



Ata da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento "Corredor Metropolitano Biléo Soares – Trecho Variante Hortolândia/Sumaré", de responsabilidade da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo - EMTU, realizada no dia 19 de maio de 2016, na cidade de Sumaré/SP.

Realizou-se no dia 19 de maio de 2016, às 17 horas, no Auditório do Seminário da Prefeitura de Sumaré, Avenida Brasil, nº 1.111, Bairro Veneza, Sumaré/SP, a audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento **"Corredor Metropolitano Biléo Soares – Trecho Variante Hortolândia/Sumaré", de responsabilidade da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo - EMTU**" (Processo 179/2015). O **Secretário-Executivo do CONSEMA**, Germano Seara Filho, inicialmente declinou seu nome, o do empreendimento e os dos respectivos responsáveis, e informou que exercia a função legal de Secretário-Executivo, que tem, entre outras, a atribuição de presidir as audiências públicas sobre obras de licenciamento do sistema ambiental do Estado e de projetos que, de modo geral, possuam interface com o meio ambiente. Em seguida informou que, em nome da Professora Patrícia Iglecias, Secretária de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA em Exercício, dava boas-vindas a todos os presentes e, de modo especial, à Senhora Cristina Carrara, Prefeita do Município de Sumaré, e aos Senhores João Maioral, Sérgio Elias, Dalmo José Machado, Cícero Eleutério Bispo, Ulisses Nunes Gomes, Marcos de Paula, Senhor Joel Cardoso de Luz; Senhor João Alberghini Sobrinho, Secretário de Governo e Chefe de Gabinete da Prefeitura do Município de Sumaré; Doutor Felipe Sarinho, Procurador-Geral do Município de Sumaré; Luiz Eduardo Almança, Secretário de Mobilidade Urbana e Rural do Município de Sumaré; Senhor Carlos Roberto Barijan, Secretário de Serviços Públicos do Município de Sumaré; Alécio Biondo Junior, Secretário de Planejamento Urbano do Município de Sumaré; Carlos Alves, Secretário de Obras do Município de Sumaré; Coronel Ronaldo Furtado, Secretário de Segurança Pública do Município de Sumaré, a Senhora Ana Cláudia Mengue, Secretária de Educação da Prefeitura do Município de Sumaré; Débora Araújo, Secretária Municipal e Estadual de Habitação; Doutora Fauzia Raíza, Secretária da Saúde do Município de Sumaré; Senhora Maria José de Araújo, Secretária de Inclusão, Assistência e Desenvolvimento Social do Município de Sumaré; Gustavo Tomazzini, Secretário de Desenvolvimento Econômico do Município de Sumaré; Senhor Moisés Rodrigo Paschoalin, Secretário de Defesa e Proteção do Meio Ambiente do Município de Sumaré; ao Senhor Antônio Carlos Serra, Secretário de Cultura, Esporte e Lazer do Município Sumaré; José Luís Crepaldi, Presidente do Conselho Municipal de Saúde; José Fernandes dos Santos, Superintendente da Defesa Civil; Joaquim Lopes, Diretor-Presidente da EMTU/SP; Edson Tomaz Zilião, Gerente Regional da EMTU de Campinas/SP; representantes de órgãos públicos, entidades civis, consultores e todas as senhoras e senhores que vieram aqui nesse final de tarde, início da noite, para participar da audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e respectivo relatório, que versam sobre o Corredor Metropolitano Biléo Soares, trecho variante Hortolândia/Sumaré, de responsabilidade da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S.A. Explicou ainda que se trata de audiência pública de um evento público, aberto, democrático, em cujo contexto persegue determinado objetivo, projeto ou obra trazida ao conhecimento dos interessados para ser por eles analisados e discutidos, recolhidas opiniões, contribuições, críticas com vistas à melhoria do projeto apresentado. O CONSEMA previu que esse evento se desdobre em três grandes etapas. Uma primeira em que serão feitas algumas apresentações. Ao representante do empreendedor será dado o tempo de até 15 minutos, para que informe como está configurado o projeto ou proposta, o que se pretende conseguir ou auferir de benefícios com ele, para si próprios, para o empreendedor e/ou para a sociedade. Na sequência, argumentou, a um representante da equipe que elaborou o Estudo de Impacto Ambiental será concedida até meia hora, para que vá aos detalhes da proposta em si, aos estudos elaborados, aos dados levantados e aos impactos que a obra possa causar, positivos e/ou



