



**Ata da Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA do empreendimento “Trechos Norte, Leste e Sul do Rodoanel Metropolitano de São Paulo”, de responsabilidade de DERSA-Desenvolvimento Rodoviário S/A, realizada na cidade de Itaquaquecetuba, no dia 6 de fevereiro de 2003.**

Realizou-se no dia 6 de fevereiro de 2003, às 19h00, na Escola Municipal Prof. Paulo Neves Nunes-CAEC, localizada na Rua Santa Catarina, 382, Morro Branco, Itaquaquecetuba, a Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA do empreendimento “Trechos Norte, Leste e Sul do Rodoanel Metropolitano de São Paulo”, de responsabilidade de Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S/A. Dando início aos trabalhos, o Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Prof. José Goldemberg – que não podendo estar presente, havia-lhe pedido para representá-lo -, saudava e dava boas-vindas a todos que haviam comparecido e que passaria a compor a Mesa Diretora dos Trabalhos, chamando para dela fazerem parte o conselheiro Carlos H. Bocuhy, como representante do Consema escolhido entre os conselheiros presentes, e o Diretor do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental - DAIA, Pedro Stech, como representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e Proteção de Recursos Naturais. Depois de registrar a presença do Vice-Prefeito de Itaquaquecetuba, João Barbosa, dos Prefeitos dos Municípios de Ferraz de Vasconcelos e de Mogi das Cruzes, o Secretário Executivo expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação Consema 34/2001 para a condução de audiências públicas, esclarecendo que estas, como o próprio nome já indicava, eram o momento público do qual todos podiam participar e em que um determinado projeto era trazido ao conhecimento das pessoas, dos interessados, para que fosse discutido e lhe serem oferecidos subsídios, opiniões e contribuições, que, eventualmente poderiam melhorá-lo, existindo ainda a possibilidade de se enviarem contribuições por escrito no prazo de até cinco (5) dias úteis após o final dessa audiência, contribuições estas que seriam juntadas ao processo e obrigatoriamente analisadas pelos órgãos competentes do licenciamento ambiental. Passou a palavra ao Diretor do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental - DAIA, Eng<sup>o</sup> Pedro Stech, que teceu os seguintes comentários: que o Estudo de Impacto Ambiental era um documento estritamente técnico e complexo, confeccionado para leitura dos especialistas e técnicos, mas que o RIMA, ou Relatório de Impacto Ambiental, possuía uma linguagem acessível aos leigos, possibilitando a qualquer cidadão entender os aspectos mais importantes do empreendimento; que o “Trecho Oeste” do Rodoanel já havia sido licenciado, procedendo-se, agora, o licenciamento dos “Trechos Norte, Leste e Sul”, sendo esta audiência praticamente o início dessa nova etapa de licenciamento, e que ela, embora não possuísse caráter deliberativo, constituía um momento muito importante, pois tinha como objetivo ouvir a sociedade, constituindo-se também em uma oportunidade de as entidades não-governamentais expressarem e defenderem seus pontos de vista em relação ao empreendimento e a seus possíveis impactos, pontos de vista estes que seriam considerados, levando-se em conta o aprimoramento do projeto. O Secretário Executivo passou a palavra ao representante do empreendedor, o Presidente do Dersa, Sérgio Pereira, que teceu considerações sobre o projeto, entre as quais de que não se sustentava a idéia de essa obra colocar em risco o abastecimento de água e que, contrariamente ao que se dizia, ela era, na realidade, inibidora do processo de degradação ambiental, na medida em que funcionaria como uma barreira indutora para o desenvolvimento ordenado da região em que se instalaria e aquela que influenciaria, e que o traçado proposto levou em



