



**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 São Bernardo do Campo, no dia 13 de fevereiro de 2003.**

Realizou-se no dia 13 de fevereiro de 2003, às 19h00, no Teatro Elis Regina, localizado na Avenida João Firmino, 900, Bairro Assunção, na cidade de São Bernardo do Campo, 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, saudava e dava boas-vindas a todos que haviam comparecido, entre elas as autoridades do Poder Executivo - Prefeitos, Vice-Prefeitos e Secretários Municipais -, do Poder Legislativo – Vereadores e Deputados Estaduais, como, por exemplo, o Deputado Gilberto Giba Masson -, os representantes de órgãos públicos, de entidades civis e de ONGs ambientalistas, as senhoras e os senhores, enfim, a todos que vieram participar da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Trechos Norte, Leste e Sul do Rodoanel Metropolitano de São Paulo”. Declarou que tinha a missão de inicialmente compor a Mesa de Trabalhos, chamando para dela fazerem parte os representantes da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Eng<sup>o</sup> Pedro Stech, e do Conselho Estadual do Meio Ambiente, conselheiro Antônio Carlos Gonçalves, que foi escolhido, como determina a Deliberação Consema 34/01, entre os membros do Colegiado que compareceram a essa audiência. Depois de explicar que a audiência pública constituía um dos momentos do processo de licenciamento ambiental, aquele cujo objetivo era ouvir a sociedade, motivo pelo qual todos os cidadãos tinham o direito de dela participar, e recolher subsídios sobre um projeto específico que será apresentado, contribuições essas que seriam juntadas ao processo para que os técnicos dos órgãos responsáveis pelo licenciamento as analisassem e verificassem a possibilidade de incorporá-las ao projeto, o Secretário Executivo expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação Consema 34/01, para a condução de audiências públicas, esclarecendo que, eventualmente, após o término dessa audiência pública, aqueles que pretendessem ainda contribuir, tinham o prazo de até cinco (5) dias úteis para fazê-lo, e que essas contribuições 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 a 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 marcava praticamente o início dessa nova etapa de licenciamento, e que ela, embora não tivesse caráter deliberativo, constituía um momento muito importante, pois tinha como objetivo ouvir a sociedade, constituindo-se também uma boa 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 para o aprimoramento do projeto. a Passou-se à etapa em que se manifestam os



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

representantes do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. Carlos Bocuhy declarou que o movimento ambientalista defendia que um projeto, para possuir viabilidade ambiental, deveria abordar, além do aspecto econômico, a perspectiva ambiental, e era isso que esse projeto deveria conter, levando-se em conta que a RMSPP possuía cerca de 18 milhões de habitantes e já apresentava graves problemas como carência de água e saturação da poluição atmosférica, o que fazia com que se buscasse a sustentabilidade ambiental e a manutenção da qualidade de vida futura, e não a sustentabilidade meramente econômica de uma obra de engenharia rodoviária que visava retirar, segundo alguns especialistas, apenas 13% do tráfego pesado do centro da cidade, pagando-se por isso um preço muito alto em todos os sentidos; que esse projeto era, na verdade, a manutenção de uma proposta que vinha sendo estudada há 40 anos e que, mesmo assim, não possuía a consistência necessária para ser devidamente apresentado à sociedade; que esse projeto representava um círculo de simbolismo profundo, o universo e a vida, a serpente que engolia a própria cauda, e que, curiosamente, se inseria diretamente nas áreas de sobrevivência da região metropolitana, nas áreas periféricas chamadas de cordão sanitário da metrópole, uma espécie de sistema produtor de água de São Paulo e que, sendo assim, não constituía um símbolo da vida, mas, sim, de destruição, pois era uma mega-obra rodoviária que provocaria não só impactos físicos, uma vez que, não estando atrelado a um planejamento de sustentabilidade ambiental da metrópole, embora possuísse grande capacidade de indução à ocupação exatamente naquelas áreas onde não deveria haver adensamento, ameaçava lançar essa região no caos, principalmente por prejudicar os mananciais localizados nas regiões norte e sul. Mauro Vitor de Moraes Filho, igualmente representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, teceu, grosso modo, considerações sobre a situação que o Planeta vivia semelhante à escalada à guerra promovida, atualmente, pelos Estados Unidos que pretendiam apropriar-se do petróleo de um Estado árabe, e que, como se fosse um rolo compressor, pressionavam as Nações Unidas através do seu Conselho de Segurança, a OTAN e outros Países hegemônicos, pois queria, porque queria, a guerra, o Governo do Estado de São Paulo criou uma situação semelhante ao pretender implementar esse projeto, porque, se utilizando de uma linguagem adocicada, pouco a pouco foi penetrando e impondo seu ponto de vista, construindo um fato consumado, assim como aconteceu com o Trecho Oeste desse mesmo anel viário, que, inclusive, atropelou a legislação vigente; que se exigia que o empreendedor apresentasse o traçado na sua totalidade, mas o Governo, lançando mão de uma verdadeira máquina de guerra, apoiado num marketing muito bem bolado, eficaz e eficiente, construiu o Trecho Oeste, que já era uma realidade; que há dez anos foi criada a Reserva da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo, depois da entrega de um abaixo-assinado com mais de 150 mil assinaturas, e, neste documento, a população já dizia não ao Trecho Oeste do Rodoanel, mas, mesmo assim, as obras tiveram continuidade; que os estudos para a criação da Reserva da Biosfera tiveram o aval da SMA, foram analisados pelos Ministérios do Planejamento e das Relações Exteriores, pelo Itamaraty e pela Academia de Ciências, pelo Conselho Nacional de Pesquisa - pelo qual foi aprovado por unanimidade diante da evidente necessidade de se garantir a sobrevivência do Estado de São Paulo com um mínimo de qualidade de vida; que esse cordão envoltório, praticamente intocável e protegido, declarado pela Unesco e diplomado em 1994 com um título que o coloca no mapa mundi, como uma área especial que deve ser protegida e não violada, cumpria esse papel, mas o Rodoanel ameaçava destruir esse patrimônio mundial, com seu excessivo rodoviarismo, provocando uma ferida violenta no núcleo dessa área onde se localizava a essência da vida, que era a água, o ar fresco, os mananciais e, até mesmo, os recursos espirituais, estéticos e paisagísticos, necessários para que os habitantes da grande cidade recompusessem e



