fruto de uma escolha entre cinquenta alternativas. Em seguida, o arquiteto Cândido Malta, assessor da conselheira Leinad Ayer de Oliveira, teceu as seguintes considerações: que, se o critério adotado foi passar por áreas livres ao invés de bairros, para se evitar um custo social e financeiro, no trecho sul inevitavelmente se passará por áreas de manancial; que, na década de 70, quando se estava elaborando a lei de mananciais, a Cetesb constatou, a partir de algumas estimativas, que, para se trazer água da Represa de Guarapiranga para a Capital, se teria um custo de quatro milhões de dólares e que acreditava, atualmente, custar o dobro essa transposição, podendo-se estimar que, no mínimo, seriam necessários oito milhões de dólares, razão por que se deveria perguntar o que custaria menos, habitação, que se pode implantar em qualquer lugar, ou trazer água de regiões distantes; que, por esse motivo, propunha que se revisse esse o traçado no trecho sul, pois aquele proposto colocava em risco os mananciais da metrópole. Depois de o representante do empreendedor esclarecer que nenhum critério estava sendo eleito, mas apenas se levando em conta projetos sociais, que não se estava simplesmente buscando áreas vazias, mas algumas soluções que protegessem tanto a população como as bacias, que o traçado no trecho sul não estava ainda projetado, que precisamente se estava discutindo para o trecho que passará no Município de Embu-Mirim um traçado que não passasse pela várzea ou que protegesse o rio, que, em relação aos mananciais, seria ainda elaborado um projeto, que não se tinha elementos para discutir esse trecho e que isso seria feito em um segundo momento, o conselheiro Roberto Saruê, após fazer comentários sobre a vida na metrópole, a qual vinha, sucessivamente, perdendo sua qualidade, e que, só nos fins de semana, ela melhorava um pouco, em virtude do menor número de veículos em circulação, o que, inclusive, possibilitava uma diminuição dos ruídos, perguntou se, pelo fato de o rodoanel atravessar áreas urbanas e induzir à ocupação, existia algum plano que propunha medidas de mitigação dos ruídos, como, por exemplo, recuos com um mínimo de trinta metros, faixas de domínio com vegetação, verdadeiras barreiras físicas, pois, apesar das determinações do Conama em relação à emissão de ruídos, esta dependia também do ano de fabricação do veículos; acrescentou, ainda, que, em função dessas peculiaridades, deveria ser elaborado um estudo considerando as emissões e o número de veículos que circulará no rodoanel e propondo seja fiscalizada não só a emissão de ruídos, mas também de poluentes. Em seguida, o conselheiro Carlos Bocuhy fez os seguintes comentários: que, de fato, o impacto na comunidade deveria ser considerado, pois foram problemas como esses abordados pelo conselheiro Roberto Saruê que levou a população de Santo André a afixar placas nas ruas criticando o impacto e a descaracterização de uma área residencial; que o Consema não dispunha de mecanismos que garantissem o acompanhamento da adoção ou não das medidas mitigadoras por ele estabelecidas, como aconteceu com a Rodovia Carvalho Pinto; que se tinha um grande anseio de que os conselhos fossem paritários, e não tripartites, pois, enquanto duas partes eram compostas pelo Estado, a sociedade civil tinha pouco poder de decisão, mas que, para isso, era preciso mudar a visão de mundo prevalecente; que se estava ganhando um presente de Papai Noel, que vinha de rodinhas, e não de trenó, e que o rodoanel para algumas classes sociais só trazia impacto. Manifestou-se o conselheiro Adalton Paes Manso, expressando os seguintes pontos de vista: que se estava preocupado com o desenvolvimento da obra, em todo o processo, e que, além de ser uma preocupação urbanística, se buscavam soluções; que nem de longe o EIA/RIMA mascarava essa realidade, porque qualquer ação antrópica, em qualquer região não-ocupada, provocava reações ambientais, positivas e negativas; que esse empreendimento poderá provocar impactos positivos, de melhoria do trânsito na