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

conta três aspectos fundamentais, o ambiental, o social e o econômico, devidamente balanceados; que não seria fácil executar as obras desse trecho, pois, além de atravessarem três grandes reservatórios de água, o Sistema Cantareira e as Represas de Guarapiranga e Billings, ele era muito abrangente e complexo, e que todos os estudos detalhados que sobre ele foram elaborados tiveram como objetivo evitar os impactos negativos, buscando priorizar a preservação ambiental, e que, em virtude de tal perspectiva e de seu intuito de atender a demanda dos transportes rodoviários, o projeto inicial fora reestruturado; e, mais ainda, que o Governo do Estado pretendia desenvolver, paralelamente, um plano ferroviário, com vistas a incrementar o transporte de cargas. O representante da equipe técnica que elaborou o EIA/RIMA, Eng<sup>o</sup> Paulo Sérgio Rodriguez, juntamente com os técnicos especializados que igualmente participaram da elaboração desse estudo, ofereceu esclarecimentos pormenorizados sobre os estudos realizados, os quais, como afirmaram, totalizaram mais de 2 mil e 500 páginas e 500 mapas, mostrando a especificidade de cada um dos três traçados que se haviam consolidado e, afinal, aquele que havia sido escolhido, seus principais atributos ambientais, ou seja, as espécies vegetais, suas características próprias, radiografando, os aspectos físicos, econômicos e sociais, descrevendo, com o maior rigor possível, os atributos ambientais, entre eles o Parque Estadual da Cantareira - de vital importância para o abastecimento de água e cuja fauna e vegetação são bastante rica e diversificada - , o Reservatório de Rio Grande, que abastece quase dois milhões de pessoas, a Várzea do Rio Tietê, uma das mais significativas áreas legalmente protegidas do Estado de São Paulo, a Represa de Guarapiranga, de extrema importância para a RMSP, o Parque do Pedroso, localizado na região próxima da Rodovia Anchieta, as áreas urbanizadas que condicionam o traçado, os custos sociais, e todos os outros aspectos que haviam sido analisados e que constam do EIA/RIMA. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Coletivo das Entidades Ambientistas Cadastradas no Consema. Heitor Marzagão declarou sentir-se orgulhoso de representar, pela primeira vez, o Coletivo das Entidades Ambientistas Cadastradas no Consema e anunciou que dividiria seu tempo com outros dois representantes do Coletivo, Adalberto Jezierski e Ari Albano. Adalberto Jezierski teceu, grosso modo, os seguintes comentários: que o Dersa havia sido criado para planejar, construir e conservar estradas, o que fazia de maneira admirável, com qualidades do Primeiro Mundo, mas que exorbitava suas funções quando passava a planejar políticas públicas, o que fazia sem consultar os urbanistas, os geólogos e os arquitetos dos órgãos metropolitanos - embora afirmasse publicamente que fazia tal consulta - levando, para as audiências públicas, projetos prontos e acabados, sem considerar as opiniões daqueles que nessas ocasiões se manifestam; que era engenheiro e ex-aluno do Professor Luiz Ignácio de Anhaia Melo, que, no auge da euforia do pós-guerra, nos idos de 1952, nos cursos de planejamento que ministrava, afirmava que todo projeto começava com uma oitiva, com uma consulta, à comunidade, e que, atualmente, apesar de os projetos serem feitos por técnicos muito capacitados, por grandes projetistas de estradas, eles não tinham como critério, como ponto de partida, essa consulta, não a faziam e, apesar dos pedidos insistentes da sociedade civil, se mostravam resistentes a fazê-la; que era preciso levar em conta que esse projeto se inseria no miolo da região onde se encontravam os 8% restantes da mata atlântica, um ecossistema que incluía um número muito diverso de animais e de vegetação, motivo por que sua importância era reconhecida no mundo inteiro, dando-lhe o nome de “rain forest”; que São Paulo era uma das únicas metrópoles do mundo que possuía uma reserva com a relevância da Serra da Cantareira, constituindo-se, inclusive, uma reserva de água; que era necessário se ter muito cuidado quando se fazia planejamento e que o Dersa extrapolava sua competência quando o realizava, além de fazê-lo sem oitiva à sociedade, como



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

parecia se verificar ao se ver o Prefeito do Município de Itaquaquecetuba pleitear, nessa oportunidade, a construção de uma ligação com esse Município, embora essa obra viesse sendo discutida há mais de 6 anos, e que esse fato levava a que se perguntasse sobre a conversa que o Dersa havia tido com os técnicos desse Município; que uma soma significativa de dinheiro havia sido investida nesse projeto, como igualmente a inteligência de muitos técnicos, mas que o Dersa teimosamente insistia em ficar preso ao critério que ele mesmo elaborou, qual seja, de que o Rodoanel deveria passar de 20 a 30 km da Praça da Sé, o que era contestável, uma vez que ele, obrigatoriamente, não teria de ser simétrico e, sim, adotar a Rodovia D. Pedro I como elo norte do Rodoanel. Ari Albano, igualmente representante do Coletivo das Entidades Ambientistas Cadastradas no Consema, fez, entre outras, observações sobre a má qualidade do Relatório de Impacto Ambiental, pois, além de estar claro que em alguns lugares ele foi retocado, no que dizia respeito às representações, aos mapas e às imagens apresentados deixava muito a desejar, pois as pessoas que conheciam bem a região não a reconhecerem através desses mapas e dessas imagens, não identificaram as áreas importantes da Serra da Cantareira, porque, como bem se sabia, os parques, que constituíam a Reserva da Biosfera, os verdadeiros corações dessa reserva, possuíam uma vegetação de coloração muito forte, e as áreas de transição, aquelas que se localizam entre eles, uma vegetação que, apesar de possuir uma cor menos forte, ainda era bastante viva, e que essas áreas não eram reconhecíveis nas imagens apresentadas, não sendo estas, portanto, compatíveis com a realidade que pretendiam representar, podendo induzir a erro, e a causa disso talvez seja o processo de “magnificação” dessas imagens, do entorno dos Parques do Juqueri e da Cantareira, o que fez com que sua cobertura vegetal não aparecesse com a importância que merecida; que outro aspecto importante dizia respeito ao fato de o trecho desse anel rodoviário passar no Município de Caieiras estava exatamente em cima de uma captação de água, fato este intrigante, porque, embora a um a proprietária de uma gleba de aproximadamente 80 metros quadrados localizados exatamente nesse trecho tenha sido negado o pedido de aí construir uma casa, e justamente nessa área, nesse trecho, será construído o Rodoanel; que uma decorrência desse aspecto sobre o qual chamava a atenção é o descaso, por parte do Dersa, com os profissionais especialistas nessa área, que entendem de vegetação, de cobertura vegetal e de fauna, e que, justamente por reconhecerem a importância da cobertura vegetal e da fauna aí existente, negassem todo e qualquer pedido de edificação de loteamento, e que, mesmo assim, o Dersa pretende aí construir o anel viário; que chamava atenção igualmente para o aspecto jurídico envolvido na implantação desse projeto nessa área, pois, desse ponto de vista, não havia alternativa possível sem que se promosse uma mudança na legislação, razão pela qual considerava as alternativas apresentadas pelo Dersa verdadeiros “boi de piranha”, dada sua irrevogável inviabilidade ambiental, não se constituindo, efetivamente, como alternativas; que outro aspecto fundamental a ser considerado era a existência da Reserva da Biosfera, o que, como já visto, não foi retratada fidedignamente nos mapas, embora reservas como a do Jaguaré e a da Cantareira possuíssem enorme importância na regulação climática, a ponto de existir, como todos sabiam, uma grande diferença de temperatura entre a Serra da Cantareira e o centro da cidade; que não se podia esquecer que o Dersa pretende implantar esse projeto em cima de uma Reserva da Biosfera – a Serra da Cantareira -, a única floresta de mata atlântica no mundo localizada em área urbana, um ecossistema importantíssimo pela grande diversidade animal e vegetal que possuía, apresentando, como contrapartida, as tais medidas mitigadoras e bacias de retenção. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Ives de Freitas, representante da Sociedade Ecológica Santa Branca-Sesbra, comentou, grosso modo, que já havia trabalhado no