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

remodelassem as suas forças; que, embora a maioria da sociedade desconhecesse, existiam diversos documentos técnicos substanciosos que reprovavam o Rodoanel, documentos esses elaborados e defendidos por entidades sérias e de renome, como o Sindicato dos Advogados de São Paulo, que fez um pleito à Organização dos Estados Americanos-OEA, denunciando as violências cometidas contra comunidades que não vinham sendo respeitadas em sua remoção, como a SOS Cantareira, a SOS Mata Atlântica e o Ministério Público Federal de São Paulo, que impetraram várias ações contra o Rodoanel, e também o Tribunal de Contas da União-TCU, que, por meio de um parecer, denunciou irregularidades flagrantes na manipulação das verbas do Rodoanel, e, até mesmo, pelo Cardeal Evaristo Arns, que fez um pronunciamento contrário a esse projeto, bem como professores-titulares da USP, inclusive da Faculdade de Saúde Pública; que o Poder Legislativo de São Paulo pediu uma CPI Estadual do Rodoanel e alcançou o número regimental de mais de trinta assinaturas para ser instalada, mas, infelizmente, isso não aconteceu em virtude da manipulação feita por um certo número de Deputados do PSDB, que, à época, era maioria na Assembléia; que, se o Governo tinha tanta certeza de que o Rodoanel era uma obra benéfica para a população, para o meio ambiente, por que, então, não abria as portas e permitia que esse empreendimento fosse investigado, possibilitando que essa CPI se instalasse; que o representante do Comitê da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê, Júlio Cerqueira César, repudiava veementemente essa obra, que existia igualmente um parecer da própria Sabesp fazendo sérias restrições a ela e quatorze cientistas do Instituto Florestal, órgão da própria Secretaria de Meio Ambiente, perfilaram a tese da alternativa zero para o trecho Norte, e que esses documentos deveriam ficar disponíveis, para que a população formulasse um juízo mais específico sobre ele; que questionava a engenharia financeira desse projeto que custou, ao Governo, ou seja, à população, 8 bilhões de reais, pois o próprio Banco Interamericano de Desenvolvimento se afastou do processo, atitude essa tomada também pelos bancos japoneses que foram consultados; que, de acordo com dados publicados na imprensa recentemente, seriam necessários 9 bilhões de reais para acabar com as enchentes em São Paulo e 3 bilhões de reais para remover as favelas de São Paulo e que estas obras deveriam ter prioridade em relação ao Rodoanel, e que, se se tratasse de uma gestão democrática e participativa, era o povo quem escolheria o que deveria ser priorizado, se o Rodoanel ou o fim das enchentes ou das favelas, e que essa possibilidade realmente daria eficácia aos argumentos dos empreendedores, que não vêem a cidade como um organismo vivo, com um metabolismo próprio, uma sinergia própria, sendo umbilicais as reações de causa e efeito, e cuja febre decorria das ilhas de calor e cujas artérias estavam entupidas porque os Rios Tietê e Pinheiros transformaram-se em verdadeiros esgotos a céu aberto; que não se discutia esse ponto nevrálgico, limitando-se apenas a uma análise mecanicista e, portanto, simplista, enquanto o movimento ambientalista buscava oferecer subsídios para que se conhecesse o outro lado desta obra, que não era retratado pelo empreendedor, que se restringiu a apresentar uma análise econômica, sem lhe aplicar o coeficiente ambiental e, desse modo, analisar a cidade como um todo, onde o ar tem um preço, a água tem outro preço, o conforto térmico outro e, assim por diante; que de nada adiantava economizarem-se 2 bilhões de petróleo por ano se, nos últimos dez anos, perderam-se 100 bilhões de dólares, e que cabia à comunidade o papel de se unir e analisar bem esse projeto. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Ari Albano, do Conselho de Cidadania de São Paulo Norte, teceu considerações sobre a baixa qualidade da água que a população da cidade de São Paulo consumia, sobre o desperdício desse recurso no Estado de São Paulo e no Brasil como um todo, o que era causa dos elevados gastos com a saúde, em decorrência, principalmente, das doenças derivadas do lançamento de esgotos nos cursos d'água, pois aquele produzido na região do