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

negativos, e, também, às medidas mitigadoras ou compensatórias para os impactos que podem ser evitados, os vários programas ambientais que em geral são previstos para a fase de instalação e de operação do empreendimento. O **Secretário-Executivo** declarou que se encerrava assim a primeira parte da audiência e se passaria à segunda, que é o momento em que os cidadãos, ou seja, aqueles que exercitam sua cidadania têm voz. Lembrou àqueles que desejam fazer uso da palavra e que ainda não se inscreveram que se dirijam à Mesa Diretora dos Trabalhos, para se inscrever, colocando seu nome em lista própria para ser chamado no momento oportuno. Essa palavra é dada por uma sequência também prevista no rito elaborado pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente – CONSEMA. O **Secretário-Executivo**, com o objetivo de transmitir a estrutura formal do processo de licenciamento no âmbito do CONSEMA, informou que, em primeiro lugar, é concedida a palavra aos representantes do Ministério Público, se presentes e inscritos enquanto defensores dos direitos difusos da sociedade, por cinco minutos cada um, e que, na sequência, falariam os representantes de entidades civis, tantos quantos estiverem exercitando o mandato que lhe foi atribuído pelas entidades que o elegeram, e explicou, também, que depois falariam os cidadãos e/ou cidadãs que sem exercer qualquer representação – se manifestam em seu próprio nome, e informou, ao final, que, em contrapartida, esse era o único segmento para cujo desenrolar o CONSEMA previra o total de até uma hora, conferindo três minutos para cada cidadão ou cidadã, podendo, portanto, inscreverem-se, ao todo, vinte pessoas. Subsequentemente, argumentou o Secretário-Executivo que passariam, na etapa seguinte, a se manifestarem os representantes de órgão públicos das três esferas – federal, estadual, municipal – se presentes e inscritos, por cinco minutos, cada um. Depois, explicou, manifestar-se-iam os representantes do Conselho Estadual do Meio Ambiente, se presentes e inscritos para falar durante cinco minutos, e, existindo conselho municipal de meio ambiente no município onde a audiência se realizava, seus membros também poderiam inscrever-se nesse segmento e cada um teria direito a usar a palavra por cinco minutos. O **Secretário-Executivo** passou a oferecer informações sobre a segunda parte da audiência, e, em seguida, passou à última e terceira partes, que dizem respeito ao momento das réplicas, ou seja, aos esclarecimentos e informações que são oferecidos a partir dos questionamentos formulados pelos participantes. Nessa oportunidade, novamente é concedida a palavra ao representante do empreendedor, que pode usá-la por até quinze minutos, prorrogáveis pela presidência da mesa, se necessário, para que possa responder o que lhe for perguntado ou comentar o que entender pertinente. Lembrou que o mesmo acontecia com o representante da equipe de consultoria que elaborou o EIA/RIMA, ao qual era concedido o tempo de quinze minutos, prorrogáveis, pela presidência da mesa, se necessário. Por derradeiro, esclareceu, manifestar-se-ia o representante da área de licenciamento ambiental, especificamente da CETESB, o **Engº Ambiental Camilo Fragoso Giorgi**, Gerente do Setor de Avaliação de Empreendimentos de Transportes Rodoviários dessa agência ambiental. O Engº Ambiental fez uma série de recomendações cujos registros se transformaram no conteúdo de documentos que, além de ampliar o conhecimento buscado, era anexado ao processo. O mesmo acontecia, observou, com o prazo estabelecido como parâmetro para que, no âmbito do processo de licenciamento, se desse cumprimento às exigências estabelecidas pelo órgão licenciador. Explicou, em seguida, que, algumas vezes, esse conteúdo era encaminhado à CETESB, por meio de correspondência lhe enviada pelos Correios e/ou protocolada diretamente nesse órgão ambiental, para que fossem melhorado e aprimorados os projetos. O **Engº Ambiental Camilo Fragoso Giorgi** esclareceu ainda nessa oportunidade que a etapa do licenciamento ambiental em que se encontra esse projeto dizia respeito ao licenciamento prévio, precisamente ao exame de sua viabilidade ambiental, sendo esse um dos momentos mais importantes porque requer a realização da audiência pública, quando a sociedade, as autoridades, enfim, todos participantes podem com ele contribuir. Desenvolvida e elaborada essa análise, a CETESB, ao concluir o parecer técnico, o submeterá aos conselheiros para que se manifestem sobre sua viabilidade ou inviabilidade ambiental. Depois de o Secretário-Executivo anunciar a presença do Senhor **Wellington Domingos Pereira**, Presidente da Câmara de Vereadores, e do Senhor Antonio

Página 2 de 11



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

Enes Junior, Secretário de Administração e Recursos Humanos do Município. A arquiteta Cristiane Profiti Dias, Chefe do Departamento de projetos da EMTU, para que por até 15 minutos nos apresente a proposta. **Cristiane Profiti Dias** ofereceu, entre outras informações sobre mobilidade urbana na Região Metropolitana de Campinas – RMC, sua composição, o número de habitantes atendidos e a especificidade da demanda por transporte nos sete municípios abrangidos pelo corredor. Elencou os números de viagens – por volta de 4,7 milhões – dos quais 72% são “motorizados” e 28% não-motorizadas –, e, entre as motorizadas, 60% pertencem ao modelo “individual” e 40%, ao modo coletivo. Elencou os objetivos do projeto e dos objetivos, entre os quais aumentar o grau de confiabilidade no sistema; melhorar a regularidade do serviço e o nível de conforto; permitir a criação de serviços de atendimento expressos e semiexpressos; facilitar a integração das redes metropolitanas e municipais e aprimorar o controle e fiscalização da prestação de serviço. Argumentou que, das ações previstas com o objetivo de aprimorar e aperfeiçoar a informação e a comunicação com os clientes e passageiros, sobressaía a implementação da infraestrutura, com adequação e melhoria do sistema viário e a construção de terminais e estações de integração e de embarque e desembarque. Previstas são também, acrescentou, a reorganização da rede de transporte coletivo, que prevê racionalização e a integração dos sistemas de transporte metropolitano e municipais, e significa reorganizar a rede e “troncalizar” o sistema, diminuir a frota na rua sem diminuir o atendimento. Em outras palavras: sem valorizar o entorno dessas intervenções, mas proporcionando qualidade de vida e promovendo condições de segurança, conforto e bem-estar em geral à população. Mostrou o mapa de inserção do corredor metropolitano, cujo início da construção se deu em 2006, e principal premissa da inserção diz respeito à manutenção da linearidade da linha de transmissão, que torna a região uma área consolidada, e favorece que o “Traçado do Corredor de Campinas a Santa Barbara d’Oeste” seja construído do modo mais linear possível e em menor tempo possível. Em seguida fez referências às alternativas de localização do empreendimento, hoje o corredor opera onde tem essa linha roxa, e ele opera sobre a rodovia SMR-020, cuja operação se realiza sem a infraestrutura adequada para o transporte coletivo. Lembrou que, à época da implantação do Lote 2 do corredor, por questões de desapropriação principalmente, o traçado não foi implantado na linearidade do eixo da linha de transmissão, motivo por que esse trecho vem recebendo o nome de “Trecho de Variante Hortolândia/Sumaré”, uma vez que se constituem em uma variante que se encontra até hoje em operação. Argumentou, ainda, que a partir desse trecho e na condição de alternativas de traçado vêm sendo estudadas outras possibilidades, desde o início da Avenida Rebouças até a Transposição da Ferrovia, e, no lugar onde seria feita a transposição com o viaduto, se faria a transposição da ferrovia e do Ribeirão dos Quilombos. Argumentou, ainda, que a Alternativa 1 previa um binário no centro; a Alternativa 2, a continuação da Avenida da Saudade, e a Alternativa 3, a continuação da Avenida José Mancini. Todas essas três alternativas possuem vantagens e desvantagens. Ofereceu mais informações sobre as condições de cada uma das alternativas, entre outras que a Alternativa 1, que seria o binário pelo Centro, contaria com vias muito estreitas e a implantação do corredor se daria pela porta à direita, mas, mesmo assim, ela comprometeria as áreas de estacionamento nas quais seriam promovidos impactos nas conversões à sua direita. Essa alternativa, enfatizou, possuía a desvantagem e, ao mesmo tempo, a vantagem de atender ao centro comercial e não atingir o conjunto tombado a Estação Ferroviária de Sumaré. A Alternativa 2, pontuou, é a continuação da Avenida da Saudade e possui a desvantagem de promover uma grande desapropriação na área residencial para implantação de uma estação de embarque e desembarque e a transposição da ferrovia. E ela também não atingiria o conjunto tombado. A Alternativa 3, desenvolvida pela equipe do projeto e tem como desvantagem a interferência física e visual no conjunto tombado. Teceu considerações também acerca das características de implantação de infraestrutura do trecho selecionado são 7,7 km; 4,2 do viário novo da adequação em viário. Pontuou que, desses 7,7 km, 1,1 km aproximadamente se localizam no Município de Hortolândia e o restante no Município de Sumaré, entre outras razões, com a implantação desse trecho. São 7,8 km de