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

projeto do Rodoanel, Trecho Oeste, reconhecendo nessa audiência antigos companheiros; que publicou no “Diário Oficial da União”, edição de 7 de janeiro de 2003, um extenso trabalho, com aproximadamente 107 páginas, suscitando discussão sobre os pontos que considera polêmicos, trabalho este que se encontrava à disposição dos representantes do Ministério Público; que aproveitava essa oportunidade para perguntar, e pedia resposta sim ou não, se o EIA/RIMA apresentado na audiência era o mesmo protocolado no DAIA; e que perguntava também por que essa obra, que deveria ser construída em dois anos, levaria o prazo de 4 anos para ser concluída, e, também por que o seu valor passara de 360 para 600 milhões de reais, enfatizando, ao final, que o Dersa apresentasse os motivos de tais mudanças. Elton Soares de Oliveira, representante do Espaço Cultural Florestan Fernandes, declarou que teceria considerações sobre vários aspectos do projeto, um deles dizendo respeito à sua interferência no abastecimento da água, tanto por impactar o Sistema Cantareira, que era responsável por 60% da produção de água da Capital e da Grande São Paulo, sendo o restante abastecido pelo Sistema Alto Tietê, como por interferir em sessenta cursos d’água, aos quais causaria uma série de comprometimentos; que outro aspecto dizia respeito ao desmatamento que ele executaria na Serra da Cantareira, do que decorreria como uma das conseqüências um processo erosivo, o que era muito significativo principalmente pelo fato de essa serra integrar a Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo; que outra decorrência era o “efeito lombardiano”, ou as conhecidas “ilhas de calor”, detectado pela geógrafa Magda Lombardo, que verificou existir uma diferença de temperatura em torno de 10<sup>o</sup> centígrados entre o centro da Cidade e a Serra da Cantareira, e que, por conseguinte, se ela for desmatada, a temperatura da região aumentará significativamente; que um outro aspecto se referia à indução ao assentamento que esse empreendimento provocaria, pois a região norte era a única em direção à qual a população poderia crescer, fenômeno esse inerente à implantação de toda e qualquer rodovia, podendo-se constatar isso pelo povoamento do entorno de todas as estradas construídas; que outro aspecto do projeto que pretendia comentar se referia à segmentação que ele provocava na cidade, segmentação esta que agravaria ainda mais a separação existente em alguns bairros do Município de Guarulhos; e que, finalmente, chamava atenção para o aspecto financeiro, ou seja, ao grande volume de recursos que a implantação dessa obra exigia, pois só no primeiro trecho, para o qual se previa serem necessários apenas 200 milhões de reais, já haviam sido gastos 1 bilhão e 600 milhões de reais, o que arrasava as finanças públicas, exigindo corte no orçamento destinado a áreas sociais e tornando mais grave o processo de endividamento; lembrou, ao final, que todo o sistema de circulação de mercadorias, que antes era feito por navio, com a aceleração do processo de globalização, passou a ser feito por via aérea, o que bem demonstrava o grande número de ampliação dos principais aeroportos do País. Meire Pizelli, representante da Ordem dos Advogados do Brasil, seção-Carapicuíba, manifestou-se nos seguintes termos: que, como Presidente da Comissão de Interesses Difusos e Coletivos da Ordem dos Advogados do Brasil, seção de Carapicuíba, vinha acompanhando e participando, ao longo dos anos, das discussões sobre o Rodoanel e que pretendia tecer algumas considerações sobre os impactos negativos que a implantação do Trecho Oeste havia causado, transformando-se em trilha para pedestres e indutor de assentamentos cujos lotes mediam em torno de quarenta metros quadrados; que, ao participar das audiências sobre o Estudo de Impacto Ambiental do Trecho Oeste, enfatizou que seria importante, antes de sua implantação, estabelecer-se um zoneamento restritivo para o seu entorno, mas que, no entanto, isso não havia sido feito por se entender que os Municípios tinham autonomia para tratar do uso e da ocupação do seu solo; que aquilo que estava em jogo, hoje, era a segurança dos usuários dessa rodovia, pois o trecho já



