



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 "Aprofundamento da Calha do Rio Tietê", de responsabilidade do Departamento de Águas e Energia Elétrica, realizada na cidade de Carapicuíba, no dia 17 de dezembro de 1998.

Realizou-se no dia 17 de dezembro de 1998, às 19 horas, na Câmara Municipal de Carapicuíba, na cidade de Carapicuíba, a Audiência Pública sobre o empreendimento "Aprofundamento da Calha do Rio Tietê", de responsabilidade do Departamento de Águas e Energia Elétrica. A Secretária Executiva Adjunta do Conselho Estadual do Meio Ambiente, Cecília Martins Pinto, declarou que tinha a função regimental de coordenar as audiências públicas convocadas pelo Conselho e que, em nome da Secretária do Meio Ambiente, Dra. Stela Goldenstein, que, não podendo estar presente, pediu-lhe para representá-la, saudava os presentes, dando boas-vindas às autoridades e a todos aqueles interessados que vieram à audiência para discutir o Estudo de Impacto Ambiental e o respectivo Relatório de Impacto Ambiental-EIA-RIMA, sobre o empreendimento "Aprofundamento da Calha do Rio Tietê - Trecho Pinheiros-Penha", de responsabilidade do Departamento de Águas e Energia Elétrica-DAEE. Declarou, em seguida, que fazia parte da Mesa Diretora dos trabalhos a própria Secretária de Estado do Meio Ambiente, Stela Goldenstein, a quem estava representando; a Secretária Executiva Adjunta do Consema, que coordenava os trabalhos; a coordenadora da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, que se fazia representar por sua assistente, Ana Cristina Pasini da Costa, um representante do Coletivo de Entidades Ambientalistas cadastradas no Conselho Estadual do Meio Ambiente escolhido em assembléia, que seria o conselheiro Carlos Alberto Hailer Bocuhy. Passou, então, a fornecer as seguintes informações: que as audiências públicas, como o próprio nome indicava, eram eventos públicos em que se discutiam projetos, planos, obras, que poderiam causar algum impacto no meio ambiente; que elas existiam para que o projeto de um determinado empreendimento pudesse ser conhecidos e ouvidos os interessados; que todos, portanto, tinham o direito de participar das audiências, que, como eventos públicos, às vezes reuniam muita gente e sempre de maneira organizada; que ela se compunha de três blocos, como fora determinado pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente; que, no primeiro bloco, haveria algumas exposições, sendo uma delas a do empreendedor, no prazo de 15 minutos, ou seu representante, que explicitaria sua pretensão; que outra exposição seria a do representante da equipe consultora que elaborou o EIA-RIMA, o qual teria direito a 30 minutos para expor os detalhes do projeto, para que se pudesse discutir seus aspectos técnicos, os seus eventuais impactos que poderia acarretar ao meio ambiente e as medidas de mitigação propostas para esses impactos; que, ainda nesse bloco, 30 minutos seriam destinados a um representante das entidades ambientalistas cadastradas no Consema, que tinham a obrigação de, antecipadamente, indicar o nome; que, com a exposição do representante das entidades ambientalistas encerrava-se o primeiro bloco; que se seguia o bloco em que intervinham as pessoas presentes, e, certamente, de modo organizado; que, em primeiro lugar falavam os representantes de entidades da sociedade civil, cada um tendo direito a até 5 minutos; em segundo lugar, as pessoas, até o número de 30, em seu nome pessoal, e não em nome de uma entidade organizada, tendo cada uma direito a até dois minutos para sua intervenção; que, em seguida, os representantes do Consema que se fizerem presentes teriam também direito a 5 minutos cada um; que esta etapa previa também a manifestação dos parlamentares, deputados ou vereadores que desejarem fazer uso da palavra, não podendo ser representados; que, por último, manifestar-se-iam os representantes do Poder Executivo - Secretários de Estado, do Município e, eventualmente, os prefeitos presentes -, tendo direito cada



