Ata da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento "Dragagem do Canal da Cosipa/Piaçagüera", de responsabilidade da Companhia Siderúrgica Paulista-Cosipa, realizada na cidade de Cubatão, em 2 de setembro de 2004.

Realizou-se, no dia 2 de setembro de 2004, às 17h00, no Paço Municipal de Cubatão-Bloco Cultural, na Praça dos Emancipadores, s/nº, Centro, Cubatão, SP., a Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento "Dragagem do Canal da Cosipa/Piaçagüera", de responsabilidade da Companhia Siderúrgica Paulista-Cosipa. Dando início aos trabalhos, o Secretário-Executivo do Consema, Germano Seara Filho, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Prof. José Goldemberg, saudava e dava boas-vindas a todos que haviam comparecido: ao Prefeito Municipal de Cubatão, Clemont Silveira Castor, aos representantes dos Poderes Executivo e Legislativo, aos representantes de entidades civis e ambientalistas, enfim, a todos que vieram participar da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento "Dragagem do Canal da Cosipa/Piaçagüera", de responsabilidade da Companhia Siderúrgica Paulista-Cosipa. Declarou que tinha a missão de inicialmente compor a Mesa de Trabalhos, chamando para dela fazerem parte os representantes da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Engº Pedro José Stech, e do Conselho Estadual do Meio Ambiente, conselheiro Carlos H. Bocuhy. Depois de explicar que a audiência pública constituía um dos momentos do processo de licenciamento ambiental, cujo objetivo era ouvir a sociedade e recolher subsídios sobre um projeto específico que seria apresentado, contribuições essas que seriam juntadas ao processo para que os técnicos dos órgãos responsáveis pelo licenciamento as analisassem e verificassem a possibilidade de incorporá-las ou não ao projeto, o Secretário-Executivo expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação Consema 34/01 para a condução de audiências públicas. Em seguida, após o representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Engº Pedro Stech, informar em que fase do licenciamento ambiental se encontrava o projeto e de tecer comentários a respeito da importância da participação da comunidade nas audiências públicas, passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da equipe técnica que elaborou o EAI/RIMA. O representante do empreendedor, Benito Martinez Gonzalez, Superintendente de Meio Ambiente, Medicina e Segurança da Cosipa, ofereceu informações sobre o histórico do empreendimento, sua abrangência, objetivos e importância da obra para Cubatão e Baixada Santista. O Eng. Sérgio Pompéia, vinculado à empresa Consultoria Paulista e responsável pelos estudos técnicos ambientais, ofereceu informações a respeito dos impactos nos meios físico, biótico, antrópico, das medidas de mitigação e de compensação a serem adotadas para minimizar os impactos positivos e negativos que o empreendimento poderá gerar. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. Jeffer Castelo Branco comentou: a) que as entidades ambientalistas se preocupavam com as fontes de emissão de poluentes e de efluentes no estuário, uma vez que elas causavam sua contaminação com os sedimentos que se pretendia dragar; b) que seria fundamental se realizar nova análise dos sedimentos antes de se retomar a dragagem, uma vez que as análises oficiais mais recentes datavam de cinco anos; c) que, por exemplo, embora todos soubessem que o Dique de Furadinho encontrava-se bastante impactado, ignorava-se a natureza desse impacto, e que essa contaminação causava danos ao ecossistema do estuário, motivo por que essa área deveria ser contemplada pelos programas de recuperação ambiental, e não servir simplesmente de "túmulo de resíduos tóxicos", transformando-se, assim, em