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

implantado havia-se transformado em rota de fuga para marginais; que pretendia protocolar na Secretaria Executiva do Consema cópia de uma matéria intitulada “Como ocorre no Rio, moradores temem que a nova pista se transforme na Linha Vermelha de São Paulo”, publicada na edição do jornal “Diário da Região” de 27 de dezembro último; que os impactos provocados por esse empreendimento eram irreversíveis, principalmente aquele causado no último remanescente de mata atlântica daquela sub-região onde se implantou o Trecho Oeste, que ficou sujeita a invasões, tendo uma grande área sido ocupada por favelas; que os animais silvestres dessa região haviam perdido o seu *habitat*, o que verificara ao socorrer, no dia 24 de junho de 2001, uma corsa que tentava se refugiar na área urbana, fato este sobre o qual registrou um boletim de ocorrência na Polícia Ambiental; que o desrespeito a esses seres remanescentes certamente teria um fim, pois o recém-empossado Presidente do Ibama, Marcus Luiz Barroso Barros, declarou à imprensa que a Mata Atlântica era intocável, não tendo muito mais a se derrubar, que iria marcar isso de perto, que seria obsessivo em relação à concessão de licenças para desmatamento, pois, ao invés de se desmatar, se deveria reflorestar; que se tentava desqualificar o trabalho dos ambientalistas, o que não seria admitido, e que, com a experiência do Rodoanel, comprovou não proceder o provérbio que diz que “a fé remove montanhas”, porque, para sua surpresa, eram os empreendedores que removiam as montanhas, alteravam toda a paisagem de florestas e relevos tão importantes, modificando, dessa maneira, o clima da região; e que, mais uma vez, protestava contrariamente ao reduzido tempo destinado ao pronunciamentos dos representantes de entidades ambientalistas; e que se fazia necessário que os Municípios dessem cumprimento à exigência estabelecida pela Lei Federal. 10.257/01, conhecida como “Estatuto da Cidade”, elaborando seus Planos Diretores. Horácio Peralta, representante do Colegiado Gestor da APA-Área de Proteção Ambiental da Várzea do Tietê, da qual é presidente, depois de criticar as condições inadequadas de acesso ao local e das instalações onde se realizava essa audiência pública, pois a presença maciça de pernilongos causava um enorme desconforto, comentou serem tímidas as medidas de compensação para os grandes impactos que o projeto causará, porque ele mexeria com o sistema hidrológico da região, com a qualidade da água, pois as obras, os viadutos, interferirão até mesmo na qualidade de vida da população ribeirinha; que, em relação aos parques que seriam criados como medida mitigadora, eles careceriam de tutela, de gerenciamento e de fiscalização, não possuindo os Municípios estrutura para executar tais ações, precisando de fiscais que controlem a segurança dessas áreas; que o fato de os Municípios não disporem de instrumentos legais eficazes, como o Comdema por exemplo, nem para acompanhar o cumprimento das medidas mitigadoras, como a revegetação, nem para exercerem uma rígida fiscalização, inclusive no transporte de cargas perigosas que atravessa essa região, nem para exercerem um rígido combate ao adensamento nem para obterem a contrapartida exata dos danos que sofrerão, pois, por exemplo, jamais o Município de Salesópolis poderá cobrar de qualquer paulista a água que consome de seus mananciais, não existindo no estudo qualquer referência a verbas que o Estado destinaria à fiscalização e ao controle dos parques; sobre a intervenção que o Estado faz, por meio dessa obra, no Legislativo e no Executivo municipais, pois esse projeto alterava seus zoneamentos sem nenhuma negociação com os Municípios, surgindo no contexto em que as Prefeituras, em obediência ao que estabelece o “Estatuto das Cidades”, elaboravam seus Planos Diretores e não previam o seu crescimento no sentido da região por onde passará o Rodoanel, exercendo-se contra eles uma séria violação; sobre a ausência de referência igualmente às Prefeituras que integram a APA da Várzea do Tietê, que não apresentaram seus subsídios a esse projeto, e que, apesar de ele já ter sido apresentado ao Colegiado Gestor da APA da Várzea do Tietê, era necessário



