



**Ata da Audiência Pública sobre o Relatório Ambiental Preliminar - RAP do “Rodoanel Metropolitano-Trecho Oeste”.**

Realizou-se, no dia 3 de julho de 1997, às 19 horas, no Auditório Tauzer Kinderê da Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo-Sabesp, a Audiência Pública sobre o Relatório Ambiental Preliminar-RAP do empreendimento “Rodoanel Metropolitano-Trecho Oeste”, de responsabilidade da Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S.A. O Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, dando início à etapa de abertura dos trabalhos, convidou para comporem a Mesa o Governador do Estado, Eng<sup>o</sup> Mário Covas, o Prefeito da Capital, Dr. Celso Pitta, o Secretário Executivo do Ministério dos Transportes, Dr. Celso Portella, o Secretário Estadual dos Transportes, Eng<sup>o</sup> Plínio Asmann, o Secretário Estadual de Meio Ambiente, Deputado Fabio Feldmann, o Secretário Estadual de Recursos Hídricos, Saneamento e Obras, Eng<sup>o</sup> Hugo Marques da Rosa, e o Secretário Municipal do Verde e de Meio Ambiente, Eng<sup>o</sup> Werner Zulauf. Em seguida, passou a palavra ao Secretário Estadual do Meio Ambiente, o Dep. Fabio Feldmann, que saudou Excelentíssimo Senhor Governador, as autoridades e as pessoas presentes e teceu as seguintes considerações: que se iniciava com esta reunião uma das etapas importantes do licenciamento ambiental, que outra coisa não era senão um processo de negociação social, na medida em que previa uma ampla discussão com as comunidades envolvidas; que, em função desse seu caráter público, a maioria das pessoas achava a área ambiental emperrada e burocrática, por desconhecerem que esses procedimentos estavam previstos no texto constitucional; que, nesta fase do licenciamento, cabia àquele que coordenará os estudos que serão feitos e ao empreendedor exporem para o público o projeto e responderem às indagações que lhes serão feitas pelas pessoas envolvidas, como também ouvirem suas sugestões e, se possível, incorporá-las ao projeto; que não se podia esquecer ser essa uma fase preliminar do processo de licenciamento e, por isso mesmo, adequada para se ouvir a sociedade; que o Rodoanel Metropolitano constituía um empreendimento de grande importância, o que era revelado por uma simples notícia publicada em um jornal do dia, que dizia que a ponte da Cidade Universitária ligava Recife ao Mercosul; que pela importância desse empreendimento, dava boas vindas ao Governador do Estado e ao Prefeito da Capital por estarem presentes no ato inicial do processo de licenciamento dessa obra e esperava que as pessoas presentes também saíssem esclarecidas sobre os aspectos positivos, os impactos negativos que ela provocará e as medidas mitigadoras que serão adotadas para minimizá-los. Em seguida, o Secretário Executivo passou a palavra ao Secretário dos Transportes, Eng<sup>o</sup> Plínio Assmann, solicitando-lhe que, na qualidade de representante do empreendedor, fizesse breve explanação sobre o projeto. Ele teceu as seguintes considerações: que fazia parte do grupo intergovernamental que vinha conduzindo a elaboração do projeto do Rodoanel Metropolitano e que, em 6 de junho passado, havia entregue à SMA o relatório com as premissas básicas desse projeto ao Ministro dos Transportes e ao Governador; que esta audiência pública havia sido preparada durante a semana inteira e que se havia escolhido para sua realização este auditório e mais duas salas de onde as pessoas poderiam dela participar e ele e sua equipe ouvirem a todos e colherem o maior número de informações possível; que, no dia 7 de abril, a Dersa apresentou à SMA, na perspectiva de iniciar o processo de licenciamento ambiental, o Relatório Ambiental Preliminar-RAP, e que, no dia 14 de maio, a SMA definira a necessidade de que fosse elaborado e apresentado o Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório-EIA/RIMA; que, já no dia 16 de maio, a Dersa apresentou o Plano de Trabalho para elaboração do Termo de Referência desse EIA e que, no dia 28 de maio, o Consema avocara sua participação na