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

um a até 5 minutos; que, por último, no terceiro e último bloco, teriam lugar as réplicas; que, durante a audiência, o empreendedor, seus representantes, a equipe consultora que elaborou o EIA-RIMA, seus representantes e, eventualmente, a própria representante da Secretaria do Meio Ambiente estariam atentos àquilo que seria dito e, no final, no bloco das respostas, no bloco das réplicas, tentariam esclarecer alguma questão eventualmente levantada; que, feito isso, encerrar-se-ia a audiência. Inicialmente, fez uso da palavra o representante do empreendedor, Wilson Woke, que ofereceu os seguintes esclarecimentos: que a ampliação da calha do Rio Tietê, no trecho Pinheiros-Cebolão, até a Barragem da Penha, praticamente cruzava toda a cidade de São Paulo; que essa obra seria revisada pelo Departamento de Águas e Energia Elétrica-DAEE, ligado à Secretaria de Recursos Hídricos, Saneamento e Obras; que o DAEE foi criado para cuidar do impacto maior causado pelos rios, que eram as enchentes, e, a partir de 1960, começou a atuar no sentido de melhorar as condições do Rio Tietê, em toda a sua extensão na RMSF; que, nos anos 60 e 70, o DAEE retificou e, nos anos 80, iniciou o aprofundamento da calha do Rio Tietê e, em dezembro de 1990, concluiu um terço dessa escavação; que o DAEE iniciou, em 1991, com o Governo japonês, as tratativas visando viabilizar recursos para execução das obras relacionadas às enchentes, tratativas estas que, concluídas, deram origem ao financiamento do Governo japonês denominado OECF, no valor de 468 milhões de reais, com prazo de 25 anos, 7 dos quais de experiência, e juros de 5% ao ano; que este financiamento deveria cobrir os custos dos projetos executivos relativos às obras civis, dos projetos ambientais e das obras propriamente ditas: o aprofundamento da calha do Rio Tietê, no trecho que ia do Cebolão até a Barragem Edgard de Souza, a canalização do Rio Cabuçu de Cima, na divisa com o Município de Guarulhos, e as duas barragens do Sistema Alto Tietê; que as obras se iniciaram com o aprofundamento da calha do Rio Tietê, naquela extensão de 6,6 Km, que ia do Cebolão à Barragem Edgard de Souza; que já foram canalizados 2,5 Km do Rio Cabuçu de Cima, faltando, portanto, 8 km e duas barragens no Sistema Alto Tietê, que eram as barragens do Biritiba e Paraitinga, para as quais foi obtida a licença de instalação; que, provavelmente, haveria uma sobra, um saldo do recurso do financiamento, no valor de 213 milhões, que se pretendia utilizar na obra de aprofundamento da calha do Rio Tietê; que o projeto executivo se baseou, principalmente, nas ocorrências ou nas freqüentes inundações que tinham lugar ao longo da Marginal do Rio Tietê; que a realização dessa obra praticamente dobraria a capacidade de veiculação das águas, ou seja, onde atualmente passava algo em torno de 500 a 600 m³ iria passar 1.000 m³/seg, melhorando as condições de escoamento; que o DAEE estava elaborando estudos para que daqui a 10/15 anos, quando a capacidade do rio estivesse novamente no limite, algumas obras já estivessem em andamento, visando melhorar as condições de escoamento; e que essa melhoria que o DAEE realizaria levaria 30 meses, resolvendo o problema de enchente em São Paulo. Manifestou-se, em seguida, o Engenheiro Marco Antônio Palermo, também representante do empreendedor, que ofereceu as seguintes informações: que o controle das inundações dizia respeito, exclusivamente, ao Rio Tietê, que era um processo muito complexo e que não se reduzia única e exclusivamente ao aprofundamento da sua calha; que, por este motivo, o Comitê da Bacia do Alto Tietê instituiu a Câmara Técnica de Controle de Inundações, em 1996, que tinha a tarefa de propor termos de referência ou diretrizes para um plano de macrodrenagem, já que não se podia aprofundar indefinidamente a calha do Rio Tietê, pois ela não representava a solução definitiva; que se esperava que este plano de macrodrenagem constituísse realmente uma nova política de gestão pública, dando continuidade ao projeto de aprofundamento da calha do Rio Tietê; e que o projeto básico do aprofundamento da calha já fora executado em 1986. Fez o uso da palavra, em seguida, a