Página 3 de 11



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

ciclovias, seis estações de embarque e desembarque, e, no canteiro central, será executada a Transposição da Ferrovia e Ribeirão dos Quilombos e implantado projeto do Rodoterminal Metropolitano de Sumaré. Esse trecho se inicia no Terminal de Hortolândia que e foi implementado em 2009. Apresentou fotos do terminal metropolitano e informou que, além das estações de embarque e desembarque, serão implementadas três transposições, precisamente, no Córrego Terra Preta; em outro córrego que não possui denominação; e, no Ribeirão Hortolândia. Em sequência na Estação Saudade, no Parque Emília, quando se inicia a parte urbanizada da Avenida Rebouças, que faz deflexão na Avenida José Mancini, o que contribui tanto para a transposição do conjunto ferroviário tombado pelo Condephaat, como para a transposição do Ribeirão dos Quilombos, aproximando-se do futuro Rodoterminal de Sumaré. A arquiteta **Cristiane Profiti Dias** declarou que o Terminal de Sumaré possui a extensão de aproximadamente 12mil m², 600 metros de plataforma, e contemplará equipamentos de comércio, bilheterias, bicicletários, sanitários e área administrativa. Comentou ser ele conceituado o maior terminal de todo o Corredor Metropolitano Biléo Soares, pois sua plataforma é maior que a do Terminal de Campinas, uma vez que abrange também o serviço rodoviário e municipal de Sumaré. A arquiteta **Cristiane Profiti Dias** fez comentários também acerca das estações de embarque e desembarque (seis unidades que, como comentado, possuem 90 metros de comprimento e 45 por sentido, e localizam-se sempre no canteiro central e possuem uma faixa de desaceleração e ultrapassagem que permite a velocidade comercial do corredor e segurança para o usuário que está embarcando). Enfatizou que ele também possui ciclovias, após o que mostrou as perspectivas das estações de embarque e desembarque, entre as quais a Estação do Parque Emília; as Estação Carlos Basso e a Estação Horto Florestal, e que os benefícios esperados para as Estações Parque Emília, Carlos Basso e Horto Florestal, com a implantação desse corredor são: 1) melhoria do desempenho operacional dos ônibus; 2) menor tempo despendido no percurso das viagens; 3) menor consumo de combustível; 4) redução de emissão de poluentes; 5) maior conforto, segurança e viabilidade dos modos alternativos, que são a ciclovias e os bicicletários, que são significativos também; 6) recuperação de áreas degradadas e implementação de novas áreas verdes com tratamento paisagístico, revitalização da área do bem tombado; e 7) melhoria na integração viária dos municípios. A **arquiteta** comentou também que, para a maioria das vantagens que se tenta obter, se conta com um tráfego com infraestrutura adequada, motivo por que esse equipamento confere maior segurança, ou, em outras palavras, oferecem maior conforto e segurança ao passageiro, como facilidade no embarque dos veículos, uma vez que os homens encontram-se no mesmo nível das plataformas, e a redução do tempo de viagem nesse trecho entre o Terminal Hortolândia e Sumaré, chega a alcançar dezoito minutos, o que representa 32% da economia do tempo de viagem. Oficiou, também, que, para implantação desse trecho, pequenas áreas foram desapropriadas, a maioria delas glebas rurais, e o mais significativo foram os galpões na embocadura do túnel na Rua José Mancini, perto da Estação Ferroviária tombada. Depois, pontuou, ao se voltar para o Parque Ecológico do Horto onde o corredor passará perto dessa área, foi feito um diagnóstico das edificações e das áreas da represa, com base no qual a EMTU fez uma proposta, levando em consideração o previsto na lei de criação do parque. Foi apresentado projeto de plano diretor a ser aprovado e implantado pela Prefeitura Municipal de Sumaré, contexto em que se contabilizou a construção de viveiros e a criação de áreas de aprendizagem para melhoria da biodiversidade do horto através de plantios de compensação ambiental do próprio empreendimento, e contribuição para revitalização das áreas degradadas existentes. Lembrou que a lei não veta a realização de construções, arruamentos e abertura de estradas, apenas os condiciona à aprovação pela Prefeitura. Ofereceu imagem que contempla o parque, o plano diretor proposto, e, além disso, a transposição do Ribeirão Hortolândia, de modo a se obter uma passagem ecológica. Sobre o conjunto da Estação Ferroviária de Sumaré, após elaborados levantamentos e diagnósticos da área, se formulou proposta de melhorar a relação de vivência e pertencimento das pessoas com a cidade que habitam. Observou que, a despeito da existência de área importante na região de Sumaré, as pessoas não a vivenciam, motivo pelo qual