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

mais um passivo ambiental a ser herdado pelas gerações futuras; d) que era inaceitável confinar-se apenas essas substâncias, pois era necessário que recebessem um tratamento adequado antes de sua disposição final; e) que o Brasil ratificava a Convenção de Estocolmo que disciplinava o tratamento desse tipo de poluente, condenando sua disposição em aterros, uma vez que ela dava lugar a uma série de riscos; f) que se deveria esclarecer quem arcaria com as indenizações aos pescadores artesanais, que, com a poluição do canal, perderam seu sustento, vendo-se diante da necessidade de navegar quilômetros e quilômetros se quiserem encontrar peixe adequado ao consumo, e que, para se verificar se houve ou não contaminação da população deveria ser implantado programa de monitoramento da saúde humana; g) que deveria ser elaborada e utilizada tecnologia nacional para recuperação desse canal, e não se ficar na dependência de técnicas internacionais que podiam não ser as mais adequadas para os nossos ecossistemas, além do fato de que o Brasil dispunha de profissionais altamente qualificados e capazes de desenvolver novas técnicas; h) que o EIA/RIMA apresentava falhas a serem superadas, entre as quais a inexistência de análises das fontes ativas e dos passivos ambientais, o que exigia investimentos pesados; i) que a sociedade em geral, pensando na futura geração, deveria repensar o consumo de recursos energéticos; k) que, embora fosse imprescindível o crescimento econômico, era importante que ele se desse concomitantemente com o desenvolvimento humano sustentável, não se podendo mais aceitar a presença de substâncias químicas no corpo humano e a exposição a poluentes que modificavam a genética dos seres vivos; l) e que considerava esse projeto um dês-investimento para a Baixada Santista. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes de entidades da sociedade civil. Pedro Ferreira de Sá Filho, representante da Sociedade de Melhoramentos da Vila Ponte Nova, declarou que o empreendimento traria avanços, contribuiria para o desenvolvimento de Cubatão e minimizaria a poluição produzida pelo pólo petroquímico aí existente, e que considerava positivo o fato de a Cosipa e a Ultrafértil assumirem suas responsabilidades e buscarem solução para os problemas existentes. Manuel Francisco da Silva, representante da Associação Amigos do Bairro Pedreira da Mantiqueira, declarou que os membros dessa entidade eram favoráveis ao projeto depois de tê-lo discutido por mais de quatro anos e de reconhecerem que ele trará para Cubatão e região um saldo positivo. Conceição Coelho, representante da Sociedade de Melhoramentos do Parque São Luís, criticou o fato de algumas pessoas se manifestarem contrariamente à implantação desse empreendimento e cuja participação se dava na perspectiva de questionar a implantação de empreendimentos passíveis de gerar empregos e desenvolvimento para o Município, embora atualmente existissem nele mais de 15 mil desempregados; que a população tinha consciência de que não era necessário se destruir a Natureza para que novos empreendimentos fossem instalados, e, sim, desenvolver projetos ambientalmente sustentáveis, como era o caso dessa dragagem. Renê Roberto, representante da Associação dos Consumidores de Água e Energia Elétrica da Baixada Santista, comentou que a discussão pública sobre o desassoreamento do canal vinha transcorrendo de forma altamente democrática, que não se podia deixar de considerar que a Cosipa era berço de empregos para a região, que seus técnicos eram altamente qualificados e responsáveis, e que, embora no passado ela tivesse contribuído para degradação ambiental do Município, ela tinha realizado um grande trabalho de recuperação ambiental, e que o projeto em discussão, sem dúvida alguma, respeitaria o meio ambiente. Fábio Ribeiro Dib, representante da Comissão de Meio Ambiente da OAB-seção de Cubatão, informou que essa entidade vinha acompanhando detalhadamente o projeto, e que o funcionamento da Comissão de Meio Ambiente se respaldava nas opiniões de técnicos gabaritados de várias universidades, tanto da região como de outros lugares, e contava com a colaboração da

