



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

Ata da Audiência Pública sobre o empreendimento “Ampliação do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos- Governador André Franco Montoro”, de responsabilidade da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária”, realizada no dia 16 de outubro de 2002 na cidade de Guarulhos.

Realizou-se no dia 16 de outubro de 2002, às 19:00 horas, no Open Hall Convention Center- Salão Brasil, localizado na Av. Antônio de Souza, 715 – Bairro Jardim Santa Francisca, na cidade de Guarulhos, SP, a audiência pública sobre o empreendimento “Ampliação do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos - Governador André Franco Montoro”, de responsabilidade da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária”. Dando início aos trabalhos, o Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, depois de declarar que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente, José Goldemberg – que, não podendo estar presente, havia-lhe pedido para representá-lo -, saudava e dava boas-vindas às autoridades presentes e a todos que haviam comparecido, informou que passaria a compor a Mesa Diretora dos Trabalhos, chamando para dela fazerem parte os representantes da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, João Fusaro, e do Conselho Estadual do Meio Ambiente, escolhido entre os conselheiros presentes, Carlos Alberto Bocuhy. O Secretário Executivo declarou que se tratava da repetição da audiência pública já realizada, que, embora tivesse sido regularmente convocada e organizada, fora invalidada devido a falhas no que concernia à disponibilidade, para consulta, da documentação. Em seguida representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, João Fusaro, teceu as seguintes considerações: que as críticas, sugestões e contribuições que fossem oferecidas serviriam de subsídio para que o Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA definisse o Termo de Referência para elaboração do EIA/RIMA do empreendimento, após o que seria dada continuidade ao processo. Em seguida, depois de expor resumidamente as normas da Del Consema 34/2001 para condução de audiências públicas, o Secretário Executivo passou a palavra ao representante do empreendedor, Túlio Manuel Espinoza, que depois de declarar que toda contribuição seria bem-vinda, passou a apresentar o escopo do total das obras de ampliação do “Aeroporto Internacional de Guarulhos”, isto é, o projeto de engenharia e as propostas para o Estudo de Impacto Ambiental, tecendo, à medida que as apresentava, comentários sobre diferentes aspectos da obra, entre outros os que passam a ser transcritos de forma sucinta: a inserção dessa obra na malha urbana do Município de Guarulhos; a demanda representada pela população que transitaria pelo aeroporto no ano 2003, cerca de 6 milhões de pessoas, o que, de certa forma, representava um ônus para o Estado; a consciência que a Infraero tinha a respeito de suas responsabilidades, entre outras sobre a necessidade de atender a demanda que seria criada, com a instalação de uma infra-estrutura suficiente; a adoção, pelo Estudo de Impacto Ambiental, de uma postura crítica em relação às propostas que estavam sendo feitas; as soluções de engenharia que a Infraero pretendia oferecer, entre elas a implantação e um sítio aeroportuário a partir do qual se visualizará, antecipadamente, as ocorrências na maior parte dos segmentos em que as obras interferirão; atrelamento de todas as medidas a serem adotadas a uma solução ambiental; proteção da propriedade de todas as pessoas que estiverem envolvidas nos fatos desapropriatórios; construção do terminal três, juntamente com o pátio das aeronaves, e do edifício da garagem, o que torna necessárias desapropriações; juntamente com os órgãos técnicos da Prefeitura; construção de uma grande via que ligará o setor leste com o setor oeste do Município, com capacidade de transporte rápido e que, de certa forma, complementará um conjunto de outras obras viárias que a Prefeitura executará a curto prazo; construção de um



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

sistema viário que permita a junção funcional dos diversos núcleos do aeroporto; a interligação com o Rodoanel e, provavelmente, a inclusão da estrada que liga Nazaré a Guarulhos; juntamente com a Prefeitura, a Infraero execução de desvio do Rio Baquirivu; juntamente com o Estado, criação de um conjunto de piscinões que permitam exercer um controle do volume de água aportado pelo Rio Baquirivu para o Rio Tietê; formação de um conjunto de lagoas, permitindo incorporar a reutilização da água tratada com o objetivo de torná-la disponível para os grandes complexos industriais que já funcionavam dentro no Município de Guarulhos; realização de uma bateria de levantamentos e de cadastramentos sociais das famílias residentes na área que iria ser desapropriada e a criação de mecanismos que permitam a população acompanhar o que acontecerá com o patrimônio de cada uma das famílias atingidas; o volume de empregos gerados pelas obras tão logo se inicie sua execução, cuja previsão era aproximadamente trinta e seis meses, e a criação, aproximadamente, de 3.640 empregos. Ana Cristina Queiroz, igualmente representante da Infraero, apresentou as informações contidas no Plano de Trabalho, que cumpre a função de escopo para elaboração do Estudo de Impacto Ambiental das obras previstas para a ampliação do Aeroporto Internacional de Guarulhos, entre as quais aquelas relacionadas com a caracterização do empreendimento; análise de risco; diagnóstico ambiental; diagnóstico da situação da infra-estrutura existente hoje, ou seja, da situação na qual operava o aeroporto; prognóstico ambiental e uma proposição dos programas ambientais, constando da caracterização do empreendimento sua justificativa e as alternativas estudadas no contexto do plano diretor vigente; análise dos aspectos jurídicos e institucionais incidentes sobre o empreendimento; diagnóstico ambiental da área de influência do empreendimento, ou seja, da área de influência indireta, da área de influência direta e da área diretamente afetada; estudos sobre o meio físico, ou seja, sobre o clima, a suscetibilidade à erosão, as possibilidades de instabilidade, os recursos hídricos, os aspectos da Bacia do Rio Baquirivu e seu enquadramento legal, a qualidade do ar, a emissão gerada pela movimentação de aeronaves, veículos e equipamentos, os níveis do ruído gerado pelas aeronaves e pela movimentação de veículos; o meio biótico; a cobertura vegetal e da fauna; o meio antrópico e o perfil da população; o uso e ocupação do solo e o zoneamento municipal; a proposição dos programas ambientais para os impactos já existentes e os programas ambientais preventivos para os impactos previstos com a ampliação do empreendimento; os compromissos assumidos pela Infraero, que visam melhorar o relacionamento com a comunidade. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. O primeiro a se posicionar foi Elton Soares de Oliveira, que formulou as questões que passam a ser transcritas, e antes de formulá-las, declarou serem elas fruto de discussões feitas com mais de quinze comunidades entre aquelas que seriam afetadas pelo empreendimento, perguntas estas cujo objetivo era ampliar o Estudo de Impacto Ambiental: que até a presente data o Aeroporto Internacional de Guarulhos, um dos maiores do mundo, funcionava clandestinamente, pois não obteve a devida licença ambiental; quais as medidas compensatórias previstas naquele EIA/RIMA, elaborado e analisado em 1992, e por que elas não foram efetivamente adotadas; quantas famílias haviam sido desapropriadas para que o aeroporto pudesse ser construído e quantas até agora ainda não haviam sido indenizadas e se havia algum programa ou plano prevendo seu pagamento; se havia alguma proposta prevendo o tratamento acústico nos bairros, nos imóveis públicos e particulares atingidos pelo cone do ruído, o que até agora não havia sido feito como bem testemunhavam os moradores dos bairros Gopouva e Presidente Dutra que estavam presentes nesta audiência, embora a Infraero houvesse assumido o compromisso de fazê-lo; se as vítimas do acidente aéreo ocorrido em 1989 haviam sido indenizadas e que tipo de indenização receberam; se a Infraero possuía algum plano