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

que se fizesse mais uma discussão com seus membros; e que, por último, propunha que o Dersa criasse um canal de comunicação para divulgar todas as medidas que adotará. Ulian de Souza, representante da Associação Beneficente Recanto Santa Inês, teceu uma série de comentários sobre as alternativas de traçado possíveis, argumentando que a que estava em discussão era inconcebível, pois ia de encontro à legislação vigente que incidia em áreas especialmente protegidas, ao cortar, ao meio, a região da Cantareira, precisamente o Parque Estadual da Cantareira; sobre a não-sustentação do ponto de vista subjacente à apresentação de que essa obra resolveria alguns problemas ambientais, devendo, pois, ser retirada do material de propaganda a idéia de que o Rodoanel resolveria o problema de tráfego da região, pois, se tratando de uma estrada, ele não interferirá no trânsito da cidade; sobre o entendimento, que levava a população, os moradores dos bairros, a aprovarem essa obra, de que ele serviria para o transporte individual, o que já acontecia no trecho implantado; sobre uma das mais graves conseqüências do Rodoanel que era provocar a divisão da cidade pelo meio, como era o caso de Guarulhos, ficando de um lado a igreja, do outro lado, a escola, de um lado o local do trabalho, do outro, a residência; sobre o fato de jamais ter sido projetada, em nenhum País do mundo, um anel viário em área de mata atlântica, não havendo nenhuma incidência nesse sentido; sobre o fato de o Brasil, o maior País detentor de água na América Latina, não se ter presente a importância desse recurso e que cada vez mais ele se torna insuficiente, tanto era que, para o abastecimento da RMSP, o Sistema da Cantareira não era suficiente, tendo de se importar água da Bacia do Piracicaba do Interior de São Paulo; sobre os outros aspectos envolvidos nessa obra, como, por exemplo, o assoreamento que causará, a divisão dos assentamentos, como já ocorria no Município de Guarulhos, sobre sua interferência no planejamento metropolitano e nos planos diretores. Rafael Leite Cazo, representante da Sociedade Jardim Floresta, depois de comentar que tudo já havia sido dito, por isso tinha pouca coisa a dizer, mas queria falar de sua tristeza com a implantação dessa obra cujas principais decorrências cairiam sobre a população pobre da região, em relação à qual não estava sendo previsto nenhum curso de capacitação, que nenhum Município pobre possuía recursos para elaborar o seu plano diretor, que o jornal “O Estado de S. Paulo” havia publicado uma matéria afirmando que os ambientalistas solicitaram a paralisação do processo do Rodoanel em virtude da degradação ambiental que o trecho já instalado causaria ao meio ambiente, concorrendo para o surgimento de favelas, e que tudo levava a crer não estar o empreendedor considerando os seguintes aspectos: que as obras atingiriam 250 hectares da Serra da Cantareira, em plena Mata Atlântica; que a fauna, segundo os biólogos, não era possível de ser reconstituída; que, de acordo com estudos divulgados, apenas 7,5% dos veículos que utilizam as marginais faziam percursos que atravessavam diversos Municípios e que somente 60% desses 7,5 estavam dispostos a utilizar o Rodoanel, o que equivalia a apenas 9 mil veículos; que o aumento da velocidade nas marginais, com a saída desses 9 mil veículos passaria de 34 para 40 km por hora, e que esse benefício era muito pouco significativo em relação aos impactos que a obra causaria, a um custo estimado de 1 bilhão e 800 milhões, sendo que só no primeiro trecho já foram consumidos 1 bilhão e 600 milhões de reais, sendo que, em resposta aos questionamentos feitos pelos ambientalistas, a direção do Dersa havia-se posicionado de uma forma muito irônica. Valdir Dornelas de Oliveira, representante da Associação dos Moradores e proprietários do Alpes de Caieiras, afirmou que considerava ilusórias as preocupações com o meio ambiente demonstradas nos pronunciamentos dos senhores Ari Albano e Adalberto Jezierski, pois a realidade que se verificava na Serra da Cantareira era a degradação de uma área equivalente a seis vezes a área do Parque do Ibirapuera, o que evidenciava o descaso das autoridades, a quem cabia tomar providências efetivas para deter esse



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

processo. Depois de Lorival Valente afirmar que, em nome da Associação Cultural e Ecológica Acorda Mairiporã, igualmente se posicionava contrariamente à instalação desse trecho do Rodoanel, pelos impactos já mencionados, passou-se à etapa em que se manifestam as pessoas em seu próprio nome. Geraldo Moreira Valle Júnior declarou que a entidade que representava defendia a preservação da fauna e da flora e que do seu ponto de vista o Dersa falou muita besteira, ao dizer que o empreendimento não promoveria o adensamento urbano; que sua entidade possuía muita preocupação com a qualidade da vida humana e também com a flora e a fauna, e não sabia qual a mágica que seria utilizada pelo Dersa quando afirmava que todos os impactos serão mitigados, porque isso não aconteceu com o Trecho Oeste, que produziu muitos problemas, e que concordava inteiramente com o conselheiro ambientalista que criticou a qualidade do material utilizado por essa empresa, pois, por exemplo, no folheto distribuído era impossível reconhecer as áreas do entorno, se nelas havia vegetação ou areia, e que também estranha a ausência do Ibama nesse licenciamento. O Engenheiro Eduardo Silva comentou que a presença de uma figura humana, com trajes de anjo e que se postava diante dos presentes, evocava um ambiente religioso e a imagem de uma igreja, que, em geral, apresentava a forma estrutural de uma cobertura em cúpula, cuja peça mais importante era o anel de fechamento, pois conferia estabilidade às peças radiais e compensava os esforços solicitantes da estrutura; que outra analogia era o cesto de compras das donas-de-casa, cuja argola, existente no fundo, tinha o efeito de distribuir os esforços que atuavam através dos fios radiais; que, no caso dos transportes no Estado de São Paulo, o fenômeno era similar, pois as rodovias eram radiais, partindo e chegando pela cidade de São Paulo; que o Rodoanel tinha o papel de distribuir e estabilizar o sistema rodoviário e que, sem ele, não havia solução tecnicamente correta para a malha viária; que havia amplas possibilidades de mitigação dos problemas ambientais em virtude dos detalhados conhecimentos existentes e já mobilizados para qualificar e quantificar os impactos que seriam causados pela obra ao longo de seu trajeto; que a engenharia rodoviária, adotando uma postura técnica sóbria e às vezes humilde, estava pronta para trabalhar com os profissionais das demais áreas, visando alcançar o objetivo de mitigar os impactos; que na nossa época em que o conhecimento humano atingiu a ousadia de fazer intervenções cirúrgicas através de micro-operações no cérebro de outro ser humano, era impossível não acreditar na capacitação técnica para mitigar impactos ambientais decorrentes de projetos rodoviários; que, ao encerrar, assinalava as diferentes etapas do projeto de engenharia: estado funcional ou preliminar, projeto básico e projeto executivo. Yuka Cunha Maekawa declarou que era contrária a esse empreendimento e Aldelise Del Manto comentou que uma das estratégias do Grupo S.O.S. Cantareira, ao qual pertencia, era denunciar que o Estudo de Impacto Ambiental era muito fraco, pois os dados por ele coletados não davam conta da realidade da região na qual se implantaria o Rodoanel Metropolitano, e o mais preocupante, ainda, era saber que ele não seria alterado, uma vez que, por ocasião de uma reunião ocorrida em Mairiporã, o ex-Secretário de Estado de Transportes e o Presidente do Dersa haviam-se comprometido a alterar o traçado do Rodoanel ao tomar conhecimento, como afirmaram naquele momento, de que ele passaria por cima de uma captação da Sabesp, o que não cumpriram, fato este muito preocupante, pois fora criada numa terra onde os compromissos eram levados a sério. Erli Selma Moreira declarou que se preocupava muito com os animais que moravam nessa região e que seriam dela expulsos com a implantação dessa obra, inclusive alguns de espécies ameaçadas de extinção, e que se preocupava também com o desmatamento que seria feito, porque isso prejudicaria a qualidade de vida da população da região e a preservação da mata atlântica, ecossistema defendido pela Agenda 21, citando em seguida trechos de matérias publicadas na imprensa que afirmava que “o empresariado