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

população. Jasson Leonídeo dos Santos, representante da Associação Paulista de Marinas de Garagens Náuticas de Santos, comentou que o assoreamento não atingia somente o Município de Cubatão como também toda humanidade, motivo por que era fundamental provocar uma mudança de paradigma, de modo a tornar possível o compartilhamento adequado dos recursos hídricos disponíveis; que toda contribuição com o objetivo de aperfeiçoar o projeto seria bem-vinda, que os resíduos deveriam ser tratados antes de serem lançados no rio, pois o lançamento de metais pesados sem tratamento alterava toda a cadeia alimentar, gerando grandes impactos no ecossistema, ou seja, afetando a pesca, a qualidade dos pescados e causando contaminação humana; que a água do lastro também mereceria atenção especial, uma vez que a ausência de tratamento fazia com que acarretasse problema para o porto e para o estuário. Carlos Alfredo Ferreira, representante do Sindicato Nacional dos Mestres e Contramestres de Cabotagem em Transportes Marítimos de Santos, comentou que, embora o meio ambiente fosse prioridade, não se podia deixar de considerar os trabalhadores que manipulavam esse material contaminado, que emitia gases nocivos à saúde, causando grande apreensão à sociedade em geral. Zulma dos Santos, representante da Associação Teto e Chão da Baixada Santista, comentou que a sociedade de Cubatão estava diante de um excelente projeto de dragagem, desenvolvido por empresas que se mostraram, ao longo dos anos, preocupadas com a segurança, e que, se posicionar contrariamente a ele, constituía um grande retrocesso, uma vez que o dês-assoreamento do canal traria benefícios para Cubatão e desenvolvimento econômico para o Estado de São Paulo e, principalmente, para a Baixada Santista. Joel Corrêa de Souza Jr., representante da Associação Brasileira dos Terminais Portuários, manifestou-se favoravelmente à implantação do projeto e justificou seu posicionamento no fato de ser ele o primeiro empreendimento ambiental de dragagem a ser implantado no País e cuja implementação se orientava por critérios adequados; que era necessário que sua implantação fosse devidamente gerenciada e monitorada com base no princípio da cautela e na adoção de modelos matemáticos adequados à realidade local. Roberto Alegria de Almeida, representante da Associação Pesquisa e Qualidade de Vida, comentou que esse processo de dragagem era ecologicamente inovador no Brasil e que a Baixada Santista, mais uma vez, estava à frente desse avanço; que, perguntava, se fosse detectado algum problema de contaminação no Canal de Piaçagüera, se seriam adotadas medidas – e quais seriam elas - para corrigi-lo; que, em relação à disposição oceânica – precisamente na Ilha da Moela - de sedimentos, perguntava se de fato esses resíduos foram ali dispostos, e não em outro local; que deveria ser avaliada a possibilidade de ocorrer processo erosivo no Rio Cubatão e, perguntava, qual seria a espessura adequada do material a ser utilizado para cobertura das cavas e, em que momento, não seria permitido o uso das cavas submersas; que enviaria uma série de questionamentos ao DAIA sobre o projeto. O Deputado Fausto Figueira fez, excepcionalmente, uso da palavra nessa etapa da audiência dedicada aos representantes da sociedade civil, em virtude de motivos pessoais que o impediriam de permanecer até o final da audiência. O Deputado Fausto Figueira, depois de agradecer a oportunidade de se manifestar nesse momento, ressaltou o esforço das indústrias instaladas em Cubatão para superação de problemas ambientais, muitos deles herdados de uma política industrial implementada no passado e que não tinha compromissos com o controle das emissões; que esse problema havia sido superado, em decorrência da contaminação do estuário; que não bastava salvar apenas os peixes, os caranguejos e o mangue, pois também era preciso salvar as pessoas que moravam nas cidades e que precisavam do desenvolvimento sustentável, que possibilitava a compatibilidade do progresso com ecologia, e que essa audiência demonstrava ser possível implementar-se esse tipo de progresso; que, embora 97% das fontes industriais estivessem sob