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

para pagar os 60 milhões devidos à Prefeitura de Guarulhos; se o projeto para o sistema viário que a Infraero pretendia executar contemplava o tráfego livre dos moradores do Município de Guarulhos pelo sistema aeroportuário, pois parecia que não, uma vez que, desde o dia 21 último, a população vinha sendo notificada para que não mais transitasse por aí; quais as providências que seriam adotadas com o objetivo de se corrigirem as ocorrências de enchentes provocadas pela Bacia Hidrográfica do Rio Baquirivu-Guaçu e que se constituía num passivo ambiental; se a Infraero tinha intenção de restringir os vôos noturnos, pousos e decolagens, estabelecendo que o teto para o término de tais operações era 22:00 horas e seu reinício às 6:00 horas da manhã; se as pistas não poderiam ser construídas de modo a possibilitar o pouso de duas aeronaves ao mesmo tempo e qual a distância entre as duas pistas já existentes; quais os principais poluentes decorrentes da queima de combustível pelas aeronaves, quais os danos que provocam na saúde humana, na fauna e na flora e quais as medidas adequadas para minimizá-los; quais os tipos de materiais químicos, radiativos, explosivos e ou inflamáveis que eram armazenados e qual o esquema de segurança existente para que se evitar seu vazamento ou explosão; quais as medidas que estavam sendo adotadas visando evitar-se a exaustão dos recursos hídricos da Bacia do Rio Baquirivu-Guaçu; qual o plano existente para se evitar o efeito do ruído, que era causador de 22 alterações orgânicas e psíquicas; quais os motivos que impediram a instalação, no Município de Guarulhos, de um hospital especializado em queimaduras; por que a construção do aeroporto alterou o microclima do sítio aeroportuário e, conseqüentemente, da cidade, e que medidas devem ser adotadas com vistas a restabelecer a relação harmoniosa entre o aeroporto e o meio ambiente; em que consistia exatamente esse projeto de ampliação do aeroporto, quais os impactos que provocaria o aumento do número de decolagens e de vôos previsto, que passariam de 500 para mais de 1 mil; como seriam ressarcidos os imóveis recentemente construídos e que sofrerão uma desvalorização em média de 30%; se haverá seguro contra acidentes aéreos; se, em relação à erosão, devido ao impacto das aeronaves no solo, haveria algum plano para minimizá-lo; que quantidade de terra será removida para viabilizar a ampliação do aeroporto e se se tornará necessário retirá-la do subsolo ou se ela virá de outro lugar; onde será depositado o entulho proveniente da demolição das 5.330 casas residenciais e comerciais; qual a quantidade de recursos que serão gastos e quando se iniciarão essas desapropriações; se a Infraero pretendia ampliar a faixa de desapropriação para além do Decreto Estadual n. 46.4999, de 16.01.92; qual o critério que seria utilizado para definir o valor dos imóveis que serão desapropriados e quando ocorrerão as desapropriações, se antes, durante ou após a construção das novas moradias; que tipo de comprovante será fornecido às famílias que optarem pelo reassentamento e se aqueles que não eram proprietários teriam direito também ao reassentamento; se se levaria em conta que 64% da população cadastrada, ao optarem por uma nova moradia, assim procedia porque entendia que as casas seriam construídas antes da demolição daquelas onde residiam, motivo porque propunha, para que não houvesse desentendimento a esse respeito, que se estabelecesse um acordo sobre várias questões, entre as quais o tipo de moradia que a Infraero pretendia construir, os critérios que seriam utilizados para definir valor, tamanho da casa, aquele que receberá o pagamento, se este será feito em uma única vez ou em parcelas, qual o procedimento utilizado em relação aos imóveis em litígios, em relação aos posseiros e ao reassentamento, qual o prazo previsto para a saída das famílias que serão desapropriadas, quais os documentos exigidos para comprovação da propriedade ou da posse do terreno e ou do imóvel, qual o critério de avaliação para os estabelecimentos comerciais e se os proprietários destes, no caso do reassentamento, serão reassentados com o seu respectivo comércio e, em caso negativo, como recuperarão essa perda, pois ficarão sem renda; se a Prefeitura e o Governo



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

do Estado aceitavam a participação da comunidade no processo de seleção do local onde seriam reassentadas as famílias, se estava prevista a construção de outros edifícios ou equipamentos além da terceira pista e, em caso positivo, quais eram eles, qual o seu modelo ou tamanho, qual o calendário previsto para o início e o término da construção da terceira pista e em quais etapas; quando se iniciaria o cadastramento imobiliário, antes ou depois da análise do EIA/RIMA; no que se referia à ligação viária entre Taboão e Jardim São João, para onde seria deslocada a Avenida João Jamil Zarif, se decorreriam desse deslocamento desapropriações, quem se responsabilizaria pelo pagamento, se o Rio Baquirivu seria mais uma vez retificado, se seriam gastos aproximadamente 2 milhões de reais dos cofres públicos na ampliação do aeroporto, que garantias teria a população brasileira de que o aeroporto não seria privatizado, se seriam consideradas no novo EIA/RIMA as leis municipais de proteção ao meio ambiente, como também a Lei Federal n. 10.257, de 10 de julho de 2001, mais conhecida como o Estatuto da Cidade; como a Infraero pretendia ressarcir a municipalidade pela desapropriação de 300.000 m² de área pública; no que se referia ao aumento do tráfego de veículos, existiam estudos para minimizarem os congestionamentos e, por último, qual a contribuição da Infraero e das empresas contratadas na arrecadação de ICMS para o Município de Guarulhos; que era porta-voz de algumas comunidades que seriam desapropriadas; que era mentiroso o argumento de que a ampliação do aeroporto geraria emprego e que se estava encaminhando um abaixo-assinado, para o qual se pretendia alcançar 100 mil adesões, para ser enviado ao futuro Presidente, Luís Inácio Lula da Silva, e para o atual e futuro Governador do Estado de São Paulo, Geraldo Alckmin, pedindo que se rediscutisse a construção dessa terceira pista, uma vez que a operação desse aeroporto dela não necessitava para operar. Carlos Alberto Harley Bocuhy, também representante do Coletivo das Entidades Ambientistas Cadastradas no Consema, teceu os seguintes comentários: que parabenizava o seu antecessor, Elton Soares de Oliveira, e a comunidade da qual ele era porta-voz pela organização e pelo espírito comunitário por ela alimentado, o que levava a que defendessem tão bem os seus interesses, que eram os interesses difusos da sociedade, tendo notado que esse espírito caracterizava os moradores do Município de Guarulhos, que demonstravam possuir uma grande coalizão como também um profundo conhecimento dos impactos que as obras de ampliação do aeroporto poderiam causar, e que esta atitude da população constituía um avanço muito importante para a democracia brasileira; que, por outro lado, se preocupava um pouco com a visão que os representantes da Infraero demonstraram ter em relação à realidade local, ao pretenderem que sua população aumentasse numa ordem de 50 mil pessoas, que, por certo, acarretaria significativas implicações, causando desagregação, com a intervenção profunda que produziria, numa área onde já existiam uma articulação e uma vida comunitárias; que qualquer obra, como aconteceu o Trecho Oeste do Rodoanel Metropolitano de São Paulo, que cortava uma cidade em duas, provocava uma separação semelhante àquela que ocorria entre o pai e seus filhos ou entre os avós de seus netos ou entre a igreja e seus fiéis, descaracterizando a comunidade, perturbando o espírito comunitário, que tinha de ser prioritariamente considerado; que, por esta razão, apelava para os funcionários da Infraero para que considerassem essa preocupação ao elaborar seu projeto de comunicação social com a comunidade, de modo que ele pudesse mitigar, se fosse possível, esse tipo de impacto; que outra questão a ser abordada dizia respeito à perspectiva que se insinuava de se transformar o aeroporto em uma solução para todos os males, como, por exemplo, pretendeu o representante da Infraero ao apresentar a proposta para o Rio Baquirivu, argumentando que ela resolveria todos os problemas relacionados com esse manancial, embora isso não acontecesse na medida em que esses problemas decorriam da ocupação da área de várzea desse rio pelo aeroporto, o que voltaria a