Página 4 de 11



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

nossa proposta se volta, principalmente, para moderação do tráfego, privilegiando pedestres, ciclistas, implantação de novas calçadas, ciclovias e a inserção de novos postes, garantindo-se luminosidade para a área como também a preservação e a ampliação da área verde, acomodação nos desníveis e plataformas, respeitando-se o conjunto original e garantindo-se a acessibilidade. Outra proposta é minimizar o impacto da construção do viaduto com instalação de equipamentos esportivos, academia para terceira idade e implantação de quadra poliesportiva e pista de *skate* na projeção do viaduto. Também propõem-se, para minimização dos impactos, a integração, ao desenho da praça, das calçadas e ruas lindeiras; o recebimento de programas culturais e administrativos a serem definidos e geridos pela Prefeitura do Município de Sumaré; a elaboração de vários estudos; a inserção do viaduto fora da área tombada, tentando minimizar-se assim a interferência das plataformas de acesso à Rua Antônio Jorge Chebab e da quadra poliesportiva na projeção do viaduto, jardins e ciclovias. Para a composição dos custos do empreendimento, não se conta ainda com projeto executivo finalizado. Depois de anunciar a presença e dar boas-vindas aos Vereadores Benedito Lustosa e Antonio Dirceu Dalben, passou-se à palavra ao Eng^o agrônomo **Júlio Scottini**, que se referiu aos dados, aspectos e características dos projetos que contribuirão, por exemplo, para a condensação de *eslaides* e, conseqüentemente, para o aprofundamento da investigação. Ofereceu relato minucioso através do qual demonstra, passo a passo, o processo de construção desses estudos, seus principais componentes, condições e procedimentos, entre outros a avaliação preliminar, seus eventuais percursos e sua contribuição para definição das áreas de influência, cujo conteúdo e diagnóstico ambientais alcançam a flora, a fauna, a geologia e a socioeconomia, e, conseqüentemente, a possibilidade de esclarecer como o empreendimento se comportará em face dessas ocorrências e condições. Depois de esgotar a análise da parte física, passou-se a abordar, por um lado, a suscetibilidade do terreno à erosão e às condições favoráveis para o sucesso do mecanismo de terraplenagem. Em relação aos recursos hídricos, explicou que o empreendimento passa por cima de quatro obras de arte, que são sempre pontes, e não galerias, e passou a nomeá-las, entre outras, o Córrego Terra Preta; o Ribeirão Hortolândia e o Reservatório Sumaré. Referiu-se ao que passa em cima à linha ferroviária e, depois, passa em cima do Ribeirão dos Quilombos. Trata-se, então, observou, de recursos ultrapassados, ou seja, de córregos de pequeno porte que, classificados em termos de legislação, constitui uma classe basicamente intermediária, isto é, uma classe de rios com menor qualidade. Na prática, argumentou, segundo os estudos realizados pelos comitês de bacia, atualmente esses recursos pertencem à classe quatro, que é mais poluída ainda. E, no que diz respeito ao meio biótico ou biológico, os dois municípios possuem um potencial muito baixo, pois inseridos em regiões relativamente áridas, e, segundo os estudos realizados pelo Instituto Florestal, por exemplo, seu território se encontra ocupado por vegetação natural, e Sumaré 0,2%. Outro estudo bem significativo, argumentou, foram aqueles elaborados sobre a fauna e que alcançavam o meio físico, ou seja, a geologia e a geomorfologia, que descortinaram áreas mais ou menos suscetíveis à terraplenagem, como, por exemplo, os recursos hídricos, os meios biótico e biológico, e, a partir desses, a fauna, a flora, a socioeconomia e a economia e outros aspectos e condições. Então, observou, em termos de meio físico, a região como um todo, da formação de Itararé para frente, evidencia certa suscetibilidade à erosão, porque se trata de uma área que possui sedimentos, como se fosse uma camada de areia que, ao longo dos anos, foi-se sedimentando e formando a geologia e, posteriormente, o solo local. Em termos de geomorfologia e de relevo, trata-se de uma área basicamente com colinas. Apresentou ainda imagens do corredor e os encaminhamentos feitos pela equipe de fauna com vistas à execução do levantamento existente. Também com base em levantamentos ofereceu informações bem detalhadas sobre os mamíferos, especialmente o gambá de orelha preta e a lebre, especialmente as caminhadas feitas durante a noite. Ofereceu dados atuais sobre a população de Sumaré, que segundo a Fundação Sistema Estadual de Análise de DADOS – CEAD/ <http://www.seade.gov.br>, teria em torno de 260 mil habitantes, e Hortolândia, cerca de 211 mil habitantes. Enfatizou ter elaborado muitos mapas como bem mostram os estudos e levantamentos