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

representante da equipe que elaborou o EIA/RIMA, arquiteta Dora Henrique, que teceu as seguintes considerações: que a minimização dos impactos ambientais com as obras de ampliação da calha do Rio Tietê, no trecho Pinheiros/Penha, poderia solucionar as cheias centenárias, ou seja, as cheias que tinham possibilidade de ocorrer uma vez a cada 100 anos até o ano 2000; que essa capacidade poderia ainda ser ampliada por mais tempo, se implementadas as ações que vinham sendo tomadas, tais como a retenção de vazões dos afluentes, através de piscinões que já vinham sendo implantados e que se verificaram eficientes na contenção das cheias, e, da mesma maneira, a implantação, muitas vezes sugeridas, de medidas de controle da ocupação, a montante da barragem da Penha, visando evitar uma efetiva e extensiva impermeabilização do solo, o que poderia propiciar um incremento nos picos de cheias; que, se esse impacto positivo fosse de magnitude significativa, ocorreriam também impactos negativos bastante importantes; que, nesse trecho, onde se daria a implantação das obras, a calha do Tietê estava, em toda a sua extensão, ladeada pelas vias marginais, que tinham uma função vital no tráfego, urbano e regional, de conexão da RMSP com todo o País; que, por este motivo, as obras poderiam prejudicar ainda mais o andamento do trânsito, pois, atualmente, a Marginal do Rio Tietê apresentava um fluxo na hora pico, principalmente nesse trecho, da ordem de 12 mil veículos/hora; que o início das obras tornariam necessárias inúmeras viagens para transportar o material escavado até o seu destino final, o que acarretaria problema se essas viagens fossem feitas pela pista rápida da Marginal, pois provocaria uma lentidão maior no tráfego, que já operava em condições de saturação, somando-se a esse problema o risco de acidentes de tráfego decorrentes da movimentação de máquinas e, principalmente, do transporte de explosivos; que, por esta razão, sugeria-se que se estabelecesse uma série de especificações que viabilizassem a conclusão da obra; que, além desses, outros impactos poderiam ocorrer, como o aumento da vazão de cheia remetida para o Médio Tietê, motivo por que se pleiteou a realização de estudos específicos propondo a adoção de uma nova regra operativa em Pirapora, para que esse reservatório retivesse o implemento do pico de cheia; que estes estudos estavam em andamento e se voltavam para a análise da composição de alternativas que permitissem a implantação de operações de contingência, incluindo também o Reservatório Edgard de Souza; que o Plano de Recuperação da Lagoa de Carapicuíba, adjacente a importantes setores da estrutura urbana, previa três tipos de empreendimentos: o primeiro deles, que teria também a função de lazer, seria um parque ecológico; o segundo seria um terminal intermodal de cargas; e, por último, um centro universitário, um centro tecnológico; que, depois de analisadas estas três possibilidades, se chegou à conclusão que os mais interessantes seriam o terminal intermodal de cargas e o parque ecológico; que, em um segundo momento, poderia implantarem-se usos provisórios daquilo que mais tarde se transformaria nesse terminal e nesse parque e, assim, sucessivamente, até se reduzir o espelho de água. Fizeram uso da palavra representando as entidades ambientalistas cadastradas no Consema, Celso Mota, Horácio Peralta e Carlos Alberto Hailer Bocuhy. O primeiro a se manifestar, Celso Mota, teceu as seguintes considerações: que havia algumas questões que contradiziam o EIA/RIMA; que as medidas mitigadoras, que deveriam ter sido cumpridas desde março de 1998, quando se iniciaram as obras do trecho Pinheiros/Pirapora, não o foram, o que era muito grave, porque isso deveria ter sido feito a partir do momento que existia o licenciamento ambiental de uma obra; que o pretexto alegado para o não-cumprimento era que a Lagoa de Carapicuíba não seria utilizada nessa primeira fase do empreendimento, embora houvesse diariamente movimento de caminhões entrando pelo único acesso de via principal da cidade, criando impacto no trânsito; que outro impacto se dava na qualidade do ar por suspensão de poeiras, cuja medida mitigadora também não estava sendo adotada;



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

que, nesse período de três anos, se iria conviver com um problema sério relativo ao bota-fora, pois, sob o pretexto da compensação financeira, a Secretaria Municipal de Finanças cobrava dez reais por caminhão que adentrasse a área para dispor material que ajudaria na recuperação do atual lixão e na instalação do aterro sanitário, que precisava também de material para movimento de terra; que, atualmente, não havia nenhum controle nem fiscalização sobre o bota-fora que se destinava à Lagoa de Carapicuíba; que um dos maiores problemas existentes atualmente na RMSP era a retirada do material das grandes obras que estavam sendo realizadas nessa região e a sua disposição em Carapicuíba; que perguntava se o EIA/RIMA, ao propor como medida mitigadora o horário noturno das vinte e três às cinco horas para disposição do material, não considerava que a suspensão de poeiras e o ruído, que também seriam provocados à noite com o transporte deste material não significavam impactos negativos, que, inclusive, trariam prejuízo à infra-estrutura do Município, como, por exemplo, o comprometimento da pavimentação asfáltica; e que foram por estas razões que sua entidade propôs que o transporte do bota-fora fosse feito por meio de ferrovias, além de se tratar de uma opção mais econômica. Dividindo o tempo concedido às entidades ambientalistas, fez uso da palavra o ex-conselheiro Horácio Peralta, integrante do Colegiado Gestor da APA do Rio Tietê, que teceu considerações sobre o aspecto de serem os maiores problemas da ampliação da calha o controle territorial e a situação fundiária; acerca da possibilidade de a iniciativa privada “tocar o empreendimento”, em vez do Estado, que não tinha condições de instalar o parque temático; sobre o fato de ser a implementação dos três parques temáticos na APA da Várzea do Tietê a principal preocupação do Colegiado Gestor; acerca da necessidade de se analisar a possibilidade de utilizarem-se os 8 milhões de reais existentes para a implementação desses parques; sobre o fato de a Comissão Especial da Várzea do Tietê, junto com a Secretaria do Meio Ambiente, ter classificado como áreas públicas algumas existentes no Itaim Paulista, em Itaquaquecetuba e no Parque Ecológico do Tietê, utilizado pelo DAEE como área de disposição de material inerte, com conseqüências gravíssimas, por ser sua função precípua o armazenamento das cheias; sobre a necessidade ser feito um cálculo que desse conta dos benefícios auferidos em se promover a recuperação do assoreamento do Parque Ecológico do Tietê. Manifestou-se, em seguida, o também representante do Coletivo das Entidades Ambientistas Cadastradas no Consema, o conselheiro Carlos Bocuhy, que expôs os seguintes pontos de vista: que acreditava ser muito importante para a cidade a criação de um parque público, já que ela carecia de qualidade de vida; que, com relação superfaturamento das obras intermináveis da indústria da lama e do desassoreamento, que ocorriam por conta da falta de controle do uso do solo metropolitano, se deveria tomar em mãos as obras de rebaixamento da calha e do controle de cheias, para que sua execução não se tornasse interminável; que qualquer tipo de intervenção ou obra necessitava de um cronograma e de uma articulação estrutural com as Prefeituras da RMSP; que também deveria ser implementada uma política pública de controle territorial para cada Município, pois, sem esse enfoque, seria altíssimo seu custo para a sociedade, pois não se exercia um controle sobre as cheias na metrópole, embora se passasse para a população a idéia de que isso já fora feito, criando-se desse modo um sentimento de falsa segurança; que, nesses últimos trinta anos, já ocorreram centenas de casos de morte e de insalubridade por conta dos alagamentos ocorridos na época das chuvas na RMSP, ficando comprovado que, se não forem adotadas medidas de segurança, estes episódios se repetirão sempre. Passou-se àquela fase em que se pronunciam os representantes das organizações da sociedade civil. Manifestaram-se Wilson Pereira, representante do Conselho de Proteção ao Meio Ambiente de Osasco; Fred Santos, representante do Condec; Carlos Marx Alves, representante da Sociedade Ecológica de Osasco; Iara Toledo, representante da Sociedade Civil