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

acontecer, uma vez que a terceira pista seria igualmente construída, segundo pretendia a Infraero, numa área de várzea, sendo que a construção dos piscinões constituiriam medidas meramente compensatórias ou mitigadoras do impacto do aeroporto, isto é, do impacto já existente decorrente da impermeabilização da várzea, e que era mais correto se dizer que se pretendia ampliar o aeroporto e que essa ampliação causaria tais e tais impactos; que outro problema dizia respeito à poluição atmosférica, pois era muito alto o índice de saturação por ozônio na RMSF, e que, quando os representantes da Infraero diziam que adequariam esse projeto à legislação ambiental, isso significava que também ele deveria ser compatível com as legislações que proibiam a implantação de empreendimentos poluidores em áreas cuja capacidade de suporte ambiental não era compatíveis com os impactos que esses empreendimentos provocariam; que o aeroporto era um empreendimento poluidor, na medida em que ampliava de forma assustadora a população desse Município em um curto espaço de tempo, pois uma maior quantidade de aeronaves passaria a pousar em seu território e o projeto apresentado não pareceu ser compatível com tão alta proporção, além do fato de se tratar de uma área saturada por ozônio troposférico, que decorria da formação dos lançamentos de NOX, de óxido de nitrogênio e hidrocarbonetos, e era passível que se questionasse essa ampliação; que algo teria de mudar, ou a legislação brasileira ou o brasileiro, pois, caso a legislação continuasse sendo desrespeitada, teria que ser transformado num ser humano mais resistente à poluição, sendo para isso necessário que se mudasse a natureza humana; que uma outra questão era a seguinte: que, quando se falava que esse aeroporto se transformaria na via de interligação entre os lados leste e oeste do Município e que essa seria uma das facilidades proporcionadas pela execução dessa obra, na verdade isso não acontecia, pois ela provocaria, pelo contrário, um deslocamento da população, relocaria um grande número de famílias e seccionaria uma área ainda maior da cidade; que era necessário ter essa clareza conceitual, porque senão se teria um projeto de engenharia muito bonito no papel, mas sem correspondência com a realidade dos impactos sociais; que, em relação aos ruídos, problema este colocado pelo ambientalista Elton Soares de Oliveira, reputo da maior gravidade a situação das escolas e hospitais, como os problemas auditivos relacionados com as residências, as pessoas e as crianças; que, por exemplo, os helicópteros brasileiros não possuíam carenagem, que era um revestimento que outros Países exigiam que esse tipo de aeronave tivesse com a finalidade de conter o ruído, e que isso acontecia porque população brasileira era muito permissiva em relação a ruído, mas que, mesmo assim, o projeto de um aeroporto internacional deveria fazer jus à melhor tecnologia e às legislações internacionais mais avançadas, não privilegiando nenhuma deficiência, como era o caso da inexperiência do Brasil nas questões aeroportuárias; que, apesar da má qualidade do projeto devido à incapacidade de suporte ambiental da região e dos impactos que causaria à comunidade, inquestionavelmente ocorria um avanço, porque a Infraero era uma empresa federal que não tinha como cultura discutir as questões com a comunidade, o que, dessa vez, estava sendo feito, mas para que esse avanço fosse realmente eficaz, para que, de fato, ele se tornasse efetivo, a gestão do aeroporto deveria ser compartilhada, participativa, com a formação de comitês que contassem com a participação da comunidade; que a gestão do aeroporto não deveria se dar da maneira como a Infraero pretendia, uma gestão isolada, estanque, como se o aeroporto fosse uma ilha sem qualquer integração com a comunidade local, que apenas suporta e suportaria seus impactos. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Edson José de Barros, membro do Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente de Guarulhos-Comdema, teceu os seguintes comentários: que chamava atenção para a associação que o representante da Infraero fez entre as obras do Trecho Norte, Leste e Sul do Rodoanel Metropolitano e a abertura da Estrada de Nazaré, que sequer era



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

prevista no EIA/RIMA, e que, em relação ao aeroporto, havia um problema estrutural, que dizia respeito à referência no EIA/RIMA apenas à terceira pista e ao terminal de passageiros, uma vez que o empreendimento, no seu todo, nunca havia sido aprovado, existindo, pois, um passivo ambiental relativo, principalmente, aos processos erosivos e ao alto custo que isso provocava na comunidade de Guarulhos; que, além dessa questão que deveria ser tratada pelo atual EIA/RIMA, havia outra que se relacionava com as águas, principalmente com as águas subterrâneas, pois há necessidade de que seja caracterizado o aquífero no que diz respeito à disponibilidade, à variação do nível da água e à influência que sofria, principalmente aquela que sofria a parte do aquífero que se situava à montante do aeroporto, onde ocorria a captação de poços do serviço autônomo de água e de esgoto; que se fazia necessário, por conseguinte, avaliar a influência dessa retirada de água e da recarga artificial do aquífero e quais as conseqüências que acarretam, como também avaliar a rede hidrográfica do Rio Baquirivu-Guaçu e seus afluentes no que dizia respeito aos aspectos associados às enchentes na região e à qualidade das águas, comparando a situação anterior da área de várzea com a que foi criada após a construção do aeroporto e aquela que terá lugar após a futura ampliação desse empreendimento; que o Comdema propunha que o sistema de captação caracterizasse a poluição atmosférica difusa e sua influência na captação fluvial em relação às pistas e ao complexo existente; que, em relação à recarga e ao reúso da água, deveriam ser avaliados a qualidade e alguns aspectos da rede adutora propostos pelo EIA/RIMA de 1992, e as vantagens e desvantagens da implantação dessa rede; que, em relação aos aspectos ligados com a saúde, deveriam ser utilizados indicadores associados a políticas públicas e aqueles aspectos locais relacionados com a poluição sonora, o estresse, as impotências e as doenças oriundas da veiculação hídrica, principalmente das enchentes; que, em relação ao solo, se propõe que sejam acrescentadas à carta de suscetibilidade à erosão, informações relacionadas com o tipo de solo e com a sua ocupação, gerando uma carta de risco que contemplasse os riscos atuais advindos da ampliação do aeroporto; quanto aos aspectos geotécnicos, eles não deviam restringir-se apenas à área de ampliação, mas fazer a caracterização dos bota-foras e das áreas de empréstimo; quanto aos resíduos, propunha-se que se elaborasse um projeto de coleta seletiva que integrasse a sociedade organizada na forma de cooperativas e os recursos dela oriundos, para serem trabalhados em conjunto com o Fundo Social de Solidariedade, já existindo, no Município, uma lei específica sobre essa questão; que deveriam ser abordadas as seguintes questões: a possibilidade de os resíduos oriundos da demolição serem reciclados por meio de desmonte seletivo; o reúso dos materiais inseridos na cadeia produtiva; o reassentamento da população, levando-se em conta os vetores de crescimento da cidade e a possibilidade do reassentamento nas áreas de empréstimo e talvez de botas-foras; serem consideradas as vias de acesso ao sítio aeroportuário e os acessos serem conjugados às vias de circulação municipal; descritos os impactos a serem provocados no patrimônio cultural, levando-se em conta, nesse aspecto, as desapropriações; abordado o deslocamento das famílias para outras áreas e seu convívio com o ruído das aeronaves; caracterizadas as formas de inserção da população guarulhense nos novos postos de trabalho a serem gerados, através de escolas profissionalizantes, as quais deveriam ser adotadas como forma de compensação; apresentado mapa de ameaças múltiplas do aeroporto e sua relação com a cidade, incorporando-se aos planos já existentes os novos problemas levantados; a interferência das zonas aeroportuárias na política de uso e ocupação do solo, considerando-se os instrumentos previstos no Estatuto da Cidade; caracterizados todos os aspectos relacionados com a venda de passagem e todo o tipo de comércio; rediscutidos os compromissos, uma vez que no EIA/RIMA apresentado em 1992, as propostas relacionadas com esses aspectos estavam aquém da sua relevância, principalmente na