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

ABC corria pelo Rio Tamanduateí; sobre o fato de o Brasil ser um péssimo gestor dos recursos hídricos, e exemplo disso era o tratamento oferecido à Represa Billings, que abastecia a região do ABC e possuía 15% de esgoto em sua composição; que um artigo intitulado “Velhos conceitos para o novo Governo” relacionava o Rodoanel como uma obra que o Governo Federal não deveria executar; que a própria Secretaria do Meio Ambiente, em um primeiro momento, não recomendou a execução desse projeto; que, com a retirada dos caminhões de carga, os espaços vazios seriam imediatamente ocupados por automóveis, mantendo-se, portanto, os mesmos problemas como o excesso de tráfego e de trânsito nas marginais. Erli Selma de Moreira, representante da Sociedade Jardim Floresta, procedeu a leitura de um documento sobre a Reserva da Biosfera, que foi devidamente protocolado e será enviado ao DAIA para posterior análise. Jaime Alvarenga Filho, representante do Condomínio Parque do Alto - Serra da Cantareira, declarou que, para cada um dos pontos de engenharia apresentados, existia um contrário também na área de engenharia, e que um desses pontos, que merecia ser destacado, referia-se às bacias de contenção, pois, se houvesse um acidente com carga tóxica numa região de mananciais, ele seria desastroso, motivo pelo qual perguntava onde seriam construídas essas bacias, qual a norma a ser utilizada para o dimensionamento de sua capacidade, qual a norma a ser utilizada nos testes de estanqueidade da impermeabilização, se os projetistas iriam responsabilizar-se tecnicamente por todo o percurso, de quem seria a responsabilidade pela sua manutenção. Geraldo Moreira, representante da Sociedade de Amigos do Bairro Salsalito de Mairiporã, observou que o empreendedor afirmara que o Rodoanel dificultava a expansão urbana na medida em que delimitava os acessos, mas, quando se lia o EIA-RIMA, se encontravam referências que contradiziam esse argumento, pois se referiam à “indução, à valorização imobiliária e expansão do tecido urbano” e à “valorização imobiliária”, referências essas feitas no contexto em que se qualificam os impactos positivos desse empreendimento; e que, precisamente, em relação à implantação do Trecho Norte, era dito nesse estudo que haveria “melhoria da sensibilidade na região de Caieiras e Mairiporã, onde poderá implementarem-se novos loteamentos de chácaras de lazer para os segmentos da população de rendas média e média-alta” e que “a descontração da metrópole carreando para a periferia nova centralidade e se transformando a destinação das áreas centrais incluíam a possibilidade de ocorrerem processos de expansão da ocupação sobre áreas frágeis intituladas como de preservação ambiental”; que, diante dessa contradição, questionava quem falava a verdade, se os representantes do empreendedor e da equipe consultora nessa audiência ou os dados integrantes do EIA/RIMA, ou se se tratava de projetos diferentes, uma vez que o discurso do Dersa era um e o dos estudos, outro. Ulian de Souza, representante do Partido Humanista de Solidariedade, comentou que defendia a qualidade de vida, não só da sua região, mas também dos 39 Municípios que recebiam água da Sabesp, que os prejuízos dessa obra incidiriam sobre as futuras gerações, que, se essa obra trazia tantos benefícios como se apregoava, não eram necessárias tantas explicações e que se deveria copiar apenas os modelos da Inglaterra, da França, dos Estados Unidos, implantando-se esse empreendimento longe de mananciais e das áreas públicas. Renato Luiz Maués, representante da Câmara Regional Tripartite do ABC, comentou que a instituição que representava, a maior mesa de negociações e de estabelecimento de políticas da região, que era composta por representantes da sociedade civil - sindicatos de trabalhadores e empresários - e dos Poderes Estadual e Municipal, tendo dela emanado, inclusive, o planejamento regional estratégico da região, entendia que, apesar de o sistema rodoanel-ferroanel, numa perspectiva logística, ser realmente muito importante para a região, deveriam ser adotadas as medidas necessárias para minimizarem-se os impactos no meio ambiente, tendo, inclusive, essa instituição se manifestado, por meio de deliberação a esse respeito.