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

feitos e que se encontram disponíveis na Prefeitura e tratam da densidade demográfica, das unidades de saúde, das escolas e de vários outros tipos de instituição. Chamou atenção para a breve análise dos impactos ambientais, em termos de solo, erosão e assoreamento de curso d'água, que são sequelas esperadas em obra de terraplenagem, e dependente sempre de sua erodibilidade, pois, à medida que o terreno for sendo mexido, todas essas mudanças são esperadas pelo controle de engenharia, daí a importância dos programas. Declarou que obviamente se tem preocupação com a existência do reservatório e da captação um pouco à frente, e chamou atenção para o Córrego Terra Preta, que também pode vir a ser um manancial não muito significativo, e, inquestionavelmente, a região como um todo é mais plana. Outro impacto diz respeito, segundo a arquiteta, ao potencial de recalques e abalos em construções vizinhas. Enfaticamente declarou que sua preocupação se relacionava basicamente com essas duas situações. O Eng^o Agrônomo **Júlio Scottini** também ofereceu informações sobre o Córrego Terra Preta, que, declarou, pode vir a ser um manancial e, futuramente, tornar-se, de modo efetivo, no Reservatório de Sumaré. Argumentou, em seguida, que o acompanhamento da obra, o acompanhamento ambiental, ou, em outras palavras, a previsão de obra, são as maneiras de evitar que qualquer problema mais significativo aconteça. Encontrando-se tudo previsto pelos programas. O Eng^o Agrônomo **Júlio Scottini** passou a abordar a alteração nos níveis de ruído e da qualidade do ar, aspectos e condições estes com os quais as pessoas sempre se preocupam, e que era importante observar que, quando se constrói um viário de ônibus que fica menos preso, e a própria passagem por cima do Ribeirão Quilombo e da linha ferroviária é uma situação que concorre para diminuição do tráfego no centro como um todo, porque começa a ocorrer a fluidez, e, como se sabe, a associação de todos esses fatores evita que o tráfego fique mais parado. Lembrou, nesse contexto que, como demonstrado pela Cris, o fato de um ônibus ficar dez ou dezoito minutos ligado concorre para evitar a poluição. Argumentou que isso acontecerá com os carros como um todo. Então, observou, quando se cria um sistema como esse é importante perceber que, como o tráfego começa, nessa situação, a fluir melhor, e que uma pessoa que permaneça, pelo menos, dez minutos ou menos com o carro ligado, este se transformará em cinco, dez ou mais ônibus parados, o que promoverá consequência uma diferença significativa – e tudo isso na região como um todo. Em relação à flora e à fauna, faz-se necessário refletir sobre a supressão de árvores e acerca das intervenções em Áreas de Preservação Permanente – APP. Outras questões que estão sendo revistas por nós, técnicos, e outros assuntos que vocês considerem mais importantes – como transtornos temporários e circulação de veículos e pedestres – são uma condição normal de obra em área urbana, porque, embora se trate de situação temporária, não existe obra sem caminhão, sem terraplenagem e sem impactos. Chamou atenção para outros aspectos que ele julgava igualmente importante, que é a redução dos tempos de viagem, uma das finalidades desse empreendimento como um todo. Outro objetivo desse empreendimento é evitar que as pessoas passem mais tempo enfiadas em ônibus, para o que favorece, no sentido de incentivar, o aumento da acessibilidade a locais de emprego e de equipamentos sociais e culturais, a escolas, a unidades de saúde ou a alguns outros equipamentos culturais. Esse empreendimento, como se sabe, oferece uma acessibilidade melhor para os deficientes e, de modo geral, para as pessoas com dificuldade de locomoção – como idosos –, por possuir sua plataforma a mesma altura dos ônibus, o que o faz ostentar uma diferença muito bacana do ponto de vista da acessibilidade, até mesmo porque, atualmente, o idoso que tem dificuldade de subir nos ônibus pode contar, antecipadamente, com essa facilidade. É essa acessibilidade que, de fato, oferece melhorias ao transporte efetivamente dito. Demonstrou preocupação com a expansão e o adensamento urbanos da Área de Influência Direta, o que, observou, já havia sido externado em alguns momentos, como pôde ser percebido. Enfatizou a importância da seguinte informação: esse empreendimento, tal como projetado, possui acesso controlado, ou seja, não é o vizinho ao empreendimento que conseguirá, como antigamente, abrir, através dele, um acesso direto à obra, por se tratar de acesso controlado. Noticiou que essa/esse obra/empreendimento – esse controle do uso do solo – não poderá ser negado, pois constitui, nada mais nada menos, uma prerrogativa dos

Página 6 de 11



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

municípios. Se os municípios entenderem que objetivam instituir uma situação diferente, eles têm essa liberdade, e o empreendedor sequer pode atender essa situação de modo diferente. Chamou atenção para a preocupação que várias pessoas possuem em relação às condições da Avenida Rebouças, que se avalia realmente como uma preocupação não justificada, ou, em outras palavras, como uma preocupação que não é válida, e que, portanto, não se discute nem se avalia. Lembrou a demora de anos para que aparecessem, em Vila Madalena, consequências das atividades realizadas pelo metrô nesse bairro, e que, obviamente, interferências potenciais em áreas protegidas pelo patrimônio histórico fazem parte da polêmica acerca desse tipo de empreendimento, que, na verdade, foi projetado para evitar esse tipo de interferência. Atualmente, observou um dos participantes da audiência, esse bem histórico não está sendo preservado, pois vem sendo demolido ao longo do tempo, fenômeno este que, basicamente, é familiar a todo patrimônio histórico do Brasil. Mesmo que haja interesse muito significativo por parte de algum órgão que entende que hoje, a permanecer essa situação, ele patrimônio histórico simplesmente será exterminado. Na prática, enunciou, é isso que acontece com esse empreendimento: será aportado cerca de 4,5 milhões de reais na reforma do bem histórico e criada uma área importante para o município. Trata-se, portanto, de proposta a ser pensada, pois é condição importante existir nova alternativa de ligação viária entre Hortolândia e Sumaré e nova ligação interna em Sumaré. Pontuou ser este um dos aspectos mais importantes do empreendimento. Quem quer ir de Hortolândia para Sumaré pode lançar mão de nova alternativa, que é muito mais rápida, na verdade. Trata-se de situação em linha reta e, ao mesmo tempo, travessia do Ribeirão dos Quilombos e da linha ferroviária, que, por sua vez, ganham nova alternativa. Outra condição, observou, que se considera igualmente importante é a criação da ciclovia, quer dizer, a ciclovia ligada à Hortolândia, que são 7,8 km de ciclovia, numa área da região que tende a ser plana. Vistos os impactos, os diagnósticos e as principais questões que se considera importante, atentou-se para a construção do viaduto sobre a ferrovia e junto da barragem que abastece o Município de Sumaré. Esclareceu-se uma das preocupações da equipe, que é construir do lado do reservatório que abastece Sumaré, tendo em conta sua adequação com o entorno, ou seja, o gerenciamento de riscos, seja do plano relacionado com as ações de emergência, seja da garantia total de uma condição adequada de obra e de abastecimento. Lembrou que todo impacto negativo associa-se à obra, e que outra condição que se entende como importante e que ocorrerá durante a execução da obra é a implementação de um conjunto de medidas muito importantes para o controle dos impactos negativos. **Outro manifestante** que não declinou seu nome esclareceu que a todos os impactos levantados relaciona-se a uma série de medidas importantes para que esses impactos sejam efetivamente minimizados e controlados e tornem viável um empreendimento ambientalmente adequado. Elencou o primeiro grupo de medidas e de estudos, projetos e autorizações que antecede à obra e que, portanto, devem ser implantado e implementado com vistas à adequação desse empreendimento às melhores condições existentes. Pontuou que a primeira coisa a ser executada é o cadastro das propriedades atingidas, o que quer dizer que todas as pessoas próximas da obra devem ser cadastradas para ter acesso o tempo todo a elas, de modo a se garantir que essas condições permaneçam ao longo da obra e até o término de sua execução. Voltou-se para o Plano das Ações de Emergência, que contempla toda e qualquer condição ou obra, inclusive a condição de obra importante, tanto em relação ao reservatório como em relação a um acidente ocorrido durante sua execução. O Plano de Gerenciamento de Riscos enfrenta os riscos durante a execução da obra, e se trata também de condição normal de uma obra um pouco maior, se levantar os riscos de emergência associados às ações em todo caso significativo. Tráfego, sinalização e segurança, ou seja, o que se fará com esse tráfego para minimizar seu relacionamento com as demais condições e com seu dia a dia Município, atingir o menos possível. Cadastro dos acessos e o acompanhamento dos projetos dos quais sairão algumas informações com acesso aos estudos e suas preocupações. Pontuou que a CETESB terá outras preocupações nas próximas fases dos projetos, e que, entre eles, o projeto executivo tentará além de manter o projeto potencialmente aprovado, tentar atender todas essas