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

questão da cooperação técnica, enquanto no que dizia respeito à criação de um fundo de investimento relacionado com o aspecto do ruído. Marcelo Schueire, Diretor da Agência de Desenvolvimento de Guarulhos, fez os seguintes comentários: que, por um lado, se deveria separar o crescimento e o desenvolvimento do aeroporto da necessidade de desenvolvimento do Estado de São Paulo, das forças produtivas da Grande São Paulo, que era o maior pólo de desenvolvimento de toda a América Latina, e, por outro, reconhecer a necessidade de atender, por meio de compensações, os aspectos sociais, econômicos e ambientais, de modo que essas compensações beneficiassem toda a população do entorno, não acarretando prejuízos de ordem alguma; que o estudo apresentado representava certo avanço em relação ao estudo anterior, como bem exemplificavam as propostas relacionadas com os piscinões e com o tratamento da água, embora no que dizia respeito à questão social, precisamente à relocação das pessoas de suas casas, deveria ser pensada uma forma mais solidária, mais participativa, talvez com a criação de uma cooperativa que gerenciasse, em conjunto com a Infraero e a Prefeitura, todo esse processo, e que a Agende já havia feito um estudo de todo esse entorno da área, identificando diversos loteamentos, já aprovados e em construção e que, contando com uma boa infra-estrutura poderiam absorver com facilidade mais de 5 mil famílias, e que, numa comissão multilateral que contasse com a Prefeitura e as entidades interessadas, se analisar essa questão; que o potencial de geração, desse empreendimento, de 20 a 30 mil empregos era real, já tendo sido feitos estudos a esse respeito, e que, sem sombra de dúvida, era importante fosse a população de Guarulhos beneficiada com esse processo, que, ocorrendo entre dois a quatro anos, dava tempo para que fosse feito um grande programa de qualificação profissional voltado para a geração de empregos que pudessem beneficiar a população; que a proposta para o sistema viário do entorno do aeroporto e da continuação da marginal Baquirivu era extremamente importante, mas não só isso deveria ser feito, como também a interligação viária com toda a cidade e a garantia da chegada do metrô e de sua interligação com um conjunto dos bairros; e, por último, que uma ação conjunta pode colaborar muito para uma boa utilização dos recursos. Elson Gilberto de Souza, Secretário Geral do Conselho de Desenvolvimento de Guarulhos, fez os seguintes comentários: que achava fundamental que a comunidade de Guarulhos pudesse entender o significado de uma obra como essa que era a ampliação do Aeroporto Internacional, cuja construção, em 1979, mobilizou muita gente na discussão sobre sua implantação, e que, em 1985, depois de concluído, o Governador Paulo Maluf, juntamente com o Governo Federal, impôs que esta área fosse destinada definitivamente ao aeroporto, ficando a população de Guarulhos à margem do processo de sua implantação, e que, hoje, o aeroporto era uma realidade, provocava inúmeros problemas, mas que se tinha consciência de que a Infraero não era mais a empresa de antigamente, fechada em si própria, só vendo seu próprio umbigo, pois possuía outra visão, para a qual certamente contribuiu o movimento da sociedade de Guarulhos; que, com certeza, o aeroporto não traria apenas benefícios para o Município, mas, também, problemas, embora não deixasse de ser um instrumento útil para o desenvolvimento do Estado de São Paulo, do País e do Município de Guarulhos e da sua comunidade, razão pela qual não podemos simplesmente virar as costas e dizer: “não, não pode haver a ampliação, esse equipamento não pode ser melhorado, não pode ficar do jeito que está, pois esse seria um posicionamento absurdo; que se tinha de reconhecer a oportunidade que dessa vez era dada à população para que influenciasse nesse processo de ampliação, e não ficar repetindo um discurso panfletário que apenas sabe dizer “não”, “não” e “não”. Carlos Henrique Marcondes Ferraz, conselheiro do CIESP-Guarulhos, fez os seguintes comentários: que o CIESP do Município de Guarulhos, entidade que agregava cerca de trezentas grandes empresas, principalmente indústrias que geravam a maior parte dos empregos do



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

Município, com certeza só poderia ser favorável à vinda desse investimento superior a um bilhão de reais para o Município de Guarulhos; que via o aeroporto como o fator importante para as exportações, que era um item importante da pauta dos dois candidatos à Presidência da República, que tinham em meta que o Brasil exportasse, até o ano 2007, 100 bilhões de dólares anuais, o que só era possível se o Brasil contasse com um aeroporto com condições de enviar sua matéria-prima e os produtos acabados através do seu principal aeroporto; que a Infraero estava disposta a oferecer para o Município de Guarulhos uma parte dos lucros que durante tantos anos ela investiu na construção dos piscinões, da marginal do Rio Baquirivu, e que, evidentemente, ela teria de cumprir os compromissos assumidos através do EIA/RIMA, que diziam respeito a aspectos ambientais e, principalmente, à alocação das famílias que moravam atualmente nas áreas que seriam desapropriadas, e que sua remoção seja feita para locais dignos e compatíveis com aqueles que atualmente ocupavam; que a compensação, portanto, deve ser proporcional aos danos e, no caso das novas moradias, a infraestrutura do local para onde serão removidas as pessoas deve ser compatível com aquela existente nos lugares onde atualmente moram, e isso era uma obrigação da Infraero, mas uma coisa era certa: o Município de Guarulhos não podia perder esse investimento. Virgínia Ranale, Presidente do Instituto Ambiental e Cultural Terra Azul, fez os seguintes comentários: que se espantou com o tempo dos verbos utilizados pelos representantes da Infraero em sua exposição, pois só utilizaram o futuro, e que se deveria levar em conta o que já ocorreu, como, por exemplo, se, por um lado, o funcionamento do aeroporto gerou uma certa quantidade de empregos, por outro lado ele gerou uma população extremamente miserável ao seu redor, além do fato de ele ter-se instalado em uma área que possuía uma grande diversidade ambiental, inclusive mananciais, grande parte da qual se perdeu; que o projeto do aeroporto era muito bonito, mas se restringia ao seu entorno, fechando, inclusive, a malha viária; e que um documento da instituição que representava questionando os aspectos problemáticos dessa ampliação, como o plano de zoneamento do ruído, seria devidamente protocolado. Hugo Mesquita, Presidente da Associação Guarulhense para Defesa da Cidadania, fez os seguintes comentários: que falava em nome da Associação Guarulhense para Defesa da Cidadania, que era uma organização da sociedade civil de interesse público, reconhecida pelo Ministério da Justiça, cuja missão era a defesa da ética na política e a defesa dos cidadãos, e que falava também em nome da Organização da Sociedade Civil “Viva Guarulhos”, uma ONG que tem atuava nas questões sociais da cidade; que ratificava a posição do Movimento Contra a Terceira Pista, cuja principal preocupação era com relação aos impactos provindos, não só da implantação da terceira pista, mas também daqueles que a cidade sofreu, no passado, com a implantação do aeroporto, entre eles o que viviam até hoje os milhares de desapropriados, que, até hoje, não conseguiram receber integralmente seus créditos provenientes das desapropriações feitas no passado para que fosse implantado o aeroporto; que, entretanto, observava o grande avanço que ocorreu, decorrentes, inclusive, das alterações havidas na legislação, em função da vigência da nova Constituição; que, por outro lado, era notável o déficit habitacional que a cidade de Guarulhos possuía, como bem demonstravam as centenas de núcleos de favelas e de moradias sem nenhuma infra-estrutura, problema este que poderia agravar-se ainda mais com a desapropriação que será realizada para a ampliação do aeroporto, motivos pelos quais sugeria à Infraero que se preocupasse principalmente com esse problema, antecipando sua solução, ou seja, discutindo-o com os demais Poderes Públicos, de modo que a moradia das pessoas que seriam relocadas se antecipasse ao próprio ato de desapropriação, e que, com relação aos impactos que o aumento do tráfego aéreo trará para a cidade, tráfego este que, da forma como atualmente ocorria, já causara a depreciação dos imóveis localizados