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

Iuka Cunha Maekava, representante da Associação Flora Cantareira, declarou que coordenava o movimento contrário à implantação do Rodoanel, e que, depois de dezenas de reuniões com o Dersa, discutindo os grandes impactos que essa obra provocará na Serra da Cantareira, principalmente em seus mananciais – levando-se em conta que a pouca disponibilidade dos recursos hídricos é um problema mundial - e nas suas reservas e parques, toda a explicação recebida até agora foi que essa obra seria implantada, do que se deduzia que o Governo pretendia enfiá-la goela abaixo da população. Aldelise Salles Del Manto, representante da Congregação das Associações da Serra da Cantareira, declarou que representava dezoito associações da Serra da Cantareira, que, por defender a qualidade de vida dessa região onde vivia e que fazia parte da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo, era contrária à implantação do Rodoanel nessa região, dado que a contrapartida dessa obra era a morte de muitos recursos naturais. Luiz de Deus, representante da União da Vila do Grande Alvarenga, declarou que diante de tantos conflitos, impactos ambientais e, também, sociais, propunha fosse feito um seminário com todos os atores envolvidos para discutir-se mais pormenorizadamente essa obra. Maria do Socorro Siqueira, representante da Cooperativa Habitacional Rodoanel, declarou que já haviam sido reassentadas 566 famílias em loteamentos localizados nos bairros Jardim Tereza e Jardim Padroeira, na cidade de Osasco, e, na Vila Dirce, na cidade de Carapicuíba, em ruas pavimentadas, com área verde, tendo as unidades residenciais já sido escrituradas no nome dos reassentados, que moravam antes em áreas de risco. Depois que Nelson Pedroso, representante do Sub-Comitê das Bacias Hidrográficas Billings – Tamanduateí, declarou que esse sub-comitê não havia recebido até agora o Estudo de Impacto Ambiental, o que dificultava o posicionamento desse órgão em relação à obra, Carlos Henrique, representante da entidade Holos 21, declarou que sua entidade era contrária à implantação do Rodoanel. Jordão Gouveia, representante da SOS Billings, declarou que sua entidade tinha muita preocupação com os impactos significativos que seriam provocados por essa obra, como, por exemplo, a degradação de muitas áreas. Depois de o Secretário Executivo e Coordenador da Mesa de Trabalhos dessa audiência reiterar ser o objetivo de uma audiência pública ouvir todos os que se manifestassem e colher seus pontos de vista sobre a obra, os quais seriam analisados pelos órgãos responsáveis pelo licenciamento, Edson Pereira, representante da Sociedade de Amigos de Vila Areião, perguntou se o Rodoanel iria passar pelo areião. Ives de Freitas, representante da Sesbra-Sociedade de Ecologia Santa Branca, declarou possuir uma avaliação crítica com relação aos rumos do Rodoanel, e que fazia algumas sugestões: a primeira, com relação ao material divulgado, que ele deveria ser mais bem detalhado, e não conter apenas um mapeamento genérico; segunda, que, com relação à apresentação do EIA/RIMA, se deveria informar melhor sobre a disposição de todo o trecho para que a população pudesse reconhecer, efetivamente, por onde essa obra passará e que tipo de impacto provocará, e não fazer essa apresentação numa escala de satélite; terceira, que as pessoas presentes assistissem às outras audiências e, se possuísem um posicionamento crítico sobre a obra, que o expusessem durante essas oportunidades, pois o grau de organização da sociedade civil permitia um embate, uma organização e uma manifestação muito maior do que foi feita há 12, 15, 20 anos atrás; quarta, que se essa obra vier a ser aprovada que se garantisse à sociedade que sua implantação seguiria efetivamente o projeto, e não como aconteceu com o Trecho Oeste, pois sua conclusão prevista para dois anos estendeu-se para quatro, o valor orçado inicialmente em 340 milhões já passou para 1 bilhão e 600 milhões; e declarou, por último, que constava da edição do “Diário Oficial” de 7 de janeiro de 2003, um relatório contendo uma série de questões que desejava serem esclarecidas pelo empreendedor. José Carlos da Silva, representante do Grupo Ecológico Calangos da Mata,