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

teve lucro de 30%” com a instalação do Rodoanel” e que o seus custos iriam aumentar, e que esse tipo de informação era sonogada pelo Estado, ao não transmiti-la ao Ministério Público. Passou-se à etapa em que se pronunciam os representantes dos órgãos públicos. Antonio Carlos Nery Pinto, representante do Conselho Comunitário de Segurança de Mairiporã-Conseg, depois de informar que o conselho que representava havia sido procurado por pessoas da sociedade que estavam preocupadas com a instalação do Rodoanel, principalmente em relação à fauna e à flora locais e, também, com a segurança, pois essa região se transformaria na Linha Amarela ou na Linha Vermelha, como acontecia no Rio de Janeiro, comentou que esse aspecto da segurança deveria ser priorizado no projeto, pois a construção do Rodoanel, ao induzir a ocupação, propiciará o surgimento de favelas no seu entorno, para o que contribuirá o fato de a maioria dos Municípios afetados não dispor de planos diretores que disciplinassem essas ocupações; outro aspecto que considerou foi o fato de não estarem previstos planos de capacitação profissional para os operários da obra, o que deveria ser uma das prioridades do projeto. Passou-se à etapa em que se pronunciam os membros do Consema. Antonio Carlos Gonçalves teceu os seguintes comentários: que a biosfera era a porção da terra, o espaço físico capaz de gerar, manter e conservar a vida dos recursos naturais renováveis, garantindo a sustentação dos ambientes naturais e/ou modificados; que a Reserva da Biosfera era um instrumento de conservação que favorecia a descoberta e soluções para a recuperação de impactos ambientais e/ou desastres ecológicos: desmatamento de florestas tropicais, desertificação, poluição atmosférica, efeito estufa, avalanches, escorregamentos etc.; que a Reserva da Biosfera não interferia na legislação ambiental vigente, apenas referendava e reforçava os instrumentos de proteção, decretos, leis, resoluções, portarias e códigos; que, no Estado de São Paulo, a Reserva da Biosfera começou a ser gestada na década de 40 com a criação de unidades de conservação, e, nas décadas de 70 e 80, com a preocupação de integrar as Unidades de Conservação, constituindo corredores biológicos; que foram criadas unidades de grande extensão territorial, destacando-se o Parque Estadual da Serra do Mar, tombado pelo Condephaat, pela Resolução 40/85; que, a partir dessa visão, foram iniciados processos para declaração da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica pela Unesco, em 1999; que a Reserva da Biosfera da Mata Atlântica abrangia a região da Serra do Mar, o Vale do Rio de Iguape, o Vale do Parque da Serra da Mantiqueira, a RMSP, o Litoral do Estado do Rio de Janeiro, o Sul do Estado de Minas Gerais, aproximando-se da divisa do Estado do Paraná; que, em 09.06.1994, foi declarada pela Unesco a Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, tornando-se a região Patrimônio da Humanidade, abrangendo 73 Municípios, inclusive a Capital, com área aproximadamente de 12 mil e 400 quilômetros quadrados, coordenada pelo Instituto Florestal/SMA; que o programa “O Homem e a Biosfera”, criado na década de 70 pela Unesco, atribuía a diversas áreas do Globo com relevante valor ambiental e humano o título de “Reserva da Biosfera”; que os requisitos básicos para que uma área seja declarada Reserva da Biosfera eram: ter uma efetiva proteção legal, conter na sua zona-núcleo valores naturais que justifiquem sua conservação e características ideais de preservação; que, em função das diretrizes preconizadas pelo programa “MA”, o zoneamento da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo era composto por uma zona-núcleo, ou principal, por uma zona de amortecimento ou tampão e zona de transição, cada uma dessas com o seu manejo apropriado segundo a localização. Este representante do Consema ofereceu uma série de esclarecimentos, entre eles de que a imprensa não está informando a população e, sim, deturpando a noção de unidade de conservação, confundindo-a com um elemento mágico no qual a presença do Rodoanel iria roubar essa magia. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. João