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

análise desse plano e na elaboração desse termo, participação essa que já se iniciara, pois a Câmara Técnica de Sistemas de Transporte do Consema já se havia reunido duas vezes e, no próximo dia 7, se reuniria mais uma vez; que esse Termo de Referência eram as premissas técnicas ambientais do primeiro trecho do Rodoanel Metropolitano; que, tão logo fossem cumpridas essas formalidades, se entraria com um pedido semelhante para os outros trechos do Rodoanel; que, nas transparências que começava a mostrar, estavam os dados relacionados com a obra, como, por exemplo, a população da RMSP que será beneficiada; o total de veículos que transitarão pela RMSP diariamente; a média das viagens que tinha origem e destino na RMSP; o percentual significativo que isso representava em relação ao País; a influência que o seu PIB exercia na constituição desse contexto e no fato de a RMSP ser essencialmente importadora de cargas -- cerca de 30 milhões de toneladas por ano; ser do corredor de Santos que mais cargas saíam com destino ao Rio de Janeiro e ao Nordeste e que existiam outros corredores igualmente importantes; encontrarem-se saturadas as rodovias que chegavam à cidade, pois haviam atingido o nível máximo de utilização; ser o sistema viário metropolitano extremamente frágil em função das características da cidade, à qual se demorava muito para chegar e muito também para dela sair; ser, portanto, a cidade de São Paulo uma cidade angustiada do ponto de vista de sua acessibilidade; não ter sido dada até então uma reposta para esse sistema, compatível com um fluxo mais rápido de entrada e saída da cidade; ser viável do ponto de vista econômico-financeiro e ambiental esse trecho do Rodoanel Metropolitano, por possuir condições próprias; será o trecho oeste complementado pelos outros trechos para os quais se estava preparando um projeto; ser este trecho o que mais cortará estradas e ferrovias e transportará maior carregamento por quilômetros, terá maior densidade de tráfego e margeará áreas de maior adensamento urbano; estabelecer este trecho o maior número de ligações com trechos ferroviários e rodoviários; sinalizar este trecho com a possibilidade de se fazerem terminais multimodais. Em seguida, fez as seguintes ponderações: que alguns dos padrões utilizados pelo projeto são: 1. controle de acessos à rodovia, acessível apenas através dos trevos; 2. velocidade diretriz prevista de 80 km/h; 3. duas pistas sempre e, conforme o seu uso, de três a cinco faixas de rolamentos; 4. o sistema secundário, lindeiro ao Rodoanel, de rodovias marginais, trevos e vias urbanas; 5. contemplar o projeto a probabilidade zero de ocorrências com cargas perigosas, 6. prever essa obra um plano de drenagem e um sistema operacional de modo a garantir que essa estrada não entre em conflito com a legislação dos mananciais; adotarem-se medidas preventivas para o seu traçado próximo aos mananciais e florestas, como, por exemplo, no trecho da Rodovia Fernão Dias, na altura da Serra da Cantareira, como também pedágio com tarifa variável, com teto fixado pelo Poder Público e, portanto, competitiva; 7. ser o modelo desse projeto um entendimento entre os três poderes; que a contrapartida do Estado correspondia a 49% do seu custo e o restante será transferido para a iniciativa privada e que esses recursos serão financiados pelo BID para os setores público e privado; 8. que se prevê para até o final dos dois semestres próximos a conclusão do processo de licenciamento ambiental, após o que se iniciará o processo de licitação das obras, que começarão no segundo trimestre do próximo ano, aproximadamente no dia 15 do mês de maio de 1998; 9. que, sem dúvida, era muito difícil a execução dessa obra, não do ponto de vista técnico, pois se tratava de uma rodovia, mas por ser de grande envergadura, de grande valor, por se implantar numa região densamente povoada, atravessando uma região na qual se encontravam mananciais dos quais a região se alimentava; que essa obra devia atingir seus objetivos e contribuir seu funcionamento para a preservação do meio ambiente, e não o contrário; que foram realizadas várias reuniões públicas na RMSP; que a mídia focalizava este Rodoanel como um empreendimento de grande importância e que



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

a questão que se colocava para o Governo não era só executá-lo, mas executá-lo de forma participativa, limpa, isto é, em condições modernas e que ajudem a resolver o problema ambiental e, sobretudo, o problema de trânsito da Capital; que o primeiro trecho possibilitará que as cargas vindas do Norte e Nordeste com destino ao Sul do País não transitem mais pela ponte da Cidade Universitária e também aliviem a marginal do Rio Tietê; que, com o cumprimento do programa de exportação previsto, o Rodoanel terá uma importante missão na consolidação do Mercosul; que já cumpriu sua tarefa de justificar o empreendimento, devendo passar-se, em seguida, a ouvir as manifestações da sociedade civil, para que se executasse nesse trecho o melhor projeto possível e, em um segundo instante, se executasse, com esses mesmos parâmetros, o Rodoanel Metropolitano como um todo; que não haverá, em relação aos recursos, com certeza, nenhum problema, pois os bancos internacionais e áreas do setor privado estavam se manifestando interessadas em contribuir com ele. Fez uso da palavra o Secretário Executivo do Ministério dos Transportes, Luiz Portela, que, depois de saudar a todos, declarou que, na realidade, o mais importante na discussão sobre o Rodoanel Metropolitano era ressaltar o apoio do Governo Federal, por via do Ministério dos Transportes, para obtenção dos fundos necessários para o primeiro trecho - já se encontrando esses recursos consignados no orçamento de 1998 -, por se tratar de uma obra de infra-estrutura muito importante, incluída entre as obras do programa “Brasil em Ação”, e que, para tanto, tinham sido muito valiosos os esforços dos Deputados Federais José Aníbal e Ronaldo Madeiras, e que mais uma vez reiterava ao Governador que o Governo Federal, especificamente o Ministério dos Transportes, participará com os recursos financeiros necessários para garantir a execução dessa obra e para que ela deixe de ser mais um sonho dos habitantes da RMSP e do Brasil, que se beneficiarão dela. Dada a palavra ao Prefeito Celso Pitta, este, depois de saudar a todos, fez as seguintes declarações: ser da maior importância essa obra para a RMSP, a ponto de requerer uma união dos três níveis de Governo em torno dela; terem sido executados, no prazo de três meses, o projeto do seu traçado e um estudo de sua viabilidade econômica; que não se fazia necessário tecer considerações sobre os benefícios que trará para a população e que o mais importante era que sua execução fosse pautada pelas diretrizes de conservação do meio ambiente e do bom senso; que essa concepção será atendida pelos pré-requisitos da obra; que era muito importante a participação da população, pois no dia a dia apareciam também os problemas derivados do trânsito, problemas esses que a “Operação Rodízio” e o acidente da Ponte dos Remédios tornavam muito claros; que o Governo Municipal participava com recursos próprios para a execução dessa obra, com 21% dos custos desse primeiro trecho, já que a cidade de São Paulo será a grande beneficiada; que esperava que os responsáveis pela área ambiental executassem o cronograma, e parabenizava o esforço que o grupo de trabalho das três áreas de governo havia feito. O Secretário Executivo do Consema pediu, então, que se registrasse, antes de ser passada a palavra ao Senhor Governador, Mário Covas, que o Conselho Estadual do Meio Ambiente se sentia muito honrado em tê-lo presente, por primeira vez, em uma atividade sua. Em seguida, o Governador do Estado, depois de saudar a todos, declarou que havia sido informado de que viria a esta audiência pública para ouvir o povo e que, portanto, quanto menos falasse, melhor seria; que era em apreço à instituição que promovia este debate, à importância desta obra e ao seu interesse pela discussão que se devia a sua presença; que estaria presente para ouvir tudo o que a sociedade tinha a dizer; e agradecia a presença de cada um. Declarando que se encerrava ali a primeira etapa dos trabalhos da audiência pública e se desfazia a Mesa composta para a sua abertura solene sob a presidência do Senhor Governador, o Secretário Executivo convidou, para presidir as fases seguintes, o Secretário do Meio Ambiente e Presidente do Conselho, Deputado Fábio Feldmann, e para integrar