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

questionou a afirmação feita de que, para cada uma árvore derrubada, seriam plantadas dez, uma vez que isso não foi feito no Trecho Oeste e que esperava que esse novo traçado não repetisse o que aquele provocou ao cortar as cidades pelo meio, separando os membros de uma mesma família, ao dividir os bairros. Virgílio Alcides de Faria, representante do Movimento em Defesa do Grande ABC, teceu comentários sobre a finitude dos recursos hídricos, que eram um bem essencial, e que o Rodoanel provocaria uma grande destruição não só dos mananciais, como também da cobertura vegetal de mata atlântica, além de provocar o assoreamento de nascentes, córregos, fundos de vale e de represa, o que o tornava uma verdadeira invasão chapa branca, oficial; que obras como essa revelavam os motivos por que as invasões de áreas de mananciais continuavam, ou seja, porque não era interessante para o Governo deter as invasões, pois, apesar da aprovação do Plano Emergencial de Recuperação dos Mananciais, nem o Estado nem os Municípios cumpriram suas determinações; que a nova lei aprovada criou o Plano de Desenvolvimento e Proteção Ambiental, que analisará, caso a caso, cada uma dessas áreas e apontará o que deverá ser feito, e era importante lembrar que esse plano não continha nenhuma referência ao Rodoanel, o que considerava uma incoerência; que se sentia envergonhado com a defesa que os Prefeitos do Grande ABC faziam dessa obra, razão por que convocava a todos para se mobilizarem contrariamente à sua implantação, pois, caso isso aconteça, será destruído o restante dos mananciais existentes. Balbina Nogueira Abreu Pereira, representante da Associação Ibioca, Nossa Casa na Terra, fez uma série de denúncias contra o Trecho Oeste do Rodoanel, principalmente em relação ao não-cumprimento das medidas compensatórias prometidas, como, por exemplo, a reposição da vegetação, e de prevenção contra a saturação que ele acabou por provocar no Município de Embu das Artes, na medida em que incentivou as invasões; ao concluir, denunciou os inúmeros acidentes de veículos que essa obra favoreceu e que contaminaram os mananciais. Soares de Oliveira, representante do Espaço Cultural Florestan Fernandes, declarou que teceria considerações sobre vários aspectos do projeto, um deles dizendo respeito à sua Elton 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 grave conseqüência 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° 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;



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

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-OAB, seção de Barueri, comentou que, desde o início das discussões sobre o Trecho Oeste, acompanhava o processo de licenciamento desse empreendimento passo a passo e que, com a implantação do Trecho Oeste, verificava-se que esse anel viário não era a 8ª maravilha do mundo como foi, à época, alardeado, e que, pelo contrário, se tratava de um empreendimento muito impactante cujos benefícios causados à RMSP eram imperceptíveis; que, como se podia constatar através das imagens apresentadas, havia muita área de mata nas regiões que esse novo traçado atravessará, que estavam fadadas a desaparecer, como também muitos cursos d'água, áreas produtoras da água que abasteciam a RMSP; que, com o adensamento que, com certeza, surgirá nessas áreas de entorno, tornava-se problemático o abastecimento de água dessa região, sendo muito graves esses problemas e de natureza totalmente contraditórias com aquilo que se comemorava nesse momento, pois a ONU decretou 2003 o Ano Universal da Água; que esses problemas faziam com que se perguntasse sobre a política de proteção dos recursos hídricos e de proteção do meio ambiente e constatar que faltava ao Governo uma atitude consciente, pois isso ele não teve ao propor esse traçado; que, se pudesse escolher, optaria pela alternativa zero, porque o Trecho Oeste já demonstrava o insucesso desse projeto, mesmo porque ele se transformou em zona de perigo para os usuários dessa rodovia. Marcos Aurélio Ribeiro, representante da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo, comentou a importância de debates como esse que cumpriam um ritual democrático e que os ambientalistas tinham toda razão, principalmente ao questionar se valia o preço que se pagava por esse anel viário, por se tratar de uma rodovia fechada; que, no entanto, era necessário levar-se em conta que esse anel viário retiraria da circulação nas marginais e no centro da cidade de São Paulo – e isso era muito importante - 13% dos caminhões, diminuindo a poluição, o ruído e o estresse provocado naqueles que permaneciam, diariamente, duas horas no trânsito; que a Federação dos Transportes de Carga do Estado de São Paulo apoiava a implantação desse Rodoanel, porque admitia a necessidade desse tipo de obra. Passou-se à etapa em que as pessoas se manifestavam em seu próprio nome. Ana Paula manifestou-se contrariamente à implantação dessa obra, em virtude do desmatamento que ela provocará, das dificuldades que enfrentarão 1 mil e 200 famílias que serão removidas e pelo aterramento de duas nascentes. Depois de o Senhor Nelônio reiterar esse pronunciamento, Eduardo Silva fez uma série de comentários, em cujo contexto ressaltou a necessidade de o sistema de transporte funcionar organicamente, pois, como no corpo humano, que, quando a artéria principal ficava congestionada, ocorria o surgimento de uma vascularização periférica, e esse corpo terminava morrendo, igualmente no corpo social, na vida da cidade, a vascularização periférica vai avançando, vai assumindo áreas de preservação, vai atingindo mananciais e áreas serranas, dando lugar a um processo de degradação contínuo e permanente; que a engenharia de transporte, a engenharia rodoviária, possuía atualmente uma mentalidade diferente, pois pretendia conciliar os projetos rodoviários com todos os ditames do meio ambiente, procurando encontrar a mitigação completa dos efeitos negativos das obras dessa natureza, pois essa mesma engenharia, que era capaz de qualificar e quantificar, pretendia igualmente identificar e valorizar, porque os técnicos que a realizavam não eram só técnicos, mas também pessoas vinculadas aos valores ambientais e sociais, que buscavam nas obras que projetavam a representação de si mesmos, motivo pelo qual procuravam estabelecer uma parceria entre ciência e tecnologia; que os técnicos