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

no cone de aproximação do aeroporto, além de problemas na saúde da população que aí vivia, a Infraero realizasse um estudo sobre os efeitos que o excessivo ruído causava; e que ratificava todo o questionamento feito no início da audiência por Elton Soares de Oliveira. Léo Kielmanovich, Diretor da Associação Comercial e Industrial de Guarulhos, fez os seguintes comentários: que representava a Associação Comercial Industrial e de Serviços de Guarulhos, que detinha dados, conhecidos por todos, sobre o alto índice de desemprego em todo o Brasil e, talvez de uma forma mais forte, no Município de Guarulhos, que vinha sofrendo os efeitos decorrentes da modificação da sua vocação, que era totalmente industrial e, de repente, se tornava uma vocação de serviços, que estão concentrados em equipamentos que estavam sendo construídos e entregues à cidade; que os números acerca do desemprego giravam em torno de 150 mil pessoas, além da existência de 150 mil subempregos, o que faz com que ocorra um clamor por emprego, notando-se isso ao se percorrer a cidade e verificar o nível de miséria que essa cidade está vivendo; que, com a ampliação do Aeroporto Internacional de Guarulhos, se deveria acompanhar a criação de empregos que geraria, pois ouvira em uma palestra que, para cada emprego direto criado dentro do aeroporto, se criariam dois empregos diretos no entorno do aeroporto, caso esse entorno seja aproveitado de forma correta; que, tomando por base o número de empregos diretos criados no interior do aeroporto, que é de 60 mil, multiplicando-o por dois, se criariam 120 mil empregos diretos; que, no passado, quando o aeroporto foi instalado, foram criados 30 mil empregos e, atualmente, quase vinte anos depois, somente 50% dessas vagas são ocupadas por moradores de Guarulhos, e isso porque os moradores do Município não foram preparados para ocupar esses empregos, o que gerava certa contradição, pois as vagas criadas na cidade onde havia grande desemprego eram ocupadas por pessoas qualificadas oriundas de um Município vizinho; que, por este motivo, a preocupação da Associação Comercial e Industrial era que esses novos empregos que surgiriam com a ampliação do aeroporto fossem direcionados para a comunidade, isto é, para os guarulhenses, e, para tanto, durante os três anos que nos separam da conclusão dessa obra todo esforço deve ser despendido na perspectiva de qualificar a população para que venha ocupar essas vagas e se possa, desse modo, diminuir, ou até extinguir, esse grande problema que é o desemprego. João Danielson, Diretor Geral do Instituto de Arquitetos do Brasil-IAB, seção de Guarulhos, fez os seguintes comentários: que abordaria questões relacionadas com o cone de aproximação, uma vez que outro cone será criado e ele interferirá num grande número de imóveis, que estarão sujeitos, para aprovação, a gabaritos relacionados com a acústica e com a altura das edificações; que, dada essa realidade, o IAB se preocupava com o fórum em que eram aprovados esses projetos, que atualmente era o Ministério da Aeronáutica no Rio de Janeiro, o que, por apresentar dificuldades para os profissionais de Guarulhos quando necessitassem de esclarecimento para as aprovações, onerava, por sua vez, a população, inclusive porque existiam muitas falhas com relação a esse cone e à cota de edificação; que, por estes motivos, reivindicava fossem feitos os seguintes esclarecimentos: 1. se, para a solução das dúvidas que surgiriam com relação a essa terceira pista, a Infraero ofereceria alguma assistência – e se ela seria gratuita -, principalmente levando-se em conta a necessidade de se atender às exigências estabelecidas pelo Estatuto da Cidade; 2. quem era o técnico responsável pelo planejamento dessa terceira pista, que, como todos sabiam, estava sujeito às sanções da lei, inclusive aquelas estabelecidas pelo Conselho Regional de Engenharia Arquitetura e Agronomia; 3. quem eram os arquitetos responsáveis pelo planejamento; e 4. se eles recolheram, assinaram e preencheram a ART dirigida ao Conselho Regional de Engenharia Arquitetura e Agronomia. Padre Marco Testa, vinculado à Paróquia de Santo Alberto, teceu as seguintes considerações: que o plano de trabalho para elaboração do



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

EIA/RIMA apresentava numerosas lacunas e pouco respondia aos muitos questionamentos da população, mesmo deixando de lado aspectos específicos relacionados com os incalculáveis impactos causados pela construção da terceira pista sobre a natureza e sobre a população, como, por exemplo, a remoção de mais de 5 mil famílias, o desvio de um rio, a reformulação de todo o sistema viário de uma grande região da cidade; que, se forem respeitadas todas as normas que a moderna legislação nacional e internacional estabelecia, dificilmente os benefícios da obra seriam maiores que seus custos; que o medo da população era que a Infraero continuasse a não reparar naquilo que acontecia fora dos limites da sua área e que a obra se iniciasse hoje e fossem proteladas, para um futuro indefinido e incerto, todas as intervenções previstas de mitigação e compensação do impacto sobre a população e o meio ambiente, como até agora procedia essa empresa, como bem demonstrava o fato de o aeroporto funcionar até agora sem a necessária licença de funcionamento, sem que também nada tenha sido feito nesses dezessete anos para repor os passivos ambientais ou socorrer a população dos transtornos causados pelo empreendimento, principalmente em sua saúde e no transporte; que a retórica do progresso não deveria ser usada, quando, na verdade, essas grandes obras de infraestrutura eram realizadas não em prol, mas em desrespeito e em prejuízo da população e ao meio ambiente do nosso País. Miro Rodrigues da Cunha, vinculada à Comissão de Defesa e da Proteção das Espécies, teceu os seguintes comentários: que perguntava se a vocação da Infraero era construir aeroporto ou rodovia, porque o traçado da rodovia ia em direção à serra, motivo por que perguntava se a análise dessa rodovia também fazia parte do EIA/RIMA, se seus impactos haviam sido analisados e se havia sido considerado o Plano Diretor da cidade. Meire Pizelli, Presidente da Comissão de Interesses Difusos e Coletivos da OAB, seção Barueri, fez os seguintes comentários: que há muitos anos representava a Ordem dos Advogados do Brasil em todos os projetos de impacto ambiental e social no Estado de São Paulo e que, durante esses anos, havia entendido que, quando existia a vontade de governo, o projeto era implantado, razão porque, apesar das inúmeras questões importantes que foram colocadas, se o empreendedor diz que vai fazer que vai impactar os recursos hídricos, a vizinhança, provocar ruído e, conseqüentemente, causar dano à saúde pública, o que cabe às comunidades é trabalhar, porque, sem dúvida, os interesses econômicos vão se sobrepor aos interesses das comunidades, pois era isso que infelizmente mostrava a RMSP, que cresceu de uma maneira totalmente desordenada, o que leva a que se esbarre na falta de espaço público, na falta de espaço físico; que era isso que se via também na ampliação de um empreendimento como esse, que, não obstante importante, não foi planejada sua construção, houve falta de previsão e de precaução, princípios estes que não vêm sendo aplicados há muitos anos, pois, quando construíram Cumbica, não existiam essas moradias, esses espaços não estavam ocupados, e pela incúria dos administradores públicos essas áreas passaram a ser ocupadas, e hoje se via a forma como residiam as pessoas no entorno desse empreendimento; que aquilo que lhe parecia importante era o indivíduo, razão por que o EIA/RIMA desse empreendimento deveria executar um projeto de moradia para famílias que seriam relocadas e para aquelas que seriam indenizadas e que esse projeto contemplasse equipamentos sociais, áreas de lazer e tivesse um desenvolvimento arquitetônico e fosse, sobretudo, belo, porque, infelizmente, acompanhei passo a passo as discussões sobre o Rodoanel Metropolitano, cuja construção impôs a relocação de famílias e cujo projeto habitacional parece mais um pombal e cuja resistência era duvidosa; que o empreendedor contemplasse essas famílias, tivesse responsabilidade social para com o Município, que este tivesse participação nos seus lucros e que essa participação fosse perene e que, para a poluição por ruídos, houvesse barreiras anti-poluição sonora; que a Resolução da Secretaria do Meio Ambiente nº 31, de 30.12.2001, estabelecia o Plano