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

Residencial Chácara Vale do Rio Cotia; Marcos Antônio da Silva, integrante do Colégio Gestor da APA Várzea do Tietê; e Meire Garcia Pizelli, representante da Associação Ajude São Paulo, que teceram as seguintes considerações: que a recuperação ambiental deveria ser vista como uma grande conquista para futuras gerações, razão da importância da recuperação da área da lagoa de Carapicuíba e de sua transformação em um grande parque ecológico para o benefício da população; que as entidades ambientalistas de Osasco estavam preocupadas com a prioridade que o Governo dava a algumas obras; que, apesar de o território do Município de Osasco não ser classificado como área de proteção de mananciais, havia seis grandes córregos, quais sejam, Córrego Eurípedes da Cruz, Córrego Rico, Rio Baronesa, Córrego Tijuco Preto, Córrego João Alves, Córrego Bussocaba e Córrego Golfo, além de um grande manancial de subsolo; que a preocupação das entidades ambientalistas era com o rebaixamento da calha e também com a despoluição, para que se evitassem assim as inundações de residências; que sua entidade tinha várias propostas para a desativação do lixão e a preservação da Lagoa de Carapicuíba; que em relação ao lixão uma das propostas era criar-se um consórcio em nível regional; que, em relação à lagoa, deveria recuperarem-se os taludes, o fundo e toda a sua área, para que ela fosse transformada numa área de lazer para a população de Carapicuíba; que não se tinha garantia do tipo de material que estava sendo e seria despejado na Lagoa de Carapicuíba, o que o deixava bastante preocupado; que as amostras recolhidas e analisadas em laboratório indicavam que ou não estava sendo feita a seleção do material, ou o processo não era eficaz; que o lixão de Carapicuíba afetava Barueri, Tamboré, Osasco, e eis que o Governo do Estado propunha que fosse levado mais lixo para essa região, motivo pelo qual se preocupava com a separação dos resíduos que iriam resultar do aprofundamento da calha do Rio Tietê nos trechos Pinheiros/Pirapora e Pirapora/Penha; que se reivindicara ao Governo do Estado a preservação e a recuperação de pelo menos dois terços da Lagoa de Carapicuíba, razão por que se estava realmente decepcionado com esse projeto apresentado, principalmente com o fato de que só no próximo ano seria feita a recuperação, e apenas do espelho d'água; que a lagoa estava viva, pois havia peixes que a população pescava e utilizava como alimento; que, aos seus olhos, as autoridades se preocuparam apenas com o visual, transformando apenas a paisagem; que outra questão a ser levantada dizia respeito à instalação, em Santana do Paranaíba, pelo Governo, de um aterro sanitário regional, para que fosse utilizado, daqui a três anos, quando essa área do lixão de Carapicuíba estiver totalmente ocupada; que há algum tempo o Governo concedeu uma verba de 3 milhões para que fossem feitos alguns serviços no lixão, como sua recuperação e a retirada dos catadores; que a implantação da coleta seletiva do lixo ficara só na conversa, pois os prazos estavam se esgotando e o Governo não a colocara em prática, e que sua implantação, enquanto medida mitigadora pelo uso de parte da lagoa para disposição de material inerte, era também uma reivindicação; que, como medida compensatória, houve a proposta do Prefeito do Município de acabar com a Lagoa de Carapicuíba e implantar na área um terminal de trens e metrô, proposta esta que contou com a resistência das entidades ambientalistas; que parabenizava a Deliberação Consema 5092, principalmente seu Artigo 1º e parágrafos, que possibilitaram a realização dessa audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Aprofundamento da Calha do Rio Tietê, em seu trecho Pinheiros/Penha, e que era de responsabilidade do DAEE; que estava preocupada com o custo oneroso dessa obra para os cofres públicos, que perfazia um total de aproximadamente 800 milhões; que percebia que se tratava, entretanto, de obras de maior durabilidade, além de proporcionar para a população de Carapicuíba uma área de lazer; que se preocupava com a declividade, pois o rebaixamento se daria fora do estrangulamento principal, entre o Cebolão e a Usina Edgard de Souza, um trecho de 16 km e meio;