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

pretendiam defender uma solução equilibrada e sistêmica para os transportes da cidade, senão todos só teriam que reclamar, só teriam que chorar e não preservar o nosso ambiente. Violeta Krubusli declarou que protocolara uma contribuição encaminhada pela Câmara Técnica de Planejamento do Sub-Comitê Cotia-Guarapiranga. José Contreras teceu comentários sobre informações divulgadas na imprensa regional sobre o Rodoanel que contradiziam aquelas oferecidas pelos representantes do empreendedor e da equipe consultora, nessa audiência. Mário Dorázio Filho parabenizou a forma como vinham sendo desenvolvidos os trabalhos dessa audiência. Helenice Mariusse Fernandes declarou sua preocupação sobre a indenização que seria paga às famílias que teriam de ser reassentadas. Diógenes Batista de Freitas teceu considerações sobre o sistema capitalista cujos princípios orientavam a implantação de megaprojetos como o Rodoanel Metropolitano de São Paulo. José Maria Galdino declarou que era contrário à implantação de obras, como o Rodoanel, uma vez que elas não tinham como objetivo atender as necessidades do homem em sua totalidade. Raimundo José Bonfim declarou que sua condição de favelado se devia à construção de obras como essa que desapropriavam os moradores de determinadas regiões e, depois, não lhes forneciam as condições necessárias para que se reassentassem dignamente. Passou-se à etapa em que se manifestam os membros do Consema. Conselheiro Heitor Marzagão Tommasini fez os seguintes comentários: que, se o movimento ambientalista tivesse elaborado esse EIA/RIMA, por certo, ele seria de melhor qualidade, pois ele não sustentava a análise global desse empreendimento; que em relação à questão do transporte, comentada pelo empreendedor, todos sabiam haver uma demanda altamente reprimida na RMSP e que o Rodoanel possibilitará que ela ocupe espaços, o que impedirá que essa obra produza resultados práticos; que, em relação à promessa de que será criado um grande número de emprego, ela também não se confirmará, e que, em relação ao argumento de que não haverá ocupação do entorno, por se tratar de uma obra fechada, a implantação do trecho oeste comprovava o contrário; que, em relação ao controle do uso e da ocupação do solo, todos ouviam diariamente na imprensa que a questão do uso e da ocupação do solo da RMSP era uma guerra de foice, pois havia ocupação irregular, indução ao surgimento de favelas e de comércio irregular em áreas residenciais, e que, portanto, sem um planejamento prévio da RMSP não se podia pensar em Rodoanel. O conselheiro Márcio Cammarosano teceu as seguintes considerações: que uma alternativa ao Rodoanel seria a construção de avenidas, que, da mesma forma, produziria impactos no meio ambiente, e que aquilo que deveria ser discutido era a maneira como compatibilizar o desenvolvimento econômico, a ocupação das áreas, o aumento da população e a proteção ao meio ambiente; que a Ordem dos Advogados do Brasil-OAB tinha a preocupação de ouvir todos os segmentos da sociedade, interessados ou não na construção do Rodoanel, para depois se posicionar sobre a viabilidade ou não desse empreendimento, e com esse objetivo seria realizada, pela Comissão do Meio Ambiente, uma reunião que contaria com a presença de representantes do Dersa, do Ministério Público e de algumas entidades ambientalistas; que se assustara ao verificar o traçado do trecho sul, dada à existência de uma série de outras alternativas possíveis. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes de órgãos públicos. Antonio Carlos Nery Pinho, representante do Conselho Comunitário de Segurança de Mairiporã, observou que o Poder Público não tinha como fiscalizar as regiões de assentamento, que a relocação de pessoas devido às obras acarretaria muito transtorno para a população, que sequer estavam contempladas passarelas para facilitar sua locomoção, que a descaracterização social causada pelo empreendimento não estava prevista no EIA/RIMA, que esse estudo deveria comparar a situação existente com o cenário futuro. Armando Lagana, representante da Secretaria Municipal de Ciência e Tecnologia do Grande ABC, comentou