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

Estadual de Controle da Poluição, indicava que a exposição continuada em níveis superiores a 55 decibéis, segundo a Organização Mundial de Saúde estabelece, traziam danos terríveis à saúde humana, inclusive à fauna, provocando estresse, problema de surdez, amplia o problema de interferência na comunicação, zumbido nos ouvidos, distúrbios nos sistemas circulatório, respiratório e imunológico, problemas de insônia, alterações no padrão do sono, perdas de habilidade mental e motora, além de outros danos à saúde humana, motivo pelo qual era importante que fosse feita uma avaliação do benefício e do prejuízo que esse empreendimento trará para a comunidade. Antônio Silvan Oliveira, Presidente da Força Sindical Regional de Guarulhos, manifestou-se nos seguintes termos: que estranhava o interesse repentino demonstrado pela Infraero em relação à geração de empregos e aos problemas locais, uma vez que, ao longo dos anos em que o aeroporto esteve em operação, essa empresa nunca demonstrou preocupação nem com os seus próprios funcionários, muito menos com a população de Guarulhos, sendo novamente este Município vítima de truculência por parte do Governo Estadual, que, com o aval da Prefeitura Municipal e do Governo Federal, transformou o Município em um novo complexo prisional, impondo o aeroporto à revelia da opinião da população local; que a Força Sindical enviou oficialmente uma sugestão de que se estudasse a possibilidade de utilizar parte de uma área ociosa pertencente à Base Aérea e que, sugestão esta que foi ignorada, mas, mesmo assim, a Infraero e o Ministério da Aeronáutica dão a impressão de que estão discutindo esse empreendimento com a sociedade, quando, na realidade, atropelavam a vida das pessoas, as quais deveriam avaliar bem o empreendimento antes de se posicionar favoravelmente em relação a ele. Edson Murata, vinculado à Comissão de Meio Ambiente da OAB, seção de Guarulhos, teceu os seguintes comentários: que a entidade que representava se preocupava com os direitos difusos, ou seja, com o direito da população a um meio ambiente ecologicamente equilibrado, motivo por que lutava para que o empreendimento se sustentasse em instrumentos legais que garantissem as condições necessárias para uma boa qualidade de vida, que implica um ar não poluído e água com potabilidade; que a OAB verificava não ter ocorrido avanços no estudos apresentado, se comparado aquele realizado em 1992, motivo pelo qual defendia seu aprimoramento ou que, pelo menos, englobasse as exigências constantes do estudo anterior, entre elas de um plano de monitoramento de ruídos e um fundo de ressarcimento de danos ambientais, o que tornaria coerente o posicionamento aqui defendido de que o EIA/RIMA adotaria um posicionamento crítico em relação ao empreendimento; e, por último, que as audiências públicas fossem realizadas aos sábados, o que incentivaria a participação popular. Mário Yoshinaga, Diretor do Núcleo de Estudos Urbanos de Guarulhos, fez os seguintes comentários: que era partidário da seguinte tese: “primeiro você paga o que me deve, depois nós vamos conversar” e que aplicava tal premissa às pendências que o aeroporto possuía, e que perguntava por que ele não se instalava em outro local, evitando, assim, inúmeros problemas como aumento do trânsito e da poluição sonora, que acarretavam na perda de qualidade de vida da população e que a população de Guarulhos sofria, inclusive porque o fato de não ter sido aprovado o RIMA anterior impossibilitava se fizesse qualquer cobrança; que, em relação ao futuro de Guarulhos, e especificamente à região de influência direta do aeroporto, uma série de investimentos e projetos estavam sendo implementados nessa área, principalmente do setor de transportes, como o trem da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos-CPTM, que ligaria o aeroporto ao Brás, na zona oeste da Capital, criando o corredor metropolitano de ônibus, além do Rodoanel, projetos estes executados de forma isolada, motivo pelo qual propunha fossem compatibilizados, minimizando-se, assim, seus possíveis impactos negativos. Francisca das Neves Pereira, diretora do Fórum Permanente de Saúde, teceu os seguintes comentários: que, como



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

representante desse conselho e moradora da cabeceira do aeroporto, preocupava-se com os problemas de saúde gerados pelo ruído, pois, como mostrava uma pesquisa feita pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas - IPT, o excesso de ruído provocava inúmeros distúrbios e doenças na população afetada, como insônia, irritabilidade, ansiedade, depressão, pânico, aumento no tom de voz, surdez, agressividade, problemas circulatórios, digestivos, dilatação das pupilas, aumento da produção hormonal da tireóide, aumento dos batimentos cardíacos, acidente vascular em pessoas propensas a enfarte, cansaço, impotência sexual e alterações profundas no sono, causando, entre outros distúrbios, fadiga crônica, e que as pessoas que seriam afetadas precisavam resguardar seus direitos básicos de cidadãos, cabendo até mesmo moverem uma ação civil pública, pois com a construção da terceira pista os problemas já existentes tendiam a aumentar, o que a levava a perguntar se vale a pena um desenvolvimento que conduz à falência humana e à destruição da natureza, motivo por propunha a criação de uma comissão permanente de negociação paritária, composta por representantes dos Governos Municipal, Estadual e Federal, da Infraero, ONGs e da população local e coordenada pelo Governo Municipal e acompanhada pelo Conselho Municipal de Saúde, para discutir efetivamente a viabilidade dessa ampliação, seus impactos e as medidas de mitigação e compensação que deverão ser adotadas. Passou-se à etapa em que se manifestam as pessoas em seu nome próprio. Márcio Roberto de Andrade teceu considerações acerca do empreendimento, especificamente sobre o fato de não ter sido discutido na época em que foi instalado, uma vez que o País atravessava um momento de pouca abertura política, tendo este fato contribuído para a condenação de uma das áreas mais estratégicas da região, como era a Várzea do Baquirivu, e que a ampliação desse empreendimento nessa mesma área constituía um novo equívoco, pois, além da importância dessa área, os impactos decorrentes da ampliação do aeroporto, que ocuparia 30% da área urbana, afetariam grande parcela da população, implicando sérias restrições ao uso urbano na medida em que inviabilizaria a construção de escolas e de hospitais, o que o levava a perguntar sobre o limite de sustentabilidade do Município e se se tratava realmente da construção de um aeroporto ou de um “shopping center internacional”, dada a grande reserva, no projeto, de áreas destinadas a atividades comerciais, aproveitando essa ocasião também para lembrar que a promessa de recuperação de grandes áreas utilizadas como bota-foras, feita à época da instalação do empreendimento, até o momento não foi cumprida. Depois de Elizabeth Domingos defender a idéia de que as audiências públicas fossem realizadas nos finais de semana para que pudesse participar justamente aquela população cuja transferência de moradia estava sendo discutida em virtude da execução das obras, Vanilda Rosa perguntou como seria feita a avaliação dos imóveis a serem desapropriados, qual, efetivamente, era o número as moradias que seriam afetadas pelas obras, quais medidas seriam adotadas com relação à poluição sonora e como seria resolvida a questão das famílias que se encontravam em débito com os impostos de seus imóveis. Francisco Rogério Tabosa da Silva denunciou que era falsa a promessa feita pela Infraero de que seriam gerados 20 mil empregos, uma vez que a empresa estava “terceirizando” os serviços e desrespeitando as leis trabalhistas, e que alertava a população para permanecer mobilizada, a fim de garantir seus direitos. Benedito Pereira Alves endossou as palavras de Francisco Tabosa da Silva, acrescentando que a mão-de-obra terceirizada recebia menos da metade dos salários pagos aos funcionários da Infraero. Horacino Felipe de Souza declarou que era contrário à construção da terceira pista e estava perplexo com o fato de a Infraero pretender fazer essa ampliação sem sequer ter cumprido as promessas que assumiu quando da construção do aeroporto, e que era contrário também à relocação das famílias, a não ser que seja feita de acordo com a Constituição Brasileira. Luiz Roberto Altruda comentou que a