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

que sugeria fosse feita a contenção das enchentes e construídos pequenos sumidouros em áreas comerciais, residenciais e públicas, aumentando as áreas verdes, permitindo maior permeabilidade do solo e, conseqüentemente, a diminuição do volume de águas pluviais que causavam as enchentes; que sugeria também fossem realizadas campanhas educativas para evitar o assoreamento de córregos e rios; que não se deveria aterrar o meio ambiente dessa forma, mas, sim recuperá-lo, recuperar a Lagoa, oferecendo este recursos para as futuras gerações que viriam; que, apesar das verbas concedidas pelo Governo do Estado para que se cercasse o leito do lixão, para que não se jogasse mais lixo, sua situação continuava a mesma, e a água podre por ele produzida continuava indo para a Lagoa; que a situação do lixão e da população que vivia em seu entorno se devia ao fato de a Administração Pública Municipal de Carapicuíba nunca ter-se preocupado, pois não mandava nem um caminhão para recolher o lixo; que, no dia 12 de dezembro último, foi publicado no jornal *Diário de Osasco*, na página 8, uma notícia sobre Carapicuíba, afirmando que um poste no meio da rua punha em risco os motoristas, e que não se tratava de um poste, mas de inúmeros postes, e também não se tratava de uma rua, mas de uma estrada, a Estrada de Jacarandá, e que nenhum órgão municipal se responsabilizava pela retirada desses postes; que, com relação ao Rodoanel, o Prefeito de Carapicuíba também não se manifestara, não comparecera às Audiências Públicas e, depois de licenciado este projeto, ele informou que iria pedir a Dersa a alteração do traçado; que o Governo do Município de Carapicuíba iria ficar preocupado com esse aterro, porque ele não era viável, a disposição desse material na lagoa não era viável, e o que a população de Carapicuíba pretendia era uma área de lazer, um parque náutico e a recuperação da cobertura vegetal do entorno da lagoa; que o parque temático proposto também não seria uma boa solução para o Município de Carapicuíba, primeiro porque não geraria emprego, pois era especializada a mão-de-obra de que esse tipo de empreendimento precisava, e, segundo, porque geraria muito lixo para o Município, que já enfrentava o problema de não ter onde dispor o seu próprio lixo; que, com relação ao Terminal Intermodal de Cargas, essa proposta ultrapassava os limites do bom senso, pois enquanto fonte de poluição se somaria àquela que seria provocada pelo Rodoanel, uma mega-rodovia muito importante com um tráfego constante de veículos pesados durante vinte e 24 horas, o que, conseqüentemente, afetaria à saúde dos munícipes; que o estudo que iria ser realizado pelo DAEE deveria incluir um projeto realizado pela Emplasa, em 1984, destinando áreas do Rio Rico, do Córrego Baroneza e do Córrego Ribeirão Preto para controle e prevenção de enchentes, uma vez que não estavam sendo respeitadas as áreas de várzea, tanto era que um jornal local, em sua edição de 12 de dezembro, trazia a notícia de que chuvas provocaram enchente nas ruas do Jardim Rochdale, as quais, por certo, haviam sido provocadas pelo aterro instalado em um fundo de vale. Passou-se àquela etapa em que as pessoas se manifestavam em seu próprio nome. Manifestaram-se Carlos Loreti Ramos e Juan Piazza que teceram, de maneira superficial, as seguintes considerações: que, em relação às interferências das Barragens Edgard de Souza e do Cebolão, em meados da década de 80 foram feitos estudos, especificamente sobre a Barragem Edgard de Souza e a confluência dos Rios Tietê com o Pinheiros, na Barragem Móvel, e esses estudos demonstraram claramente que essas estruturas não interferiam, absolutamente em nada, no escoamento do Rio Tietê; que a previsão de utilização da Lagoa de Carapicuíba já constava do EIA/RIMA do trecho inicial que estava sendo executado; que o compromisso do DAEE de participar do programa de recuperação da lagoa também constava desse Estudo; que o procedimento de seleção dos materiais que seriam dispostos no trecho que fora escavado estava sendo feita; que o trecho fora mapeado e aprovado pela Cetesb, indicados aqueles considerados apropriados para o recebimento de material não-inerte e aqueles que receberiam