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

Batista Pereira de Souza, Vereador do Município de Itaquaquecetuba, teceu os seguintes comentários: que, apesar de a instalação do Rodoanel lhe causar preocupação, concordava com a alternativa que passava próxima do Córrego Três Pontes, em Ferraz de Vasconcelos, pois se tratava de área desprovida de vegetação, localização essa que diminuiria o impacto sobre o meio ambiente, e que sugeria fosse analisada uma alternativa que não interferisse no Sistema Cantareira, porque os impactos nele causados seriam irrecuperáveis e, por último, que discordava da afirmação feita de que o Rodoanel era indutor do adensamento humano e, portanto, de favelas, cabendo às autoridades municipais a tarefa de evitá-las. Celso Reis, Vereador do Município de Itaquaquecetuba, comentou que as pessoas não poderiam simplesmente ser contrárias ao Rodoanel, sem antes analisá-lo com seriedade, e que se deveria sugerir medidas para que a obra favorecesse a todos, e não somente a uma pequena parcela da população. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. Elias El Ghossain, Vice-Prefeito do Município de Poá, comentou que, como havia participado de quase todas as audiências em que foi discutido o traçado Oeste do Rodoanel, observava que os Municípios de Suzano, Poá e Ferraz de Vasconcelos não tinham acesso direto a nenhuma estrada, o que não acontecia com Itaquaquecetuba, que possuía uma via de ligação com a Rodovia dos Trabalhadores, e que o Município de Poá lutava para possuir esse tipo de acesso, o que impulsionaria o seu desenvolvimento; que apelava para que houvesse alteração no projeto, de modo que ele houvesse uma interligação em Cambiri, Nova Poá e Casa Branca de Suzano. José Barbosa de Moraes, Vice-Prefeito do Município de Itaquaquecetuba, depois de pedir desculpas pela ausência do Prefeito, que não pode estar presente, declarou que a implantação do Rodoanel era muito importante para o desenvolvimento Município de Itaquaquecetuba, que acabara de criar a Secretaria da Indústria e Comércio, e que, a essa altura, já estava recebendo telefonemas de empresários que pretendiam investir no Município, o que minimizaria o problema de desemprego local. Passou-se à etapa das réplicas. Rubens Mazon, coordenador de Meio Ambiente do Dersa, ofereceu os seguintes esclarecimentos: que as audiências do Rodoanel foram adiadas duas vezes para que houvesse mais oportunidades de a sociedade discuti-lo, principalmente aquela população que seria diretamente influenciada pelas obras; que a apresentação que acabava de ser feita abrangeu os mesmos dados contidos nos documentos entregues à Secretaria do Meio Ambiente, cabendo à população solicitar ou não mais dados ou complementações; que, com relação às dúvidas levantadas sobre segurança dos usuários do Rodoanel, tratava-se de uma questão muito ampla, que envolvia uma obrigação para as companhias transportadoras de pagarem uma taxa mais alta se não utilizarem o Rodoanel, e que essa rodovia já vinha sendo considerada mais segura que as outras; que uma das medidas compensatórias do projeto era dar apoio aos Municípios para elaborarem os seus planos diretores e suas leis de uso e ocupação do solo; que as obras não induziriam o surgimento de favelas, mas, pelo contrário, o trecho já implantado promoveu a retirada de sete favelas e de um lixão e poderá promover o adensamento só em áreas em que for permitida a ocupação, e não na Serra da Cantareira; e que, em relação à capacitação profissional, se este for o desejo da sociedade local, ela poderá ser incluída nos programas de compensação. Depois de o representante da equipe técnica da Protan, Paulo Sérgio Rodriguez, informar que sua empresa era uma consultoria independente, não ligada ao Dersa, com responsabilidade técnica acima de tudo e que a Reserva da Biosfera foi uma questão exaustivamente abordada no EIA/RIMA, seguindo todos os trâmites e as informações de que se dispunha sobre ela, o engenheiro Júlio Escotine, coordenador das áreas do meio físico e biótico, ofereceu os seguintes esclarecimentos: que o mapeamento da fauna foi todo baseado em fotos do ano de 2000, contando também com os recursos oferecidos pelo geoprocessamento, o que eliminou por completo a



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

possibilidade de qualquer erro neste sentido; que todos os estudos foram pautados no termo de referência acordado com a Secretaria do Meio Ambiente; que houve grande preocupação com relação ao corte de vegetação em todo traçado, priorizando-se sempre se obter a mínima interferência no meio ambiente; que, em relação à fauna, havia sido realizado um amplo trabalho de levantamento de todas as espécies existentes na região, sendo prevista uma série de medidas mitigadoras baseadas em vários estudos que provinham de experiências internacionais; que foi feito um levantamento de dados com base em plantas oficiais do IBGE e foram enumerados todos os cursos d'água apontados em escala 1:10000; que, com relação às compensações, a legislação previa um mínimo de 0,5% em unidades de conservação e que isto estava previsto no EIA; que as compensações seriam decididas num processo de tramitação em conjunto com a Secretaria de Meio Ambiente. Complementando sua intervenção, Rubens Mazon, coordenador de Meio Ambiente do Dersa, teceu os seguintes comentários: que uma das questões-chave desse empreendimento e que havia suscitado bastante dúvida no decorrer da audiência dizia respeito ao controle dos efeitos do Rodoanel sobre a expansão e o adensamento urbano, principalmente quando se tratava de áreas de proteção de mananciais, fosse ela a Serra da Cantareira, a Represa Billings ou a Represa de Guarapiranga, e que o EIA/RIMA não tinha ignorado a possível existência de impactos causados por esses adensamentos, razão pela qual o empreendedor propunha medidas para evitá-lo, como, por exemplo, um programa de inserção local, ou seja, seriam tomados cuidados especiais nas localizações de áreas de apoio e canteiros para evitar que esses pontos venham a induzir uma ocupação irregular em seu entorno; que, no caso de o empreendimento induzir a ocupação urbana nas áreas de mananciais, a competência de impedir tal fenômeno era dos Municípios, mas, nesse caso, seria compartilhada com o Estado e suas instâncias, como, por exemplo, a SMA, que através do DUSM vinha exercendo essa função, mas que o reconhecimento, por parte do empreendedor, de que a competência sobre o controle do uso e ocupação do solo seria do próprio Município fazia com que ele não se responsabilizasse por tal acontecimento; que, como já fora falado, esse empreendimento teria muitos aspectos positivos como por exemplo a geração de empregos. Heitor Marzagão Tomasini fez as seguintes observações: que, em resposta às colocações feitas pelo Vereador João Batista Pereira de Souza, esclarecia que o projeto tinha erros na sua concepção e até nas suas intenções, pois o traçado escolhido não era o melhor do ponto de vista ambiental, tendo em vista os impactos que provocaria; que alertava para a possibilidade de o traçado do Rodoanel apresentado pelo empreendedor ser aprovado e, depois, disso sofrer mudanças, o que representava uma atitude antidemocrática frente à sociedade. Ari Albano manifestou-se nos seguintes termos: que, com relação ao documento por ele citado, o protocolaria na SMA e que, ao contrário do que havia sido insinuado pelo empreendedor, não morava numa residência de alto padrão na Serra da Cantareira; que o Rodoanel não respeitaria a Reserva da Biosfera, pois faria interferências significativas neste ecossistema; que quaisquer desmatamentos na Serra da Cantareira, como disseram a geógrafa Magda Lombardi, acarretaria grande probabilidade de enchentes permanentes na zona leste devido à impermeabilidade do solo; que, no primeiro relatório da SMA referente às diretrizes para o empreendimento, estava claro que, para implantação do Rodoanel, os Municípios precisariam ter planos reguladores do uso do solo, o que implicava planejamento; que, se se verificasse indução ao assentamento, provocando o aumento da população, haveria um processo de extinção das fontes de abastecimento de água; que a verdadeira discussão a ser feita não deveria ter como objeto apenas a viabilidade ou não dessa obra, mas, também, a matriz de transporte no Estado de São Paulo; que a prioridade dos governos deveria ser tornar disponível o transporte coletivo em vez de construir esse anel viário; que o Sistema