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

Infraero tinha uma dívida com o Município de Guarulhos que deveria ser sanada antes de se iniciarem as obras de ampliação do aeroporto, e que lamentava o fato da audiência pública ser realizada durante a semana, pois isso inviabilizava a participação da população. Ellade Laurinda Piva Imperato observou que participava de um grupo de trabalho que questionava tanto o fato de a Infraero não aceitar as contribuições apresentadas pela sociedade civil como o fato de o Plano de Trabalho não citar a legislação municipal. Jaime Eufrásio da Silva fez os seguintes comentários: que a Infraero não respeitava a população pobre, na medida em que pretendia essa ampliação às custas de milhares de desapropriações, que morava em um bairro pobre, que sofria com as enchentes, e que a solução para tal problema era inviabilizada pela Infraero, que não liberava a passagem de água devido ao perigo de inundações no aeroporto. Depois de Rute Pereira da Silva informar que morava há aproximadamente 40 minutos do aeroporto e que, apesar dessa grande distância, sofria com os problemas de enchente e de ruídos, e de Nilza Alves Ege questionar os valores a serem pagos pelas desapropriações, Ísis Nunes Pinheiro questionou o caráter político do discurso de algumas pessoas ao recomendarem que aqueles que seriam desapropriados conversassem com a Infraero, pois tinha certeza de que ninguém seria prejudicado, e que lutaria com os moradores para que a Infraero criasse os empregos prometidos. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. A Vereadora do Município de Guarulhos, Luiza Cordeiro da Silva, teceu as seguintes considerações: que existia uma pista de testes de aeronaves no aeroporto que funcionava de madrugada, atormentando o sono da população; que a Infraero impediu a construção de uma ponte ligando a rodovia Hélio Smidt com a Marginal Baquirivu, transformando essa rodovia, por ser subutilizada, em verdadeiro elefante branco de 83 milhões e criando transtorno não só para os aeroviários e comissários de bordo, como também para os moradores do Parque Cecap; e que essa empresa deveria apresentar projeto que resolvesse os seguintes problemas: as enchentes na região, os impactos gerados pelo desvio do Rio Baquirivu, aqueles decorrentes da circulação viária entre a região Santos Dumont e Taboão, os impactos gerados pela poluição atmosférica, a necessidade de recarga do Rio Baquirivu, a inexistência de tratamento de esgotos, aqueles decorrentes do não-funcionamento do incinerador, aqueles relativos a moradias para as comunidades afetadas, incluindo estudo sobre os locais onde serão construídas novas residências de modo a que sejam dotados de infra-estrutura básica, além de praças e creches; aqueles decorrentes da propagação do ruído; aqueles relacionados com os empregos prometidos pela Infraero, que deveriam ser definidos por meio de instrumentos legais e de acordos firmados entre ela e o Município, garantindo-se, assim, a qualificação e a contratação da mão-de-obra local, a elaboração de um plano de intervenção psicossocial com o objetivo de se preservar a identidade dos moradores e das lideranças comunitárias, que poderá ser destruída com essas mudanças; acrescentou, ainda, que no âmbito da Comissão de Meio Ambiente da Câmara Municipal de Guarulhos, da qual fazia parte, funcionava um fórum permanente de debate sobre a capacidade de suporte ambiental da cidade, que a Infraero deveria elaborar uma projeção do cenário ambiental, que considerava a Base Aérea um patrimônio arquitetônico histórico da municipalidade, da qual não se poderia abrir mão, que a Secretaria Municipal do Planejamento deveria restringir as áreas de desapropriação de modo a evitar a especulação imobiliária, que o fundo de toda ação técnica era perpassada por uma visão política. O Vereador do Município de Guarulhos Edson Albertão comentou que parabenizava a participação da população de Guarulhos durante a audiência, que oferecia contribuições importantes para o projeto, e que, para incentivar essa participação, essas audiências deveriam ser realizadas nos finais de semana; que, embora muito interessante, o debate ainda ocorria de modo bastante truncado, com a defesas de



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

medidas pontuais, como a construção dos piscinões como solução para a impermeabilização causada pelo aeroporto, construído bem no meio da cidade e praticamente dividindo-a em dois, mas que seu ponto de vista era que essa discussão abrangesse a cidade como um todo, de modo que o projeto da cidade se sobrepusesse ao do aeroporto, com a formulação de políticas públicas, como, por exemplo, a preservação da área da Serra da Cantareira que faz parte do Cinturão Verde, e estas políticas públicas, garantidas pelo Governo Municipal, contariam com participação da Infraero e das instituições interessadas, pois essa discussão não pode acabar com o funcionamento da terceira pista; que as dívidas antigas da Infraero deveriam ser devidamente equacionadas, além de todas as propostas mitigadoras e compensatórias relativas ao EIA/RIMA anterior que ficaram pendentes, o que contribuiu para que piorasse a qualidade de vida da população de Guarulhos; que esperava que não estivesse em curso nenhum projeto de privatização da Infraero, pois, se isso estivesse acontecendo, essa discussão deveria ser feita com base em outros conceitos. O Deputado Estadual Pascoal Tomeu fez as seguintes colocações: que os 5 mil moradores que serão desapropriados deverão contar com mais atenção das autoridades, pois não conseguiam dormir preocupados com seus destinos após a conclusão desse empreendimento, na medida em que dependiam da indenização dos seus direitos, como moradia, empregos e escolas para os filhos, direitos estes que se encontravam ameaçados com a execução dessa obra; que, em sua gestão como Prefeito do Município de Guarulhos, entrou, em 1990, com uma ação contra a Infraero, com base na sua inadimplência em relação ao ISS e o Imposto de Serviço devidos e que essa empresa já havia lucrado bastante e tinha condições de ajudar essa população. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. O Secretário de Meio Ambiente do Município de Guarulhos, Walter Medeiros Dantas, comentou que se propusesse ao Consema uma revisão da deliberação que normatiza a realização das audiências públicas, com o intuito de que elas passassem a ocorrer aos sábados, tornando mais viável a participação da população; que verificara que, novamente nesse plano de trabalho, a Infraero deixava de abordar as questões relacionadas com as emissões provenientes do incinerador que funcionava no sítio aeroportuário como também aquelas relacionadas com a rede de transporte e com o armazenamento dos tanques de combustíveis, que lançavam no ar hidrocarbonetos e poluentes precursores da geração de ozônio, cujas emissões sequer foram mencionadas no plano de trabalho, e que, do seu ponto de vista, esse problema era tão importante que se deveria elaborar um programa de análise de risco ambiental e de incidentes sobre toda a rede de transporte, ser monitorados a quantidade e a qualidade das águas subterrâneas e os resíduos sólidos inertes, oriundos estes da demolição a que ampliação desse aeroporto dará lugar, dando-se cumprimento, desse modo, ao disposto na Resolução Conama nº 307, de 5 de julho de 2002, que dispunha sobre a gestão dos resíduos oriundos da construção civil, estabelece as diretrizes e as responsabilidades no que dizia respeito a sua caracterização, triagem, disposição, reutilização e reciclagem, disciplinando a ação dos geradores e do Poder Público local e estabelece a necessidade da elaboração de um plano para gestão sustentável desses resíduos acompanhado pela proposição de uma série de ações integradas, que visam justamente a preservação e o controle dos aterros, a redução da geração desses resíduos na fonte, sua destinação adequada, sua disposição em pequenos volumes e, ainda, a redução dos gastos municipais públicos na adoção de soluções compatíveis com o plano municipal; que propunha a desmontagem seletiva. Roberto dos Santos Moreno, Secretário de Economia e Planejamento de Guarulhos, comentou que era coordenador do grupo constituído por diversas Secretarias do Governo Municipal, que tratava exatamente da relação do aeroporto com a cidade de Guarulhos, e que essa audiência estava sendo realizada em atendimento aos pedidos feitos pela comunidade e pela