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

materiais inertes; que os trechos que receberão material não-inerte estavam em fase final de licenciamento; que o procedimento adotado para a disposição do material na Lagoa era melhor do que aquele previsto no próprio EIA/RIMA, pois, quando este foi elaborado, o projeto executivo não estava ainda concluído, o qual previa sondagens com técnicas avançadas; que, quando foi feita a contratação das obras, verificou-se ser viável fazer-se a dragagem hidráulica com recalque por "dragline", o que provocaria uma significativa redução de impacto no que dizia respeito ao transporte rodoviário; que o problema desse transporte concentrava-se no lote final do trecho, pela maior concentração de rochas, pois a ausência de umidade gerava poeira em suspensão, embora, para isso, o EIA/RIMA apresentasse uma série de medidas mitigadoras; que uma série de programas estava sendo realizada, como a instalação de instrumentos adequados para o monitoramento do lençol freático. Passou-se à fase em que se manifestavam os representantes do Conselho Estadual de Meio Ambiente, tendo feito uso da palavra a conselheira Ana Cristina Pasini da Costa, que teceu as seguintes considerações: que, para dar continuidade ao procedimento de licenciamento ambiental, a equipe do Departamento de Avaliação do Impacto Ambiental estava presente, ouvindo e registrando todas as manifestações, para que pudesse levá-las em consideração na avaliação que faria; que este departamento igualmente consultaria outros órgãos do sistema de meio ambiente antes da elaboração do parecer conclusivo; que, elaborado este parecer, ele seria avaliado por uma Câmara Técnica do Consema, em cujo âmbito seriam ouvidos novamente o empreendedor e o consultor; que essa câmara técnica concluiria pela aprovação ou reprovação do empreendimento, o que faria constar de um relatório que seria apreciado pelo Plenário do Consema, numa reunião pública; e que pediria a uma técnica do DAIA, Beatriz Gimenez, que coordenava, em nome da Secretaria, este processo, para que oferecesse algumas informações. Esta técnica ofereceu os seguintes esclarecimentos: que, em relação à Lagoa de Carapicuíba, o equacionamento do lixão, que, como todos sabiam, era uma reivindicação muito antiga da comunidade local, redundou num projeto conjunto, numa atuação conjunta da Cetesb e da Secretaria do Meio Ambiente, que levou à remoção dos catadores e à formulação de um programa de promoção social, mediante a implantação de um centro de triagem para coleta seletiva e a relocação desses catadores, dando-lhes a oportunidade de continuarem garantindo sua sobrevivência, mas em condições mais saudáveis; que este projeto da Cetesb e da Secretaria do Meio Ambiente, em relação especificamente ao lixão, estava em andamento, tendo sido elaborado um Termo de Ajustamento de Conduta-TAC, através do qual a Prefeitura, a Cetesb e a Secretaria declararam ter feito um acordo conjunto, com vários pontos a serem seguidos em termos de reabilitação, aperfeiçoamento, instalação de drenos para gases, coletas e retaludamento capazes de dotar o atual lixão de estabilidade, inclusive com a utilização de uma área anexa entre a rodovia, a ferrovia e o lixão; que estava em análise um projeto de engenharia, de adequação desse lixão, tendo sido sugeridas complementações e, paralelamente, implantado o centro de triagem; que, em relação à Lagoa de Carapicuíba, foi realizado e concluído um mapeamento, no qual se superpuseram todas as intenções de utilização da lagoa e as interfaces entre os vários projetos; que será feita uma reunião com a participação de todos os atores, inclusive dos representantes das entidades ambientalistas e dos empreendedores, visando tornar disponíveis todas as informações obtidas a respeito da Lagoa de Carapicuíba. Passou-se à etapa das réplicas, tendo se manifestado, em primeiro lugar, o representante do empreendedor, engenheiro Wilsom Woke, que ofereceu as seguintes informações: que o Departamento de Águas e Energia Elétrica possuía 1.700 funcionários, além de trabalhar com empresas conceituadas de consultoria; que uma das medidas que o DAEE adotou em 1982 foi construir a Barragem Edgard de Souza, para evitar os refluxos que, por ventura, poderiam ocorrer por