Página 7 de 11



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

demandas com vistas, mais uma vez, suscetibilidade e vulnerabilidade. Então é uma série de itens que vão ser ainda observados ao longo do projeto executivo. Lembrou que procedimentos e operações devem ser utilizadas para obter de licenças e autorizações: essas situações como um todo parecem ser repassadas para a construtora. Em outras palavras: embora a EMTU seja sempre responsável, por outro lado, a própria construtora será corresponsável por isso, pois, como sabemos, se por um lado, quando você responsabiliza a construtora ela aponta um responsável pelas medidas que acabam de ser por ela respondidas em qualquer problema, aí fora a EMTU, que é a própria empreendedora, a própria construtora, está respondendo junto. Fora disso, depois desses itens, desses programas, serão implantados mais quatro programas, que abarcam um conjunto de medidas a serem implementados para o controle do empreendimento em termos ambientais. Lembrou que, em primeiro lugar, o programa de gestão ambiental é um programa de gerenciamento que observa se todas as medidas foram definidas pela CETESB ou emergiram do processo como um todo, ou, ainda, se são ou não adequadas, e, em caso positivo, se todos os impactos serão controlados, se as licenças e as operações são válidas ou não. Lembrou que qualquer problema de interlocução com as Secretarias e com a própria CETESB é fruto de gerenciamento. Em terceiro lugar, que outro programa – o da comunicação social – ou seja, manter o tempo todo informados, e a população e os usuários eventualmente afetados, informados dos prazos e dos desvios do tráfego. Em outras palavras: qualquer dúvida ou condição inadequada que a população tenha, ela acionará a comunicação social, buscará o engenheiro e dará uma resposta adequada a cada uma das pessoas. O controle ambiental das obras outra coisa não é senão o acompanhamento da obra no dia a dia. Em terceiro e último lugar: em qualquer situação de erosão, assoreamento e controle ambiental, emite-se uma notificação para o engenheiro, o encarregado, para ele resolver, voltar em dois ou três dias, fazer novamente a notificação e, eventualmente, multar e praticar uma série de situações, que é controle diário da obra. Finalmente a desapropriação é pouco significativa, mas existe programa que será adequadamente tratado, que é o programa que acompanha os processos de desapropriação. Passou-se a etapa na qual se manifestam os representantes da sociedade civil. **Rogério Garcia Bonil** disse considerar as justificativas apresentadas pela EMTU, para a variante Hortolândia/Sumaré insustentáveis, sendo assim, todo o processo não tem condição de ser aprovado. Pontou como negativos os seguintes pontos não considerados, ou omitidos: - o viaduto do Horto, construído em 2009 e outras adequações importantes da Estrada Teodoro Condiev, no atual corredor, que já existe entre Hortolândia e Sumaré; - que a AUTOBAM construiu as marginais da via Anhanguera, sem serventia para a população; - que o Estado está construindo uma transposição, um viaduto do Ramal Ferroviário junto ao terminal Graneleiro, na área cúria que ligará toda a população da região norte de Hortolândia, diretamente a via Anhanguera, dispensando o corredor para o acesso ao grande centro regional, Campinas. Afirmou que a proposta agride os mananciais de água, a região rural, inviabiliza o Projeto do Parque Ecológico do Horto, descaracteriza a Avenida Rebouças e agride o sítio ferroviário tombado pelo CONDEPHAT, além de atrair todo o trânsito regional para o centro de Sumaré, colocando-a na contramão do mundo. Afirmou que o Projeto do Corredor não obedece a nenhum dos modelos descritos pelo Ministério das Cidades, além de não ser uniforme e ter sérios problemas de projeto das vias, do viaduto e dos abrigos, o rodo terminal de Sumaré além de estar mal localizado. A justificativa da EMTU é que o usuário ganharia 10 minutos entre Hortolândia e Sumaré. No entanto, ignora o incalculável tributo que Sumaré estaria pagando por um ganho tão ínfimo para pouquíssimos passageiros. A EMTU não considerou ou não recebeu da Prefeitura de Sumaré a proposta de Plano Viário Diretor aprovado na conferência de mobilidade de 2009 que consta do PMS 17.089/12, no qual está delineado o corredor das margens do Ribeirão Quilombo, dois viadutos para a transposição da ferrovia. Este promove também o desenvolvimento da periferia e preserva o nosso patrimônio histórico e ambiental e a nossa qualidade de vida. Por todas essas razões, relatou que o movimento Rebouças Livre pretende discutir tecnicamente, passo a passo, a variante com a EMTU. Disse acreditar existir tempo para tudo isso, lembrando que o próprio Ministério das Cidades cita