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

RMSP, embora fosse necessário rever o sistema de transportes, o que não invalidava intervenções como essa; que toda ação, toda intervenção deveria ser monitorada cotidianamente, pois qualquer boa intenção poderia transformar-se numa catástrofe; que não se poderia tratar esse empreendimento de forma maniqueísta, sim ou não, mas como um processo; que a péssima expectativa em relação aos megaempreendimentos como o rodoanel, se devia também à incompetência da gestão desses empreendimentos; que assim como esse empreendimento dará lugar a pressões de prefeitos fisiológicos e oportunistas, para que se implantasse, em cada esquina, acesso ao rodoanel, poderá, no mesmo sentido, ocorrer uma mobilização da sociedade civil para fechar esses acessos; que a pressão imobiliária sempre foi hegemônica e que os Poderes Executivos sempre atenderam essas pressões, razão porque participava das preocupações manifestadas pelos conselheiros; que se deveria pleitear junto ao empreendimento para que o Consema e a SMA participassem dos grupos de subprogramas para acompanhar sua implementação e que ratificava o pedido de exigência formulado na Câmara Técnica de que fosse feito o zoneamento metropolitano da área de influência direta do empreendimento, restringindo seu adensamento e consolidando as funções básicas rodoviárias desse anel estrutural. Respondendo às questões que, em seguida, foram formuladas pelo conselheiro Horácio Peralta, os representantes do empreendedor e da equipe de EIA/RIMA ofereceram as seguintes informações: que todos os bota-foras foram apreciados pelo EIA, a seleção de material fará parte do edital de licitação e alguns bota-foras serão feitos de terra que pode ser compactada para melhorar essas áreas; que, em relação ao reassentamento, foi decidido, com todos os Municípios, que se faria a revisão dos cadastros já feitos e onde esses cadastros não haviam sido feitos eles seriam elaborados e atualizados; que também já havia uma série de empreendimentos que seriam utilizados para o reassentamento; que o reassentamento seria obrigação do empreendedor e deveria ser feito em local mais digno do que os que estavam sendo utilizados pela população e que deveria ser dada também a possibilidade da remuneração; que, em relação aos bota-foras, seria feito, pela SMA, o licenciamento de cada área que será utilizada para isso e que as áreas relacionadas no EIA poderão ou não ser utilizadas, mas que aquelas que o forem se encontravam naquele elenco; que, na maioria, eram áreas privadas que, depois de utilizadas, seriam devolvidas ao seu dono, e que, para utilizá-la, além da autorização do proprietário, seria necessário um licenciamento específico, ocasião em que seria apresentado um plano de recuperação, que previa medidas como estabilização dos taludes, revegetação da área e preservação dos córregos; que a implementação dessas medidas seria fiscalizada; que a utilização das vias de acesso entre essas áreas e o trecho da obra seria incrementada, o que afetará a qualidade de vida e do pavimento, o que será também mitigado; que um controle da qualidade dos veículos que circularão no rodoanel será feito e se evitará que eles congestionem esse anel viário; que estava sendo proposta a instalação de duas estações medidoras de poluentes ao longo do traçado, para que se tenha documentada a qualidade do ar; que só se poderá colocar nessas áreas material terroso, solo, material inerte, e que, no processo de licenciamento, ao se verificar a deposição de material não-inerte nessas áreas, serão solicitadas a paralisação e a readequação dos procedimentos e que o DEPRN e o DAIA acompanharão esse processo. Depois de o conselheiro João Affonso de Oliveira tecer considerações sobre a falta de interesse, de modo geral, da população para discutir os problemas resultantes da implantação de empreendimentos dessa natureza e acerca da necessidade de se garantir apoio financeiro à população que será reassentada, manifestou-se a conselheira Maria Tereza Mariano, que, depois de tecer considerações sobre o fato de a população nunca ser levada em consideração pelos Estudos de Impacto Ambiental e de ter o Papai Noel, em 1995, presenteado sua cidade com a aprovação, pelo Consema, de um aterro