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

ocasião das chuvas; que outra meia medida foi atender à população de Barueri e Carapicuíba, visando oferecer-lhe melhores condições; que os deslocamentos eram feitos usando-se explosivos e flutuantes e um equipamento denominado draga de sucção e recalque, que essa obra do Rio Tietê não se limitava somente ao rebaixamento da calha, mas também evitar inundações nas regiões, naquelas áreas situadas em Barueri, onde desembocava o Rio Cotia, e próximas ao Ribeirão Vermelho e ao Braço Morto do Rio Tietê, em Osasco; que se estava dando prosseguimento também às exigências impostas pela Secretaria do Meio Ambiente de se elaborarem estudos para a foz do Rio Ribeirão Vermelho, inclusive para a disposição final do material escavado; que o principal objetivo do DAEE com essa obra era minimizar o impacto das enchentes; que obviamente estava-se prejudicando parte da população com problemas de barulho e poeira, mas que, infelizmente, se tinha de pagar algum preço para que cessasse o efeito das enchentes; que, com o desassoreamento do rio, foram retiradas, anualmente 600 mil m³ de material, do qual foi separado o lixo. Em seguida, a representante da equipe de consultoria responsável pela elaboração do EIA, Dora Henrique, teceu as seguintes considerações: que o transporte de materiais geraria impactos negativos, porque, de fato, embora ficasse restrito ao período noturno, beneficiando o desempenho das marginais da RMSP, em contrapartida implicaria na utilização de outras vias da região para atingir o destino final; que, no caso, as vias que davam acesso à Lagoa de Carapicuíba, elas eram ladeadas, primordialmente, por industriais, exceção feita ao pequeno trecho da Rua Piracema, que era ladeada, em uns 100 ou 200 metros no máximo, por residências; que, em relação ao pó, constituía uma prática comum recobrirem-se os caminhões que faziam o transporte, o que minimizava o lançamento no ar de poeiras no percurso, embora, evidentemente, fosse inevitável nos locais de carregamento; que, quanto à desapropriação, seu processo estava vinculado, exclusivamente, à parte pública, o que tornava necessária uma avaliação do direito minerário dos mineradores que atuavam na área, pois este era mais um item a ser considerado no valor da desapropriação; que, como os mineradores tinham a obrigação de recuperar a área, caso viesse a ser escolhida a solução da desapropriação para a implantação do parque público, do valor a ser pago por ele e pela superfície, dever-se-ia necessariamente descontar o que se estimava dever ser gasto com as obras de recuperação; que outra questão se referia à impossibilidade de desapropriar-se e passar a área desapropriada para terceiros, pois, quando se colocava esta necessidade, se colocava, evidentemente, como justificativa a implementação de um bem público, que poderia ser tanto um parque como um terminal de carga ou qualquer outro empreendimento; que as propostas de implantação de empreendimentos econômicos seriam contempladas no sistema de parceria; que um aspecto importante era a demora da obra, pois ela obviamente exigia complementação, o que acarretaria uma série de outras intervenções, para que fosse aumentada sua eficiência; que esse era um dado muito importante, pois existia uma preocupação com a fiscalização, o que era fundamental, pois não bastava que um empreendimento fosse licenciado para que sua complementação ocorresse em conformidade com os termos do licenciamento; que, como sugestão, aventava a possibilidade de o transporte desse material, que saía principalmente da Marginal do Rio Tietê, passava pela do Rio Pinheiros, pela entrada do Tamboré e pela Avenida Piracema, podia fazer, em vez desse percurso, um outro até a altura do Km 18, em Osasco, onde havia outra lateral e o viaduto do Quartel, uma via que não atrapalhava, podendo-se, através dela, sair-se na zona norte da lagoa, amenizando-se, desse modo, a situação. Fez, em seguida, uso da palavra, o representante de entidade ambientalista Celso Mota, que teceu, entre outras, as seguintes considerações: que tornava público que a Secretaria do Meio Ambiente, durante essas intervenções na Lagoa de Carapicuíba, tivera um papel muito importante no que dizia respeito às