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

que, quem constrói as cidades somos nós. **Fernando Rodrigues**, representante da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Sumaré, ao se dirigir a plateia, perguntou quantas pessoas chegaram ao local de ônibus. Questionou também qual seria o modal de transporte mais utilizado no município, que na opinião de especialistas seria o sapato, o transporte mais utilizado. Disse que algumas questões precisam ser mais bem pensadas tal como desconectar essa obra do calendário eleitoral. Sugeriu que se aguarde o término do documento que está sendo formulado pelo GAEMA de Piracicaba e o resultado do inquérito para que se possa pensar melhor nessa obra e seus impactos para a cidade. Pontuou as incongruências existentes entre aquele documento e o que está se propondo no EIA-RIMA. Alguns teóricos e especialistas da Unicamp dizem que esta obra deve se tornar brevemente um micro anel viário de Viracopos. Dentre todas as afirmações que foram ditas sobre conservação de patrimônio ou até mesmo a construção do terminal rodoviário, existe dotação de verbas. Para isso que o ministério público pede que seja considerado para aprovação desse projeto, por exemplo, o pontilhão sobre o patrimônio da ferroviária, o restauro completo do bem e não a revitalização. Disse que percebeu que o engenheiro agrônomo e a arquiteta divergiram quando levantaram o ponto da economia de tempo, uma vez que um falou de economia de 10 minutos e o outro de 18 minutos de economia de tempo no trecho total. Referindo-se as alterações que serão feitas em função do trajeto, questionou se, além de outras questões levantadas, alguém trocaria 10 minutos de seu tempo que muitas vezes não são totalmente seus, e sim tempo de usuários da região, pelos patrimônios que passou a listar: horto florestal, conjunto ferroviário e patrimônio que a Rebouças. Passou-se a etapa em que os manifestantes falam, tão somente, em seu próprio nome. **Paulo Humberto de Souza Lima** disse que atuava como representante do cidadão no conselho da Idec, em Campinas. Declarou imaginar que o corredor de Sumaré a Hortolândia ajudaria a reurbanizar a avenida seguiria o padrão de três pistas para cada lado, de Sumaré a Hortolândia. Disse acreditar que com o corredor irá ajudar ainda mais a reurbanização da avenida, mas questionou se o mesmo irá começar como corredor de ônibus convencional e depois articulado, e se, futuramente, quando estiver tudo completo de Santa Bárbara a Campinas, se ele vai se transformar em um futuro corredor de Bus Rapid Transport-BTR, para aumentar a capacidade de infraestrutura, e quem sabe futuramente, apesar do custo mais alto, um transporte sobre trilhos VTL, como aquele implantado na baixada santista. Passou-se a etapa na qual se manifestam os representantes do poder legislativo. **Cícero Eleutério Bispo**, vereador de Sumaré realizou a defesa da importância do projeto e enalteceu a importante articulação feita, com maestria, ao incluir o viaduto, que de forma obra significativa, vai ajudar a integração desta cidade. Relatou o quanto se discute, em boa parte do tempo, a questão da mobilidade urbana no parlamento, também sob a perspectiva da saúde ambiental. Ressaltou a importância daquilo que disse o cidadão, usuário do transporte, que o antecedeu na fala. Afirmou ser importante tirar da nossa cultura imediatista, individualista, de que o sentimento individual é que deve prevalecer e não o sentimento do senso coletivo. Essa discussão, afirmou, é de alta relevância para os presentes e para os que não estão aqui e que certamente são os protagonistas que serão os que serão impactados nessa questão da mobilidade. A Prefeita de Sumaré, **Cristina Carrara** expôs os graves problemas de mobilidade enfrentados por Sumaré e, por conta da falta de planejamento urbano, pagamos preços elevados. Relatou as diversas barreiras em todas das suas regiões, tendo que ser vencidas com obras caras, como viadutos, avenidas, dentre outras, necessárias para tornar a vida das pessoas, mais fáceis. Ressaltou que, sem parcerias, Sumaré jamais conseguiria fazer obras de transporte público para integrar a cidade sem o estabelecimento de parcerias. Destacou que foi feito um apelo ao governador, em janeiro de 2013, para este viaduto seja feito, para facilitar este que é um grande gargalo da cidade de Sumaré. Relatou que o governador foi muito sensível, muito pronto em atender ao pedido de Sumaré, e incluiu no projeto obras do corredor, que visam estimular e aperfeiçoar o transporte público. Discorreu sobre a necessidade do País de ampliar o transporte público, não sendo possível cada um utilizar o transporte individual e ressaltou que esse problema só tende a se agravar com o aumento da população, e de veículos, nos últimos anos. Não haverá vias