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

sanitário, e que, agora, em 1997, apresentará a RMSP com a aprovação desse empreendimento, pediu que fosse concedida a palavra ao representante da Associação dos Moradores e Amigos Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, que expôs os seguintes pontos de vista: que esse empreendimento era uma herança de outros projetos; que a reserva da biosfera era uma área de interesse social e ambiental dentro da filosofia de desenvolvimento sustentável; que São Paulo possuía uma reserva e o Brasil, três, o México, vinte; que a SMA reconhecia a figura da reserva da biosfera do Estado de São Paulo e que um projeto de lei de regulamentação dessa reserva estava tramitando nessa Casa há mais de dois anos; que, dadas as contradições de objetivo desse empreendimento, ele provocará um impacto terrível nas áreas verdes e que não havia dúvida de que a comunidade ambientalista era contrária à implantação desse projeto; que sua proposta era que se consultasse em primeiro lugar a Unesco e que um parecer de técnicos internacionais fosse oferecido sobre esse empreendimento, porque a reserva extrapolava os horizontes da nacionalidade, e que, por esses motivos, reivindicava também que se consultassem autoridades do porte dos Professores Azis Ab'saber e Mauro Vítor. Depois da intervenção da técnica Marisa Manfrinato Teixeira, argumentando que, atendendo ao pedido da Presidente do Conselho, informava que o meio sócio-econômico havia sido adequadamente contemplado pelo EIA, tanto do ponto de vista dos impactos como das medidas mitigadoras, e que, além de os EIA/RIMAs que contemplavam essas questões estarem disponíveis, para averiguação, na biblioteca da Cetesb, afirmou terem sido realizadas três reuniões de Câmara Técnica de Transportes, que analisou, inclusive, a elaboração do termo de referência para o EIA, e que todos os aspectos sobre esse empreendimento levantados naquela ocasião, inclusive sobre o meio antrópico, haviam sido contempladas pelo Estudo. Depois de o Secretário Executivo declarar que poderiam ser encaminhadas as propostas de exigência e recomendação a serem acrescentadas ao parecer, o conselheiro Condesmar de Oliveira encaminhou as seguintes propostas: a exigência de que se encaminhasse, imediatamente, o Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado à Comissão de Avaliação Ambiental Estratégica, para elaboração de lei que deverá ser enviada à ALESP, após ser ouvido o Consema, a qual deverá incorporar um plano de uso e ocupação do solo, levando em conta uma interação com o rododnel metropolitano, e que esse plano deverá ser discutido com os Governos Estadual e Municipal e com a população; a exigência de que se realizasse, durante a implantação do empreendimento, audiências públicas para ouvir e informar às comunidades do Município; a recomendação de que fosse implantado, definitivamente, o Parque da Lagoa de Carapicuíba; a exigência de EIA/RIMAs para as marginais rodoviárias do rododnel, por tratar-se de novos empreendimentos; a exigência de apresentação, pelo Governo do Estado, de um programa de controle de acidentes e de atendimento às emergências com a finalidade de prevenir-se a contaminação dos mananciais da RMSP ao longo do rododnel; a exigência de que se instalar corredores de fauna nos locais em que o rododnel passar próximo ou cruzar parques ou áreas sensíveis do ponto de vista ambiental; exigência de que fossem instalados mecanismos e medidas efetivas de proteção à reserva da biosfera na RMSP. Em seguida, o Secretário leu as propostas encaminhadas pelo conselheiro Roberto Saruê, quais foram: a exigência de que o rododnel, em sua totalidade de traçado, seja estudado como parte de um plano metropolitano do uso do solo e de transporte e realizado em conjunto pelo Governo Estadual e Municípios metropolitanos; a exigência de que seja reestudado o traçado final do trecho oeste no Município de Embu, quando este se encontra com a Rodovia Régis Bittencourt, buscando retirá-lo da Bacia do Rio Embu-Mirim e da Represa Guarapiranga; a exigência de que se consulte a Unesco em relação às áreas da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da cidade de São Paulo que venham a ser atingidas