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

a Mesa Diretora dos Trabalhos da Audiência, nos termos regimentais, a Coordenadora Substituta da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Elza Takahashi, e o representante do Consema, eleito dentre os conselheiros presentes, Carlos Alberto Harley Bocuhy. Em seguida, o Secretário Executivo declarou que a etapa de abertura deste evento havia sido mais densa do que costumava ser, em virtude da presença da autoridade máxima do Estado, o Senhor Governador, e ofereceu esclarecimentos sobre as normas que regeriam os trabalhos a partir dali; declarou que a exposição do empreendedor sobre o projeto já havia sido feita pelo Secretário Plínio Assmann, na abertura dos trabalhos, e se passaria à exposição da equipe consultora da Dersa que elaborara o RAP. A palavra foi dada à coordenadora dessa equipe, Ana Piazza, que ofereceu as seguintes informações: que o Relatório Ambiental Preliminar apresentava, de forma sucinta, dados sobre a estrutura urbana (infra-estrutura viária, de saúde, de saneamento, de educação, cultural e de lazer), sobre o meio sócio-econômico, sobre o contexto normativo (políticas setoriais pertinentes -- estaduais e municipais), sobre as diretrizes do ordenamento territorial, acerca dos aspectos ambientais (áreas de preservação), sobre os meios físico e biótico, sobre a relação custo-benefício dessa obra, sobre as alternativas de traçado, sobre os impactos que serão causados, sobre o programa de medidas mitigadoras, sobre as áreas de influência direta e indireta e sobre a conclusão a que o relatório chegou, qual seja, de ser a obra ambientalmente viável. Em seguida, o Assessor Técnico em Meio Ambiente da Dersa, Ives de Freitas, teceu considerações sobre a complexidade do empreendimento; sobre as diferentes expectativas existentes em torno dele, como as da mídia que o vê como um processo pronto e acabado, embora ele não o seja; sobre o saldo positivo da transparência desse processo, pois os debates que vinham sendo feitos não foram meras formalidades, bem como sua discussão com diferentes instâncias, como conselhos estaduais, câmaras técnicas específicas e entidades de classe, visando à incorporação da alternativa ambiental e de uma visão de conjunto, e não parcial; sobre o fato de que esse processo de discussão, ao permitir que a sociedade civil participasse, possibilitava ao Estado ter acesso a um número maior de informações; sobre o fato de suas diretrizes envolverem todas as políticas públicas que estavam sendo implementadas; sobre o fato de esse projeto não solucionar, mas minimizar problemas relativos aos transportes, ao interferir em alguns de seus setores, como os terminais de carga, por exemplo. Fez uso da palavra o Sr. Ari Albano, que dividiu com Carlos Alberto Harley Bocuhy o tempo destinado aos representantes das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. Ari Albano teceu as seguintes considerações: que saudava as autoridades e parabenizava os técnicos que vinham trabalhando na elaboração desse projeto, principalmente Ana Piazza, que representou no início dessa reunião a equipe consultora, e o Assessor da Dersa, Ives de Freitas, que se havia submetido a uma sabatina que durou três horas, no dia anterior na OAB; que houve uma reunião nessa instituição, da qual participaram, entre outras, autoridades do Poder Judiciário, do Instituto de Estudos Avançados e da USP, como professores Aziz Ab'Saber e José Queiroz; que o Movimento Defesa São Paulo era apolítico, representava entidades de bairro, não possuía uma estrutura bem organizada, mas tinha, em contrapartida, uma grande bagagem de realizações e experiências de luta, e que, quando se fazia necessário, acionava o Ministério Público; que esse movimento congregava algumas entidades que possuíam experiência de luta e acompanhavam o projeto do Rodoanel Metropolitano, desde que ele fora apresentado no Governo Quéricia; que, além dessa entidade, era membro do Movimento de Defesa da Biosfera, que conseguiu reconhecimento da Unesco; que pertencia à Comissão de Meio Ambiente da OAB, apesar de ser arquiteto por formação, e que essa Ordem vinha sendo um campo de luta ambientalista; que, em relação ao projeto, sua primeira observação era que ele deveria ser