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

Cantareira com a sua estação elevatória poderia prover uma cidade e o Rodoanel afetaria essa possibilidade. Carlos Bocuhy teceu os seguintes comentários: que, como representante do Consema, órgão responsável pela tarefa não só de licenciar obras, mas, também, de discutir as políticas públicas em profundidade, manifestava sua estranheza em relação ao que havia sido colocado pelo diretor de gestão ambiental do Dersa, ou seja, de que a comunidade invadiria a região, pois considerava inadmissível que o empreendedor se referisse à comunidade como tendo invadido um espaço público, e que essa audiência pública consistia numa oitiva à sociedade que aqui defendia os recursos hídricos do Estado de São Paulo; que as manifestações na audiência pública deveriam ser isentas de interesses particulares, e que, como cidadão, tinha o dever de se manifestar contrariamente a qualquer tipo de manipulação, e que, portanto, considerava que o engenheiro Eduardo Silva não deveria ter feito uso da palavra no segmento das pessoas que falam em seu nome, pois esse fato abria o precedente de os funcionários, os quadros técnicos do Estado, poderiam ser convocados por uma decisão política, e se teria uma fila de engenheiros para defender o ponto de vista do Estado nas audiências públicas, e que combatia qualquer tentativa de dupla manifestação ou de perda de isonomia nas audiências. Pedro Stech, Diretor do DAIA, ofereceu os seguintes esclarecimentos: 1. que, com relação ao TAC do Aeroporto Internacional de Guarulhos, que não era objeto dessa audiência pública, informava que esse assunto seria contemplado no EIA/RIMA do aeroporto internacional; 2. que, com relação ao contorno de São Roque feito pela Rodovia, tratava-se de curto o trecho defronte do Município de São Roque, o qual, tendo o DAIA analisada detalhadamente, decidiu que era adequado e que, com base nesse parecer, foi ele aprovado pelo Consema. O Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, esclareceu que, em relação à concessão do uso da palavra ao engenheiro Eduardo Silva, informava que, nas audiências públicas, desde que obedecidas as normas em vigor, qualquer pessoa que se inscrevia tinha assegurado o direito à palavra. No caso, o Sr. Eduardo se inscrevera como simples cidadão, i.é. não estava representando nenhuma entidade civil ou órgão público. Por sua vez, era óbvio que uma mesma pessoa podia exercer diversos papéis em sociedade. Uma mesma pessoa, uma hora, era pai, outra, era filho, trabalhador, funcionário de uma empresa, etc. Que não era de sua competência fazer patrulhamento ideológico. O que não podia permitir era a dupla representação, mas que qualquer pessoa poderia se inscrever e manifestar-se em seu nome, mesmo que fizesse parte do quadro de funcionários do Estado, por exemplo, e desde que não se inscrevesse como representante do Estado e, sim, no segmento dos cidadãos. Depois de informar que todas as etapas da audiência haviam sido cumpridas, esclareceu que toda pessoa que, eventualmente, tivesse ainda alguma contribuição a oferecer teria o prazo de cinco (5) dias úteis, a partir da data de realização da audiência para enviá-la à Secretaria Executiva do Consema através de carta registrada ou protocolando-a diretamente nesse setor, e que essa contribuição seria encaminhada ao DAIA para ser anexada ao processo e analisada. Como no caso se trata de uma série de audiências, este prazo será contado a partir da última audiência. Em seguida, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente, José Goldemberg, agradecia a presença de todos e declarava encerrados os trabalhos. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, diretora da Divisão de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.

PS-AR