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

por esse empreendimento; a exigência de que seja implementado no rododanel metropolitano sistema monitoramento da poluição decorrentes da emissão de ruídos e da emissão de gases na atmosfera, com divulgação pública dos níveis alcançados; a exigência de que seja criada uma Comissão Especial do Consema para acompanhar a implantação desse empreendimento; a exigência de se manter, arborizado sempre que possível, um recuo lateral, “non aedificandi” de cada lado do rododanel, com 30 metros de largura pelo menos, a fim de garantir uma atenuação dos impactos ambientais no entorno. Em seguida, o Secretário Executivo leu a proposta encaminhada pelo conselheiro Horácio Peralta de que o empreendedor reservasse área específica, ao longo do trecho do empreendimento, para implantação do controle da poluição veicular, I/M, conforme programas em andamento. Colocadas em discussão essas propostas, foram sugeridas modificações e supressões e, submetida uma por uma à apreciação e votação, desse processo resultou a seguinte decisão: “Deliberação Consema 44/97 - De 22 de dezembro de 1997. 51ª Reunião Extraordinária do Plenário do Consema. O Conselho Estadual do Meio Ambiente, em sua 51ª Reunião Plenária Extraordinária, acolheu o parecer favorável da Câmara Técnica de Sistemas de Transporte sobre a viabilidade ambiental do empreendimento “Trecho Oeste do Rododanel Metropolitano”, de responsabilidade da DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S.A. (Proc. SMA 13.522/97) e resolveu: A) criar uma Comissão Especial com a incumbência de acompanhar a implantação do Rododanel Metropolitano, formada pelos representantes dos Sindicatos dos Trabalhadores Urbanos, da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, da Secretaria dos Transportes, da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, da Coordenadoria de Planejamento Ambiental e por três conselheiros representantes das entidades ambientalistas cadastradas no Consema; B) acrescentar às exigências, recomendações e medidas mitigadoras estabelecidas pelo Parecer Técnico CPRN/DAIA 329/97 a exigência e as recomendações que passam a ser transcritas: Exigência: que seja mantido, arborizado sempre que possível, um recuo lateral “non aedificandi”, de cada lado do Rododanel Metropolitano, de pelo menos 30 metros de largura, a fim de se garantir a atenuação dos impactos ambientais no entorno. Recomendações: 1. que o Rododanel, em sua totalidade de traçado, seja estudado como parte de um Plano Metropolitano de Uso do Solo e de Transporte, realizado em conjunto pelo Governo Estadual e Municípios Metropolitanos; 2. que seja priorizada a análise dos impactos ambientais ao norte e ao sul do empreendimento (ao sul, Embu-Mirim; ao norte, Serra da Cantareira); 3. que se consulte o escritório de São Paulo da “Reserva da Biosfera”, para análise das áreas que venham a ser atingidas pelo Rododanel Metropolitano; 4. que o empreendedor reserve área específica, ao longo do trecho do empreendimento, para a implantação de controle da poluição veicular - IM, conforme programas em andamento; 5. que o Conselho Gestor da APA Várzea do Tietê desenvolva articulação institucional, incluindo a DERSA, a Secretaria de Recursos Hídricos, Saneamento e Obras, a Eletropaulo e a Prefeitura, visando as medidas necessárias para a recuperação da Lagoa de Carapicuíba e a implantação de parque na região do seu entorno”. Em seguida, o conselheiro Carlos Bocuhy declarou que não percebia essa saída como uma saída para São Paulo, como uma saída de sustentabilidade para a RMSP, que não resolverá a qualidade de vida da RMSP, que se recusou esse projeto como uma parte, como Jack Estripador, pretendia analisá-lo como um todo; que esse processo poderia ser questionado juridicamente e que gostaria que a sociedade e os Governos estadual e federal apresentassem um projeto como um todo, com levantamentos precisos e com um processo de avaliação estratégica; que esse Conselho decidiu no escuro. Em seguida o conselheiro Condesmar Fernandes de Oliveira declarou que, assim como esse empreendimento, existem outros, como a Duplicação da Rodovia Padre Manoel da Nóbrega, para os quais não foram



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

feitos EIAs/RIMAs nem foram apreciados por esse Conselho, e que poderia citar outros e outros. Concluídas essas declarações, a Presidente do Conselho agradeceu a presença de todos e declarou encerrada essa reunião. Eu, Germano Seara Filho, lavrei e assino a presente ata.

GSF-PS