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

que o trecho sul, mais especificamente o trecho da Rodoviia Anchieta até Mauá, em virtude de uma ação da Câmara Regional do Grande ABC, sofreu uma extensão com a finalidade de que se diminuíssem os impactos nos mananciais da região; que era importante prever-se o Ferroanel para o transporte de cargas, com trens mais rápidos do que aqueles que trafegavam na Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, e que defendia as teses apresentadas pela Coordenação Executiva da Câmara do Grande ABC. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. Tião Mateus, Vereador do Município de São Bernardo do Campo, comentou que essa audiência era muito importante, na medida em se podia debater esse projeto, e que ele não solucionaria os problemas de transporte do Estado de São Paulo, e que pedia informações sobre a remoção das famílias que moravam em área de mananciais. Aldo Santos, Vereador do Município de São Bernardo do Campo, questionou a dimensão do impacto ambiental a ser gerado pelo empreendimento, nas regiões onde ele, efetivamente, passaria, quais as comunidades afetadas, e declarou que a Câmara de Vereadores do Município de São Bernardo do Campo encaminhou um ofício ao Dersa solicitando esclarecimentos sobre os moradores do Areião; e que propunha fosse aprofundado o debate sobre esse projeto, em uma oportunidade futura, para que se pudesse dimensionar melhor os impactos que seriam gerados com a implantação desse empreendimento. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. Osmar Mendonça, representante da Secretaria Municipal de Habitação e Meio Ambiente de São Bernardo do Campo, comentou que esse Município constituiu um grupo de trabalho para analisar o EIA/RIMA, o qual chegou a algumas conclusões e que protocolaria na Secretaria Executiva do Consema esse documento; e, por último, que pedia a inclusão de membros de sua equipe no grupo que analisará o projeto executivo, de modo que a Prefeitura de São Bernardo do Campo pudesse conhecer, com detalhes, o traçado do Rodoanel. Passou-se à etapa das réplicas. Rubens Mazon, representante do empreendedor, ofereceu os seguintes esclarecimentos: que o Rodoanel vinha sendo objeto, desde 1997, de um inquérito por parte do Ministério Público Federal, mas que até hoje nada havia sido apurado; que, com relação aos custos do Rodoanel, seriam gastos, efetivamente, 5 bilhões, e que as negociações com o BIRD e com o Governo Japonês não prosperaram porque o Brasil não tinha mais capacidade de endividamento; que, em relação às enchentes, o Governo do Estado de São Paulo desenvolvia um projeto de limpeza e aprofundamento da calha do Rio Tietê, além de outros projetos paralelos com o intuito de resolver esse problema a médio prazo; que o problema relacionado com as favelas era muito grave e sua solução exigia projetos cuja execução envolvia os âmbitos municipal, estadual e federal, e que, em relação à participação do Comitê e do Sub-Comitê de Bacias Hidrográficas, já haviam sido realizadas mais de dez reuniões, tendo inclusive sido disponibilizadas, para esse órgão, duas cópias completas do EIA/RIMA, mas que até agora ele não se manifestara oficialmente; e, por último, que, com relação ao Areião, o traçado proposto constante do EIA/RIMA não o cortaria, como também não seriam executados aterramentos, que o traçado passaria longe do Parque Pedroso, que os reassentamentos seriam feitos em áreas definidas e restritivas e, caso o morador recusasse esse tipo de moradia, seria indenizado, que a melhoria no transporte de cargas se refletiria positivamente também na melhora do transporte individual e coletivo, e que parabenizava a Prefeitura de São Bernardo do Campo por sua iniciativa em procurar melhores soluções para esse projeto. Paulo Sérgio Rodrigues, representante da equipe técnica que elaborou o EIA/RIMA, esclareceu que a alternativa zero fora analisada; que não havia no Brasil normas que orientassem a execução de bacias de contenção e que elas eram definidas em comum acordo com a Cetesb; que as falhas do EIA deveriam ser apontadas pontualmente; que o projeto não contemplava nenhum pedágio, e que o traçado não passaria em região de várzea. Mauro