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

apreciado pela comunidade, submetido à consulta, pois ela entendia de urbanismo e que as melhores propostas eram daqueles que moravam nos bairros; que qualquer projeto partia do pressuposto de que sempre melhoraria a cidade; que, em todo o mundo, as principais metrópoles eram aquelas que possuíam melhor qualidade de vida, e que, em São Paulo, isso não vinha acontecendo; que as multinacionais estavam fugindo de São Paulo, porque havia desordem, ruído e poluição; que as consultas deviam ser feitas, que se devia consultar as áreas atingidas, era preciso se fazer consulta em todos os bairros onde haverá intervenções; que outra contribuição da qual não se devia descurar era a dos especialistas independentes, que não se devia desperdiçar essas pessoas, pois os técnicos dos órgãos estatais estavam sempre atrelados ao Governo; que também se devia consultar os técnicos da Emplasa, pois que, muitas vezes, no próprio âmbito do Governo, além das discordâncias entre os âmbitos estadual e municipal, ela existia também entre as Secretarias; que, por exemplo, no âmbito da Prefeitura do Município de São Paulo, quem falava mais alto era a Secretaria de Vias Públicas, aquela que executava, e não a do Planejamento, e que era necessário mudar essa relação; que os grandes prefeitos foram aqueles que investiram no transporte, aqueles que investiram no metrô, por ser um sistema muito importante e que, por esse motivo, a Prefeitura deveria investir mais nesse setor; que o Prefeito Prestes Maia era responsável por esse sistema viário caótico; que as Secretarias do Meio Ambiente deveriam ter mais poder, mas elas ficavam sempre em uma posição difícil; que o projeto que estava sendo apresentado era melhor do que aquele elaborado na época do Governo Quéricia; que, descontado esse aspecto, os pontos de vista dos técnicos do Estado, dos técnicos ambientais, daqueles que trabalhavam no serviço florestal, deviam prevalecer, pois possuíam eles uma experiência fundamental; que, em relação ao Rodoanel Metropolitano, o mais importante era a qualidade de vida; que ele representava uma boa solução; que talvez o aspecto mais importante fosse a participação da comunidade; que estava disposto a colaborar e insistia no fato de que a comunidade técnica deveria participar. O outro representante das Entidades Ambientais, Carlos Alberto Harley Bocuhy, teceu as seguintes considerações: que constituía uma grande oportunidade manifestar-se sobre o Rodoanel, e não apenas sobre o trecho oeste; que a propaganda desse empreendimento dizia que “o futuro de São Paulo já estava traçado” e, então, perguntava por que não se apresentava o projeto como um todo, por que o Estado levantava apenas a ponta do cobertor; por que se gastava uma importância tão vultosa por quilômetro nessa obra; qual a eficácia desse projeto enquanto obra que beneficiaria a comunidade; qual a sua sustentabilidade ambiental e qual a sustentabilidade ambiental que ele conferirá à metrópole; que o primeiro trecho desse anel era um oitavo do total do projeto e era o que apresentava menos problemas; por que o Governo do Estado, ao invés de trazer o projeto em seu todo com os seus cruciais problemas, vendia esse trecho como se fosse uma obra fechada; que aquela parte do projeto, a que não estava sendo mostrada, adentrava em áreas de preservação, como a da Represa Billings, por exemplo; que, no desenho apresentado, saindo-se do trecho vermelho e entrando-se no azul, adentrava-se igualmente área de mananciais, adjacentes à Represa de Guarapiranga; que o Estado não deveria favorecer o adensamento dessa região; que já tramitavam atualmente na Justiça diversas ações públicas, cujo principal objeto eram os loteamentos clandestinos e as lojas de material de construção, aproximadamente duzentas, implantadas em área de preservação; que a Rodovia dos Imigrantes constituía atualmente um grande vetor de ocupação das áreas de mananciais e que, nessa perspectiva, se deveria pensar a sustentabilidade ambiental desse projeto, perguntando-se qual o nível de intervenção que poderia ser feito; que perguntava por que, enquanto política pública, não se priorizava o transporte coletivo e o transporte de carga; que também a área de reserva da biosfera da mata atlântica fora reconhecida