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

reivindicações das entidades ambientalistas, pois convidava vários de seus representantes para participar da reunião; que as entidades ambientalistas sempre viram a Lagoa de Carapicuíba como uma área degradada e, portanto, necessitada de uma recuperação ambiental, não a vendo como um benefício imediato para a população; que uma coisa que preocupava essas entidades eram os cuidados necessários com o aterramento do espelho d'água, principalmente por ser Carapicuíba uma ilha de calor e produzir o espelho d'água umidade, motivo por que achava merecer este aspecto um estudo para se ver até que ponto um determinado aterramento da lagoa acima do que era permitido traria alguma decorrência para o clima na região; que, no que dizia respeito à disposição do material, ele fora analisado pela Cetesb e, até prova em contrário, ela era responsável por todo material depositado na lagoa e, caso se comprovasse não ser ele permissível, caberia uma ação da sociedade civil; que, igualmente, caso não tenha sido o material analisado pela Cetesb, a mesma coisa deveria ser feita; que outra preocupação dizia respeito ao transporte de material por via terrestre, ou sistema rodoviário; que, em relação às novas alternativas para se chegar até a lagoa, continuava achando que o transporte rodoviário era um prejuízo para a qualidade de vida da população, razão por que achava ser mais aceitável, em termos ambientais e econômico, o transporte ferroviário, pois, além de não trazer problemas de qualidade de vida, era uma forma até de dar uma contribuição num estado novo de transporte; que registrava a omissão do Prefeito pela sua ausência em importantes discussões como esta, e agradecia a presença dos Secretários Municipais, cuja participação acreditava ser muito importante. Em seguida, fez uso da palavra o conselheiro Carlos Bocuhy, que teceu, entre outras, as seguintes considerações: que, com a barragem do Cebolão, não haveria uma vazão suficiente, embora o gerenciamento de recursos hídricos estivesse reticente em aceitar a contestação de um sistema arcaico e que recusava verdades, tão científicas e primárias como a Lei de Newton, e que não seria revogada pela Barragem do Cebolão ou por qualquer outra; que um dos engenheiros responsáveis pela obra afirmou, em reportagem, à *Folha de S. Paulo* de 31 de julho de 1989, que a Barragem do Cebolão contribuíra para a inundação das pistas da Marginal do Tietê ocorrida em 30 de setembro daquele ano e criticou não só a barragem, mas a obra de rebaixamento da calha, classificando-a como uma obra interminável; que, com relação a declaração do engenheiro Marco Antônio Palermo, citando, em comparação, um fenômeno que ocorria com os países baixos, e que se traduzia na luta do povo holandês para conseguir ganhar espaço junto ao oceano, lembrava-lhe ser este um fenômeno de isostasia, pois, devido às glaciações que ocorriam seguidamente, configurava-se o rebaixamento dos continentes, uns levantando e outros abaixando, enfim, algo muito diferente do que ocorria com a ocupação burra das margens do Rio Tietê; que o homem, que ocupava as margens, não tinha nenhuma preocupação de preservar as áreas que eram o leito maior do rio; que, com relação ao projeto de recuperação do lixão de Carapicuíba, alertava as comunidades locais sobre a necessidade de paralisar-se imediatamente o lançamento na área de qualquer tipo de resíduo bem como retirá-los, porque seria impossível recuperar essa área no futuro, se não for removido esse material; que esse era um processo que iria custar muito dinheiro e que o Poder Público não podia assinalar essa alternativa para a sociedade, sem que houvesse recurso suficiente para isso; que, com relação ao bota-fora, a Lagoa de Carapicuíba era constantemente colocada como a única alternativa na RMSP; que, tanto no caso do Rodoanel como no caso do rebaixamento da calha era preciso ter muito cuidado com o material que iria ser retirado, que era Classe 1; que sugeria, caso isso viesse a ocorrer, que o Comitê Gestor da Várzea do Tietê, que já estava instalado, criasse uma comissão no seu âmbito para acompanhar, junto com a Cetesb, a retirada e a deposição desse material; que esse acompanhamento, essa transparência, era um mecanismo que já existia e poderia ser instalado por parte da sociedade



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

civil, pois ele garantiria uma continuidade, inclusive, no acompanhamento da execução das medidas mitigadoras propostas no processo; que, quando representantes do DAEE afirmavam que tentavam ser o mais honesto possível, tinha certeza de que tentavam, sim, ser o mais honestos possível, embora isso se desse no contexto de uma política de governo pouco integrada, num contexto em que não havia política setorial, num contexto em que órgãos governamentais não conversavam entre si, em que os Municípios não conversavam entre si, e em que faltava uma instância metropolitana que não se restringisse ao Comitê do Alto Tietê, que ainda se encontrava em processo de consolidação e de fortalecimento; que a prova desse processo desconexo e da falta de integração era justamente o que se constatara nessa audiência com as respostas sobre o EIA oferecidas, em separado, pelo engenheiro Marco Antônio Palermo, que falou na condição de representante do empreendedor, e pelo igualmente engenheiro Juan Piazza, que se manifestou em seu próprio nome, como cidadão, embora se referisse a uma única política pública; que, para a obra de rebaixamento da calha, deveria ter constituído um único projeto, e não sua segmentação em duas partes, como fora feito; que, com relação à comunidade de Carapicuíba, acreditava que essa comunidade vivia numa área extremamente degradada, que não se resumia apenas a lagoa, que era imensa capa, mas também ao lixão; que problemas estes que se somavam e que deveriam ser tratados com extrema seriedade; que manifestava sua estranheza por não se achar presente nenhum vereador, nenhum representante do Executivo, uma vez que este projeto dizia respeito à municipalidade, comunidade esta que se revestia de muita importância. Em seguida, a Secretária Executiva Adjunta do Consema declarou terem sido cumpridas todas as etapas da audiência pública, motivo pelo qual declarava encerrados os trabalhos. E, como mais nada foi tratado, eu, Cecília Martins Pinto, Secretária Executiva Adjunta do Consema, lavrei e assino a presente ata.

CMP-PS