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

de Moraes Vitor, representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, comentou que as explicações fornecidas pelo representante do empreendedor em relação às ações judiciais contra o Rodoanel não eram verdadeiras, e que existiam dois inquéritos civis públicos, de nºs 007/99 e 004/2001; que, com relação aos custos do Rodoanel, em junho de 1989 o Governo Quéricia a estimara em 1 bilhão e 50 milhões de dólares, incluindo desapropriações, e, em dezembro de 1997, esse custo subiu para 2 bilhões e 800 milhões, segundo o Dersa, e, em fevereiro de 2002, este valor saltou para 8 bilhões, segundo declarou o Secretário dos Transportes em audiência pública realizada no Clube Banespa, declaração esta publicada na edição da “Folha de S. Paulo” de 18/8/2001; que o Presidente do Dersa recebeu os ambientalistas com deboche e ironia quando questionado a respeito do verdadeiro valor das obras, limitando-se a responder "reconhecemos que os números inicialmente calculados foram excedidos, mas devido à dimensão e à escala desse empreendimento é impossível um cálculo mais exato, sendo todos os valores declarados números cabalísticos", e que a opinião pública não poderia ser lesada; que as grandes ilhas de calor provocavam ilhas de baixa pressão e correntes consecutivas de vento e, isso, atraía tempestades magnéticas no centro urbano, embora nas áreas de mananciais, onde era conveniente que chovesse, isso não acontecia, e que esse fenômeno sendo analisado pelo INPE, Carlos Bocuhy comentou que ficava cada vez mais evidente a dificuldade de se discutir questões pontuais sem discutir políticas públicas; que o papel do Conselho Estadual do Meio Ambiente não poderia se reduzir a uma chancela ou a um carimbo dos empreendimentos governamentais, sem se discutir um projeto de desenvolvimento para o Estado de São Paulo; que se tornava imprescindível rever o modelo de desenvolvimento implementado. Antônio Carlos Gonçalves, representante do Consema, comentou que trabalhava na Secretaria dos Transportes, precisamente no Dersa, há 28 anos e teve o privilégio de estar presente em todas as audiências públicas de empreendimentos de responsabilidade desse órgão; que conhecia o senhor Mauro Vitor há 22 anos e sempre admirou sua luta e inteligência, em episódios históricos como a luta contrária à construção de uma rodovia na região da "Caverna do Diabo", como também pela implementação da Reserva da Biosfera; que há cerca de dez dias a Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo tornou-se um coquetel da imprensa falada e escrita, com a divulgação de informações imprecisas, e que ela, na verdade, abrangia 73 Municípios, toda a RMSP, toda a Região Metropolitana da Baixada Santista e boa parte da Região Metropolitana de Campinas, avançando pela divisa com o Estado de Minas Gerais e adentrando boa parte do Vale do Paraíba, região esta marcada pela produção industrial e econômica e onde os impactos ambientais mais violentamente aconteciam, como era o caso do Pólo Industrial de Cubatão, cuja chuva ácida caía sobre a mata atlântica durante 24 horas por dia; que perguntava por que somente agora, com o Rodoanel, se começou a falar em preservação da Reserva da Biosfera, e que, na realidade, todos desejavam a conservação dos recursos naturais renováveis e que a diversidade progredisse; que a chuva ácida que ainda acontecia em Cubatão deveria ser criticada, assim como os 7 milhões de veículos que circulavam na RMSP e os impactos que causavam, como poluição sonora e atmosférica. O Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, depois de informar que todas as etapas da audiência haviam sido cumpridas, esclareceu que aquele que, eventualmente, tivesse ainda qualquer contribuição a oferecer e quisesse agregá-la ao processo, teria o prazo de cinco (5) dias úteis, a partir da data da realização da última audiência prevista, 10 de março, para enviá-la à Secretaria Executiva do Consema, através de correspondência registrada ou protocolando-a diretamente nesse setor. Em seguida, declarou que, em nome do Secretário de estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, José Goldemberg, agradecia a presença de todos e declarava



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

encerrados os trabalhos. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Diretora da Divisão de Texto da Secretaria Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.

PS-AR