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

como patrimônio da humanidade e que esse projeto era a antítese desse reconhecimento; que essa era uma questão prioritária, pois a política de transporte deveria ser auto-sustentável não só do ponto de vista econômico, com a cobrança de pedágio, mas também do ponto de vista ambiental; que existia uma lei de recursos hídricos, que abrangia os Municípios que se agregavam em torno de uma bacia, e que orientava dever o seu desenvolvimento, a partir da utilização dos recursos aí existentes, ter como critério a conservação dos ecossistemas; que, se se trabalhava com os conceitos naturais regendo as iniciativas da sociedade, era impossível compreender o anel metropolitano da forma como estava sendo tratado; que várias declarações foram feitas na imprensa em relação ao número de veículos e algumas delas, como a do Eng<sup>o</sup> Botura, contradizia aquelas que eram feitas pela Dersa, e que essa era uma das questões que lhe parecia bastante contraditória; que um especialista norte-americano, Joel Garrot, afirmou que a prioridade do automóvel só levava à construção de vias aéreas; que se se perguntasse a população o que ela mais desejava atualmente, com certeza ela responderia que almejava a melhoria da qualidade de vida; que a perda da qualidade de vida na RMSP significava sua morte; que não se estava pensando, com esse projeto, na melhoria da qualidade de vida, e que nenhum desenvolvimento aconteceria mais em São Paulo, pois as indústrias estavam fugindo; que o crescimento deveria ser qualitativo e não quantitativo; que esse especialista norte-americano pediu que não mais se cometessem os erros que eles, norte-americanos, haviam cometido e que não mais se promovesse essa matriz de transporte; que se deveria perguntar qual seria a relação custo-benefício, isto é, em que medida todo esse investimento resultará numa melhoria da qualidade de vida; que perguntava se essa obra e a Operação Rodízio não eram contraditórias entre si; que perguntava quanto recurso seria necessário para recuperar-se a malha ferroviária e qual seria a melhoria da qualidade de vida que resultaria se se investisse em trilho e não em algo paliativo como esse projeto apresentado pela Secretaria dos Transportes; que lembrava as palavras do Governador Jaime Lerner em relação às soluções estruturais, afirmando que “um viaduto é a ligação mais rápida entre dois congestionamentos”; que essa matriz de transportes podia constituir a condenação do futuro; que era preciso ouvir os técnicos e não se trabalhar com projetos de *marketing*, pontuais, aqueles que uma só gestão permitia realizar. O Secretário Executivo informou que se passaria à etapa em que se manifestavam os representantes da sociedade civil. O primeiro foi Hélio Rubens, do PMDB do Município de Itapeverica da Serra, que declarou estar-se manifestando não só como representante de um partido político, mas como alguém que atuava na Represa Guarapiranga e representara o Comitê da Bacia do Rio Tietê, como ex-Prefeito do Município; que sua fala seria “extemporânea” ao trecho do Rodoanel colocado em discussão; que os próprios técnicos colocaram a pertinência da análise que fará; que sua preocupação era com a água; que o Governo investia milhões de dólares em sua recuperação e que, a passos lentos, esse programa começava a dar frutos; que um dos problemas era a embocadura do Rodoanel no Município do Embu, justamente onde o Rio Embumirim atravessava a BR-116; que esse trecho era muito significativo, dada a importância dessa várzea, e que, dependendo do local da embocadura, se comprometeriam todos os investimentos feitos pelo Estado para melhoria da qualidade da água nesse local; que o Embumirim era o segundo maior efluente da Represa Guarapiranga, o maior volume de água fora dessa represa, e que essas lagoas formavam um respiradouro; que justamente pela importância do Rio Embumirim essa região se converteu em um ecossistema muito interessante, pois em suas lagoas existiam grandes criadouros de peixe; que se devia implantar um grande parque de lazer nessa região, e que o Rodoanel, comprometendo a várzea do Embumirim, comprometeria o Programa de Saneamento Ambiental da Bacia do Guarapiranga - e o investimento feito pelas prefeituras-, o qual possuía muita importância para a população; que a



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

ocupação da várzea do Rio Tietê possibilitava as enchentes e, se se ocupasse essa área, também se estaria possibilitando a ocorrência de mais enchentes; que gostaria que os técnicos da Secretaria dos Transportes entrassem em contato com os técnicos que trabalhavam na Represa Guarapiranga; que não estava discutindo se o Rodoanel valia ou não a pena, mas procurava mostrar os riscos que a cidade sofreria com essa intervenção, pois era preciso ter cuidado para que os prejuízos não fossem maiores. Em seguida, manifestou-se Antonio Rodrigues, representante da Sociedade Ecológica Amigos do Embu, que teceu as seguintes considerações: que militava no movimento ecológico desde a década de 60, quando da ocorrência dos movimentos em protesto ao atentado à Hiroshima; que os futurólogos estavam prevendo que as futuras guerras seriam por água e que, por isso, estava defendendo a água, que era o bem humano mais importante; que a lei dos mananciais prometera que eles seriam preservados e, hoje, passados 21 anos, se verificava que isso não havia acontecido, e havia um milhão de pessoas morando clandestinamente em seu entorno; que não mais acreditava nas medidas do Governo, que, através da mídia, fazia lavagem cerebral para salvar os interesses dos envolvidos, que eram as empreiteiras, as empresas imobiliárias e os políticos; que perguntava se efetivamente o anel viário era necessário. Em seguida se manifestou o representante do Movimento S.O.S. Lagoa de Carapicuíba, Celso Mota, que, depois de ler a página 47 do RAP, perguntou se foi de fato realizada uma análise econômico-social da região, pois, em nenhum momento, se pensou em equipamentos de lazer, empreendimentos que gerassem uma qualidade de vida melhor, mas em receita para o Município, e que isso já havia sido percebido pela Câmara Técnica de Sistemas de Transporte do Consema, e que esse aspecto merecia ser analisado com mais atenção. Manifestou-se, em seguida, Antonio Cunha, representante do Movimento dos Moradores de Campo Belo, que declarou não se dever discutir se o Rodoanel Metropolitano era necessário ou não, pois ele era imprescindível, desde que fizesse parte de uma política pública dos transportes, que utilizasse de diferentes modais; que, nos países desenvolvidos, havia uma estrutura equilibrada de modais; que o Rodoanel seria construído e, em cinco anos, ele estaria saturado, como aconteceu com as marginais, se a ele não se acoplassem outros modais; que a matriz rodoviária era um erro para o País, que tornará necessária mais obras, monstros como esse que exigiam mais e mais recursos; que o Mercosul era uma realidade e que se deveria adequar os sistemas de transporte a ele. Em seguida, manifestou-se Judite Klotzel, representante do Diretório do PSDB de Pinheiros, que declarou que seu diretório se preocupava com os problemas da população, e que, por isso, realizou um seminário durante dois dias, durante o qual detectaram-se as maiores preocupações da região, que eram o transporte coletivo e o tráfego; que se pensou de que maneira se poderia intervir para resolver o problema de congestionamento que se adensava tremendamente na região, pois se estava num ponto em que as marginais não mais aliviavam o trânsito; que, por isso, se teve uma feliz surpresa quando se soube desse projeto; que a região o via com muita simpatia, pois realmente se teria um alívio com sua implantação; que se analisou durante essa reunião o impacto ambiental que ele gerará nas periferias e como esse impacto será resolvido; que, no que concernia ao grupo que representava, se achava que não só para a sua região, mas para toda cidade, o problema rodoviário, que trazia tantos problemas, em parte seria resolvido com a implantação desse projeto. Em seguida, manifestou-se Chico Alves, representante do Diretório do PSDB de Santo Amaro, que teceu as seguintes considerações: que o Rodoanel concretizaria o sonho dos moradores de Santo Amaro e da cidade de São Paulo; que não dava para retirar a população da cidade e não se podia impedir os caminhões e automóveis de circularem; que esta era a cidade em que se vivia; que o PSDB estava de parabéns pela sua preocupação com o sistema de transportes e que essa audiência era uma prova disso; que