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

Prefeitura, cujo objetivo era favorecer que o EIA/RIMA contemplasse todos os impactos negativos ou positivos que poderiam ser gerados pela obra, inclusive o passivo ambiental já existente e as questões relacionadas com a área de habitação, ruído, equipamentos comunitários como escolas, hospitais, postos de saúde, que seriam atingidos diretamente pelas desapropriações, os impactos positivos provenientes de novos empreendimentos e seus reflexos diretos nas finanças municipais, na geração de empregos, os impactos sobre o sistema viário e rodoviário, como a possível instalação do trem metropolitano e do Rodoanel, os impactos sobre os mananciais e sobre a macrodrenagem, com implicações no solo rural, inclusive na produção de hortifrutigranjeiros, e que contemplasse também as diretrizes urbanísticas, uma vez que Guarulhos possuía uma boa regulamentação nesse âmbito, tornando-se necessário adequar o plano diretor da cidade com essa obra; que sugeria fosse formado um comitê de discussão permanente com a participação da Infraero, de modo que a discussão sobre essas questões não se concluísse com a realização dessa audiência, lembrando a todos que se encontrava em funcionamento uma comissão tripartite, englobando os três níveis de governo, além do grupo de trabalho inter-secretarial ao qual já se referira que eram instâncias de participação efetiva dos interessados nessas questões; que via na ampliação do aeroporto uma grande oportunidade para se melhorar a qualidade de vida da cidade, desde que fossem devidamente contornados os impactos negativos; e que a Prefeitura de Guarulhos se colocava à disposição da Infraero para colaborar na integração entre o aeroporto e a cidade, integrando os dois planos diretores. José Carlos Maruoka, Secretário de Indústria, Comércio e Abastecimento de Guarulhos, teceu os seguintes comentários: que, embora a cidade possuísse mais de 1 milhão e 100 mil habitantes, fosse considerada a segunda em arrecadação no Estado e nela se instalasse o maior aeroporto do País, perguntava à população se valeu a pena esse tipo de desenvolvimento, e que a Infraero precisava deixar o “achismo” de lado e se mostrar transparente, apresentando propostas que dessem conta da relação do aeroporto com o seu entorno e com a sociedade e também de todos os impactos, que podem ser objeto dos investimentos que poderão advir da ampliação do sítio aeroportuário; que, se se leva a sério a frase “grandes problemas, grandes negócios; pequenos problemas, pequenos negócios”, este poderia ser o momento de se escolher se discutir os problemas municipais e se ter soluções para eles ou se discutir os pequenos problemas e se obter pequenas soluções. Passou-se à fase das réplicas. O representante do empreendedor, Denner Veronese, ofereceu os seguintes esclarecimentos: que a Infraero era uma empresa, não um órgão normativo ou regulador, cabendo essas atribuições ao Departamento de Aviação Civil, tendo a Infraero apenas de cumprir as determinações desse órgão, e que, portanto, muitas questões colocadas não eram da competência dessa empresa e que, até mesmo ao fato de sobreviverem inadimplências em relação aos compromissos assumidos através do EIA/RIMA elaborado em 1992, a sua quase maioria delas dependia de ações externas que não competiam à Infraero, como a relocação de escolas, que deveriam ser tratadas diretamente com a Secretaria da Educação ou do Estado ou do Município; que o estudo de impacto ambiental desse empreendimento não só visava o licenciamento das obras do terminal três e da pista três, como também o licenciamento operacional do complexo hoje existente, que este último, mesmo sem licença, vinha funcionando de forma regular, como foi colocado, porque ele foi instalado em 1979 e a legislação que determinava a necessidade de licenciamento ambiental datava de 1981; que a Infraero administrava 65 aeroportos em todo o País e todos eles se encontravam regularizados e que, mesmo em relação ao de Guarulhos, não o considerava irregular do ponto de vista do passivo ambiental que possuía, pois, aos seus olhos, ele decorria da evolução natural desse empreendimento, e que o atual processo de licenciamento a que ele se submetia,



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

buscava licenciá-lo em seu todo; que o fato de as duas pistas não operarem simultaneamente consistia numa estratégia da empresa em aumentar a capacidade do aeroporto, uma vez que, enquanto uma aeronave pousava, uma outra aguardando sinal para decolar, tornando as procedimento e que a construção da terceira pista se devia à necessidade de tornar ágeis esses procedimentos; quanto aos ruídos e aos vôos noturnos esses aspectos seriam devidamente contempladas no EIA/RIMA, embora, desde já esclarecessem, que a regulamentação dos horários dos vôos era uma competência do Departamento de Aviação Civil, mas se propunha a intervir junto a esse departamento para que esses vôos sejam desativados; que, em relação à emissão de poluentes, inúmeros estudos e análises serão feitas e constarão do EIA/RIMA, os quais com certeza mostrarão que a contribuição do aeroporto para a poluição do ar é absolutamente insignificante, pois as aeronaves produziam uma queima muito limpa e os demais equipamentos eram muito pouco poluentes; que, em relação ao incinerador, ele seria desativado até 2004, e os aspectos relacionados com o armazenamento de combustível e a análise de risco ambiental seriam contempladas pelo EIA/RIMA; que, em relação ao desvio do Rio Baquirivu, a construção de piscinões não seria a única alternativa a ser adotada para evitar as enchentes, pois seriam buscadas alternativas complementares; que as áreas de bota-fora também seriam devidamente licenciadas como igualmente seriam contemplados pelo Estudo as questões relacionadas com a arrecadação de impostos, a criação de empregos diretos e indiretos, a recarga dos aquíferos, a produção de ruídos, a utilização das águas subterrâneas, o tratamento dos esgotos, a produção, o tratamento e a destinação dos resíduos sólidos produzidos pelo aeroporto que o plano de comunicação e atendimento à população desenvolvido pela empresa, que se encontrava em licitação, contemplava a instalação de um novo escritório para atender exclusivamente à população que seria desapropriada. O representante do Consema, Carlos Bocuhy, teceu os seguintes comentários: algumas questões ao longo da história do Conselho Estadual do Meio Ambiente tornaram-se emblemáticas na perspectiva em que possibilitaram que se conseguisse implementar um processo de licenciamento ambiental que atendesse os interesses da sociedade no que dizia respeito a algumas questões preocupantes para o Estado de São Paulo, sendo uma delas o passivo ambiental das usinas de responsabilidade da CESP, pois esses passivos foram deixados de ano para ano, sem que lhes fosse dada qualquer solução, o que levou a que se atribuísse a uma comissão do Consema a tarefa de fazer o levantamento de todo esse passivo, e que tudo leva a crer que o Conselho deva adotar essa mesma atitude em relação ao passivo ambiental da Infraero, e que, nessa perspectiva, encaminhava formalmente, nesse momento, ao Coordenador da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais-CPRN o pedido de que se paralisasse o processo de licenciamento ambiental para as obras de ampliação do Aeroporto Internacional de Cumbica, até que a Infraero ofereça uma solução para o seu passivo, como habitualmente outras empresas procedem a esse respeito, e que isso seja feito através de um Termo de Ajustamento de Conduta de cujo estabelecimento participem todos os atores, entre eles a Prefeitura Municipal, Governos Estadual e Municipal, pois desse modo a Infraero estaria legitimamente capacitada para pleitear a continuidade desse processo de licenciamento. Em seguida, o Secretário Executivo fez as seguintes declarações: 1. que, como era de todos conhecido, num prazo de cinco (5) dias úteis, a partir dessa data em que foi realizada a audiência, qualquer interessado nesse processo poderia com ele contribuir, encaminhando essa contribuição à Secretaria Executiva de Consema, que a juntaria ao processo e encaminharia ao DAIA, para que este departamento pudesse analisá-lá; 2. que várias vezes se fez referência, durante a audiência, ao fato de ela ter sido marcada para uma quarta-feira no período noturno, e não em um sábado durante o dia, razão por que, não com



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

o objetivo de refutar aqueles que fizeram tal referência, mas, sim, de relatar uma experiência sua, informava que mais de uma audiência foram realizadas durante o dia e, algumas, até mesmo aos sábados, das quais participaram um número bem menor de pessoas, principalmente daquelas que trabalhavam, e esse afluxo de um número reduzido de participantes levava a que se lhes impusesse o nome de “audiências chapas brancas”; que, no entanto, todos sabiam que a realidade mudava e não duvidava de que, se algumas audiências forem realizadas durante o dia e aos sábados, elas talvez possam contar com um número maior de participantes, o que, no entanto, lhe parecia temerário uma vez que, aos sábados, as mães de família têm de preparar almoço, fazer a feira e executar um grande número de tarefas que não podem ser cumpridas durante a semana, uma vez que trabalham, mas que, sem dúvida alguma, essa possibilidade deverá ser discutida. Declarou, em seguida, que, em nome do Secretário José Goldemberg, agradecia a presença de todos. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, diretora da Divisão de Documentação da Secretaria Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.

PS-ARP