Página 9 de 11



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

suficientes para tanto carro, o município deverá, desta forma, aprimorar o transporte coletivo. Relatou seu encontro com o Secretário de Cultura, ocasião em que entregou um documento solicitando a implantação da obra, com 28 mil assinaturas, que incluíram 33 entidades. Afirmou que acredita ser possível superar o problema, com auxílio de técnicos competentes da CETESB, CONSEMA e EMTU. A partir da compensação e da mitigação, acredita ser possível melhorar a segurança do trânsito e a qualidade de vida das pessoas, mesmo em se tratando de grandes obras. Afirmou terem se deparado com vários empecilhos, mas nunca se desistiu de lutar pela implantação do projeto que é importante para o desenvolvimento de Sumaré que envolve a questão da mobilidade, que é um dos grandes desafios. Ressaltou a importância da parceria com o estado para realizar essa obra. Agradeceu toda a equipe da EMTU, da CETESB e do CONSEMA pelo empenho do trabalho e todos aqueles que defendem a importância dessa obra. Com relação às divergências disse ser natural em uma democracia, mas que tem certeza que a maioria da população de Sumaré quer que o investimento seja realizado em mobilidade urbana. A arquiteta **Cristiane Profitti Dias**, Chefe do Departamento de projetos da EMTU, ofertou esclarecimentos aos questionamentos formulados. Quanto a afirmação de que a implantação do corredor iria atrair o trânsito regional para o centro de Sumaré esclareceu que sua implantação tem a principal premissa de organizar o tráfego, e quando se fala de alternativa à Anhanguera é para ampliar o transporte coletivo e tirar as pessoas da beira da rodovia, de uma situação de risco que se encontram para uma área adequada. Sobre a questão de o rodo terminal ser mal localizado, disse que temos estudos de tráfego e demanda para ocupar uma área da antiga SOMA, que é complicada, pois existe um processo trabalhista sobre ela. Disse que acredita que o Estado tem possibilidade de desapropriar essa área e regularizá-la, trazendo um benefício para o município. Após a audiência de agosto de 2014, houve várias modificações desse projeto e foram feitas adequações. Discorreu sobre a apresentação feita na EMTU, para o estudo das alternativas propostas, pois não recebemos a proposta oficialmente. Sobre o restauro, informou que existe um inquérito civil sobre o assunto. Nesse processo consta que a contrapartida da EMTU, em relação ao bem tombado era uma proposta de revitalização da área de passeios, calçadas e iluminação, nunca se referindo a reforma de edificações porque o projeto de restauro de edificações é muito específico e a EMTU não tem a atribuição para a execução de uma obra tão específica. No entanto, o próprio relator, no inquérito civil, considera que o restauro faria parte da revitalização. A EMTU, ainda como estado, tem a oportunidade de formalizar um convênio com a secretaria da cultura, que poderá se responsabilizar pelas restaurações da edificação, e se esse for o caso, no âmbito do estado para a região. Desta forma, a EMTU ficaria com a revitalização que é o que se faz normalmente em toda a área de influência do corredor. Informou que serão utilizados ônibus articulados. Levou-se em consideração que no futuro as estações de embarque e desembarque podem ser fechadas, o que significa a implantação de sistema de bilhetagem desembarcada. Afirmou que a princípio continuarão os ônibus convencionais, mas no futuro, com o corredor todo implantado será possível transformá-la numa estação fechada para a melhoria do sistema. O Eng^o Agrônomo **Júlio Scottini** observou que nada impede que algumas complementações sejam feitas a *posteriori*. Em relação ao parque, ao horto e ao sítio ferroviário, por exemplo, dá para perceber muito bem como ambos se encontram atualmente, ou seja, que não se encontram em uma condição boa, e, também, se faz necessário saber, caso ele não seja executado, se contará ou não com dotação orçamentária. Lembrou ter sido elaborado, para o horto e para o parque, um plano diretor bastante interessante, com funções múltiplas a serem desempenhadas no interior dessas unidades, ofertando lazer que pode ser usufruído pela população no interior dessas áreas bem preservadas. Declarou ser essa uma ótima oportunidade da qual o sítio ferroviário também usufruirá, até mesmo porque se encontra abandonado. Outra condição importante é a impossibilidade de se ignorar que o Município não atingirá patamar além daquele em que se encontra a Região Metropolitana de Campinas e tampouco contará com alternativa de passagem sobre a linha ferroviária e o Ribeirão Quilombo, e, sem essas condições, a situação não continuará como está, mas, sim, piorará. Então é isso e uma coisa importante que está sendo feita na

Página 10 de 11



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

região como um todo, especialmente na Região Metropolitana de Campinas. No que tange ao corredor, tanto o Estado como os municípios estão-se antecipando aos problemas que tornarão sua situação muito pior. Enfatizou que as pessoas devem ter condições para ir para onde quiserem de carro ou a pé. Enfatizou também que toda a região se encontra conurbada, porque os municípios estão-se interligando, e, caso não possuam alternativas, a cada dia a situação ficará pior. A situação do tráfego atualmente não pode constituir alternativa que conduza a alguma conclusão ou a outra condição. Como me expressei na outra audiência, argumentou o manifestante, pretende-se fazer do corredor uma obra de arte, e, lançando-se mão de estratégias que atendam o interesse dos diferentes segmentos da população, e não retirando do cenário os estabelecimentos comerciais ou edifícios com vistas a transformá-lo em um corredor, ou, em outras palavras, no interior daquele que já existe. Já em relação à economia do tempo, comentou que concordava com aquilo que o manifestante pontuou, qual seja, ter sido exemplificativa sua intervenção, e que considerava igualmente importante divulgá-la. E, última possibilidade a que esse manifestante se referiu foi reconhecer importante esse tipo de projeto, porque executá-lo significava também investir no Coletivo e, também, levar em conta que o Município e a região estão crescendo, Refutou a estratégia de negócio de pegar um pedaço do município e preservá-lo para algumas pessoas, ou seja, para que só as pessoas que usam automóvel a ele tenham acesso, tornando, assim, periferia dentro do Município, outro mundo, por meio da segmentação. Não havendo mais inscritos para o uso da palavra passou a palavra para o **Engº Ambiental Camilo Fragoso Giorgi**, Gerente do Setor de Avaliação de Empreendimentos de Transportes Rodoviários da CETESB tecer suas últimas considerações. **Camilo Fragoso Giorgi** disse que em relação a compensação ambiental, prevista na lei do SNUC, e como o município possui algumas unidades de conservação, sendo importante lembrar que até meio por cento do valor do empreendimento poderá ser destinado a essas unidades de conservação. Por esse motivo, é preciso ficar atento aos passos dessa ação. Informou, também, que todas as informações oferecidas foram registradas em ata que será encaminhada à CETESB, e que os interessados terão ainda cinco (5) dias, a partir da data dessa audiência, para encaminhar as contribuições para o aperfeiçoamento do projeto. Informou também que, depois de elaborado, uma súmula do parecer técnico sobre o EIA/RIMA será enviado ao CONSEMA, que, se julgar necessário, avocará sua apreciação pelo Plenário, instância esta que examinará a viabilidade ou inviabilidade ambiental do empreendimento. Caso considere viável, concederá a licença prévia e remeterá o processo à CETESB, que dará continuação ao processo de licenciamento. O **Secretário-Executivo**, Germano Seara Filho, agradeceu em nome da Secretária de Estado do Meio Ambiente, **Patricia Iglecias**, agradeceu a presença de todos, após o que declarou encerrados os trabalhos desta reunião. Eu, **Paula Frassinete de Queiroz Siqueira**, diretora do Núcleo de Documentação e Consulta da Secretaria-Executiva do CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.