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

havia sido manifestada, durante essa reunião, uma preocupação com os recursos, de onde eles viriam, e que lembrava ter o Secretário dos Transportes, Plínio Assmann, assegurado que eles existiam e que, portanto, se poderia viver melhor nessa metrópole; que se precisava pensar no transporte para o Século XXI, o terceiro milênio, e que esse projeto constituía uma vitória do PSDB. Em seguida, manifestou-se Carlos Jesus Santos, representante do Movimento do ABC, que expôs os seguintes pontos de vista: que presenciou na cidade as estradas de penetração se congestionarem, como Parelheiros, Cantareira etc.; que ele viu todas elas se congestionarem e, enquanto isso, se perguntava sobre o transporte coletivo; que ele via se ocuparem os fundos de várzea para poder transitarem mais e mais automóveis, e ele se perguntava pelo transporte coletivo; que ele viu ser construído o mini anel, viu avenidas sendo unidas e se constituírem em anel viário metropolitano, e ele se perguntava pelo transporte coletivo; que ele viu sempre a perpetuação do modelo rodoviarista; que se imaginasse uma audiência pública em Sapopemba sobre a construção de uma avenida em fundo de vale - perguntando-se à população se ela queria essa obra, fatalmente se concluiria que ela responderia sim; que igualmente se se imaginasse uma audiência pública no Itaim Bibi sobre a ampliação da Avenida Faria Lima e, se nessa oportunidade, se perguntasse a essa população se ela queria esse projeto, fatalmente se concluía que ela responderia sim; que se se apresentassem em uma audiência pública todas as alternativas de transporte, cujo norte fosse o transporte coletivo, ao qual se acoplariam todas as outras políticas de transporte, se estaria tendo a oportunidade histórica de se melhorar a qualidade de vida da população; que gostaria de participar da discussão de um plano integrado de transporte para a RMSP e que, se isso não viesse a acontecer, a história cobraria de todos que estavam presentes nessa reunião. Em seguida, o Secretário Executivo informou que se passaria à etapa em que as pessoas se manifestavam em seu próprio nome. A primeira a se manifestar foi Meire Garcia Pizelli, que se declarou cidadã de Osasco e fez as seguintes declarações: que a cidade de Osasco e seus recursos naturais estavam sendo tratados com desprezo pelo Governo Municipal; que Osasco tinha problemas urbanos e ambientais bem como uma grande dívida pública; que a cidade não tinha infraestrutura urbana, tampouco qualidade de vida e meio ambiente limpo e saudável; que 50% do Município não tinha saneamento básico e água tratada e suas ruas não eram calçadas nem tampouco arborizadas; que o Município sequer tinha dinheiro para substituir, nas repartições públicas, a foto do antigo prefeito pela do atual; que a cidade vinha servindo apenas de escala para a ascensão política de algumas pessoas que exerciam atividade política paternalista; que, pela sua localização, Osasco vivia, há muitos anos, um processo de adensamento demográfico e, portanto, sem qualidade de vida e altamente poluída; que o traçado do Rodoanel Metropolitano cortava uma região em que se localizava a divisa do Município de São Paulo com o de Osasco, e era considerada uma área tampão da Reserva da Biosfera, ou seja, uma área que era patrimônio da humanidade e era a última área verde de Osasco; que, todavia, o Prefeito do Município, Celso Giglio, era Presidente da Associação das Prefeituras e decidiu destinar parte dessa área para o assentamento de famílias pobres, em morros sujeitos a desmoronamentos, enchentes e próxima a um aterro sanitário; que, nessa área de assentamento, estava sendo criada uma favela pela Prefeitura, que expunha as famílias pobres a riscos de vida, e, desse modo, sob o pretexto de que estava resolvendo um problema social, estava criando um outro problema; que, na audiência pública realizada em 30 de junho de 1996, organizada por alguns vereadores do Município, foi discutido o Rodoanel e se mostrou preocupação com o seu traçado em virtude do aterro sanitário e, não, em função da população; que esse projeto, o Rodoanel, com as agressões ambientais que praticará, provocará impactos sociais e físicos que transcenderão os limites territoriais de cada Município; que era preciso evitar que um projeto, justificável em relação



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

aos interesses imediatos, viesse, posteriormente, a se revelar nefasto ou catastrófico para o meio ambiente; que, no Município de Osasco, faltava consciência política para um desenvolvimento com dignidade; que era preciso uma política clara de desenvolvimento e que, por todas essas razões, era contrária ao Rodoanel, uma vez que não atendia aos interesses da população e, sim, a interesses políticos. Em seguida, manifestou-se Luiz de Oliveira, que expôs os seguintes pontos de vista: que gostaria de chamar a atenção de todos, principalmente do Conselho, para a necessidade de existir um equilíbrio em relação à defesa do meio ambiente, porque era fundamental que os projetos tivessem a preocupação de impactar o menos possível; que era moradora do Município de Embu, que passou de 18 para 200 mil habitantes, população essa que vivia numa cidade localizada em área de proteção de mananciais e da qual 70% usavam a Rodovia Régis Bittencourt para ir ao seu trabalho; que o governo do Estado estava com coragem de assumir um problema que existia há muitos anos e não havia sido resolvido; que todos deviam opinar, mas levando em conta que a região Sudoeste precisa trabalhar, precisa locomover-se e não se podiam retirar as pessoas de seus lugares, pois aí já se encontravam instaladas; que era partidária de que houvesse uma política de transporte coletivo e perguntava aonde estava o projeto de corredores de ônibus para a Rodovia Raposo Tavares; que se precisava das duas coisas, do Rodoanel e de uma política de transporte coletivo. Em seguida, manifestou-se Rodrigo Vitor, que teceu as seguintes considerações: que havia sido noticiado de forma constante o projeto do Rodoanel Metropolitano e que nunca um projeto teve tanto espaço na imprensa e um *marketing* tão fantástico; que, desde que se começou a divulgar esse projeto, houve alvoroço de certos setores econômicos, que se vinham se manifestando de forma clara, com matéria paga, afirmando que o Rodoanel era uma grande oportunidade para negócios, falando até da construção de bairros e condomínios em torno dele; que essa era a visão dos empreendedores, uma grande oportunidade de negócios; que perguntava qual a posição oficial frente a essas manifestações de representantes do setor da especulação imobiliária; que tinha conhecimento de que parte do dinheiro que ia impulsionar a construção do rodoanel vinha da iniciativa privada e queria saber se o setor governamental sabia quais eram esses setores; que gostaria de saber qual a estratégia ambiental dos empreendedores, quais as medidas que adotarão para bloquear o entorno. Em seguida, manifestou-se Inês Aparecida da Silva, que afirmou que se pronunciava em nome de Petrúcia do Nascimento, que já havia ido embora e lhe pedira para declarar que todos os moradores do seu bairro estavam preocupados com essa política de transporte, pois todos os moradores estavam na mira da desapropriação para a construção do Rodoanel e que esse bairro não dispunha de nenhuma estrutura urbana. Depois de o Secretário Executivo ler as perguntas encaminhadas à Mesa, cujo teor resumia-se na pergunta por que o Rodoanel não passava mais longe, a uma distância do centro maior do que a prevista no projeto apresentado declarou que se iniciaria a última etapa da audiência pública, aquela das réplicas em que novamente se manifestariam o empreendedor, o consultor e os representantes das entidades ambientalistas. O primeiro a se manifestar foi o Secretário dos Transportes, Plínio Assmann, nos seguintes termos: que ouvira as quinze manifestações feitas e que, certamente, gostaria que tivesse havido um debate mais profundo; que a maioria das questões levantadas dizia respeito a planejamentos globais; que o Governo do Estado de São Paulo estava investindo muito na área de transporte público; que naquela manhã havia sobrevoado a Rodovia Carvalho Pinto e havia passado por cima do metrô, na Zona Leste, e verificado, vinte anos depois, o impacto dessa obra; que o metrô da Zona Leste chegara até Itaquera, instalou-se na região que estava vazia e hoje a cidade havia crescido; que se iniciaram duas linhas de metrô e que esse processo não tinha retorno; que dentro de cinco anos se duplicaria a capacidade de transporte do metrô; que havia compromissos que deviam



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

ser cumpridos; que a Companhia de Transporte Metropolitano estava fazendo a reforma de uma linha em direção a zona oeste; que em março chegariam os primeiros trens espanhóis; que os planos globais não iriam resolver tudo; que a RMSP não cresceria mais, pois estava se transformando em uma área de serviço; que, em virtude de a RMSP se transformar em uma área de serviço, o governo era obrigado a executar rodovias no Interior, que vinha se industrializando, realizando modificações em rodovias dos Municípios de Marília, Franca e Rio Preto, pois as cidades cresciam e naturalmente passavam a precisar de planos globais, embora nem sempre sejam acertadas suas medidas; que nenhum funcionário da Dersa ou da Secretaria dos Transportes estava autorizado a pedir documento imobiliário de qualquer pessoa em virtude de possíveis desapropriações; que o regime automotivo do Brasil estava trazendo todas as montadoras do mundo para cá e que, em breve, se teriam todas aquelas atualmente existentes e mais as novas, e que um enorme mercado se constituiria, o qual já começara a aparecer; que um dos objetos do desejo de todas as pessoas do mundo era o automóvel; que 20% da frota nacional vinham para São Paulo e, na medida em que essa cidade se transformava numa cidade de serviços, a demanda pelo transporte coletivo se tornava menor do que quando era uma cidade eminentemente industrial; que tudo levava à constatação de que se deveria construir o Rodoanel, pois o país estava se desenvolvendo e, quando ocorria um por cento de desenvolvimento, as estradas recebiam cinco por cento a mais de carros; que essa era a obra mais desejada por São Paulo; e que agradecia a contribuição de cada um daqueles que se haviam manifestado. Igualmente, na condição de representante do empreendedor, o assessor da Dersa, Ives de Freitas, expôs os seguintes pontos de vista: que reconhecia as contribuições oferecidas; que os comentários feitos por representantes de ONGs, de Associações de Moradores e de outras entidades cruzavam-se com aqueles que vinham sendo feitos na Câmara Técnica de Sistemas de Transporte do Consema; que, nessa discussão que se dava no âmbito do Consema, havia colocado à disposição dos conselheiros todo material existente, inclusive deixada aberta a possibilidade de se fazer um sobrevôo de helicóptero sobre essa área do trecho oeste do Rodoanel; que era necessário tornar claro, quando da elaboração do Termo de Referência do EIA/RIMA no âmbito do Consema, que as diretrizes dos planos gerais seriam observadas na implementação desse projeto; e que ratificava a afirmação feita pelo Secretário Plínio Assmann de que nenhum funcionário vinculado à Dersa estava autorizado a pedir documento à população. Em seguida, manifestou-se o representante de Entidades Ambientais Cadastradas no Consema, Ari Albano, que teceu os seguintes comentários: que em seu primeiro depoimento dissera se dever ouvir a comunidade e que, neste sentido, a melhor participação era daquele que se manifestara favorável à implementação de uma política pública de transporte coletivo; que, em relação àquela que falou em nome dos moradores do Embu, informava que o Rodoanel Metropolitano não resolverá o problema de transporte dessa população, pois o povo não será por ele beneficiado; que o Secretário Plínio Assmann fez menção ao processo de descentralização que estava ocorrendo, o que levava a supor que a cidade de São Paulo em breve não possuirá a importância que a representante dos moradores do Embu acreditam que ela continuará a ter; que Aziz Ab'Saber, uma autoridade nessa questão, afirmou que o Rodoanel Metropolitano não provocará os benefícios que o Governo acreditava que ele trará; que as informações do RAP relativas à vegetação não estavam corretas; que a questão de base era conceitual, pois se perguntava por que a solução dos transportes para São Paulo deveria se pautar no modelo rodoviário; que se perguntava por que não se tinha uma política de transporte para São Paulo pautada em outra matriz; por que os caminhões que faziam entrega obstruíam o trânsito e o Poder Público, especificamente a Companhia de Engenharia de Tráfego-CET, sequer conseguia resolver esse problema; que se falava em expulsar



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

os camelôs da cidade, mas havia ruas que eram inutilizadas para prestação de serviço de pronto socorro mecânico; que, depois da campanha da mídia sobre o Rodoanel, todo mundo o reivindicaria, o que dará lugar à especulação; que os técnicos norte-americanos que participaram do seminário na OAB constataram que em São Paulo a situação era diferente; que o Rodoanel no Interior era importante; que, em Osasco, a situação era lamentável, pois os vereadores estavam influenciando a população para acreditar na eficácia do Rodoanel; que acreditava que essa política era equivocada e que achava que os técnicos deviam ser independentes; que, apesar desse seu posicionamento, se colocava aberto para o debate. Em seguida, manifestou-se o outro representante das Entidades Ambientistas Cadastradas no Consema, Carlos Alberto Harley Bocuhy, que expôs os seguintes pontos de vista: que o RAP oferecia um panorama geral do empreendimento; que discordava do Secretário ao afirmar dever o Estado realizar o objeto de desejo da população, criando infra-estrutura para os automóveis, pois, aos seus olhos, cabia ao Estado educar a população; que se deveria ter em mente a situação da metrópole com a implantação do Rodoanel, ou seja, seu impacto na mancha urbana, nas enchentes, na formação de ilhas de calor; que achava estranho a manifestação favorável dos Diretórios do PSDB; que essa política contemplava a expansão da metrópole, sem levar em conta a pressão que se exercerá sobre as áreas de mananciais, nas quais era precário o sistema de fiscalização; que justamente a população economicamente menos favorecida era favorável à implantação do Rodoanel em função da propaganda que sobre essa obra se fazia através da imprensa falada e televisiva; que havia problemas de sustentabilidade ambiental dessa obra e que o Estado deveria gerenciar essas questões e não ficar aquém da consciência da população. Concluída essa manifestação, o Secretário Executivo agradeceu a presença de todos, esclareceu que qualquer proposta ou sugestão suplementar poderia ser encaminhada à Secretaria Executiva do Consema no prazo de cinco (5) dias, a contar desta data, e declarou encerrada a audiência. Eu, **Germano Seara Filho**, Secretário Executivo do Consema, lavrei e assino a presente ata.

GSF-PS