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

controle, ainda era preciso avançar com vistas à possibilidade de esse controle se exercer sobre os 3% remanescentes e que a dragagem no Porto de Santos era fundamental para a Baixada Santista e para o País. Marcos Valério de Castro, representante do Sindicato dos Trabalhadores Químicos de Santos, comentou ter acompanhado a discussão sobre essa dragagem, e que, pelo fato de a Baixada Santista abrigar um amplo parque industrial, era vulnerável a acidentes que envolviam a contaminação ambiental, mas que, graças à especialização e à modernização das empresas e à ocorrência de melhorias no processo de monitoramento dos órgãos governamentais e das entidades não-governamentais, esses riscos foram diminuindo ao longo dos anos; que a demora em se realizar a dragagem do canal vinha prejudicando o meio ambiente, pois o trânsito constante de navios revolvia o fundo do canal e, automaticamente, deixava suspenso todo material; que a demora na implementação desse projeto se refletia também na falta de empregos, uma vez que, ficando prejudicada a entrada dos navios, a economia era desestimulada; que o sindicato colocava-se à disposição para treinar tanto os pescadores que atuavam na região como os trabalhadores envolvidos na remoção dos resíduos do fundo do canal, tornando-se necessário, para tanto, antecipadamente se identificar o grau de contato que eles teriam com esses materiais, para fosse possível, futuramente, especificar quais ações deveriam ser aplicadas para que a manipulação dos sedimentos ocorresse de forma segura; que, em relação às ações de controle ambiental após a dragagem, poderia implementarem-se parcerias para monitoria ambiental, adotarem-se ações de conscientização dos trabalhadores sobre sua evolução e sobre a importância da dragagem que manterá o Pólo Industrial de Cubatão na ponta em termos de tecnologia e de respeito ao meio ambiente. Lino Almeida, representante da Associação Brasileira do Equilíbrio Noocrático e Equinócio do Município de Santos, declarou que a entidade vinha acompanhando de perto esse projeto com muito interesse e que era preciso equacionar o passivo ambiental já existente no local, e que, para isso, não bastava fosse feita monitoria para a manutenção dos detritos depositados em locais destinados à descarga de sedimentos, pois também era necessário realizar monitoramento constante de modo a se identificarem os responsáveis pelos resíduos ali encontrados e os possíveis novos poluidores; que a população que tirava seu sustento do mangue local muitas vezes acabava destruindo involuntariamente os criadores, devendo, portando, ser reeducada e mobilizada, por meio de cursos, a realizar suas atividades em outros pontos. Edson Satoshi Yamagawa, representante da Rede Caiçara Eco Socialista, fez a leitura do seguinte documento: "O Estuário de Santos existe há aproximadamente 6 mil anos e as populações nativas vivem aqui desde essa época. A ocupação européia há 500 anos, mais recentemente o moderno Porto de Santos tem cerca de 150 anos, e somente há 50 anos o Parque Industrial de Cubatão. No entanto, hoje, a situação do Estuário de Santos é extremamente grave. São metais pesados e outras substâncias poluentes que degradam o meio ambiente, contaminando os organismos vivos e causando graves doenças aos seres humanos. Pesquisas recente da Universidade São Paulo, particularmente da doutora Marcília Medrado, da Faculdade de Saúde Pública, contam que as comunidades humanas que vivem no entorno do Estuário têm sua saúde altamente comprometida, apresentando maior índice de câncer do Brasil. Este fato se dá provavelmente em função da ingestão de peixes, caranguejos, siris, mariscos e outros organismos contaminados. As empresas e indústrias da região querem que o canal do Estuário seja dragado para que os navios com maior capacidade de carga, maior calado, possam percorrer este canal. Cada vez que o canal é dragado as substâncias que repousam no seu fundo são dissolvidas nas águas e reabsorvidas pelos organismos vivos, aumentando ainda mais sua contaminação. É temeroso que se permita uma maior poluição desses organismos que servem de base alimentar para a população mais

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

pobre da região e que, no geral, tem poucas alternativas para nutrição. É compreensível que haja preocupação com o aumento da produção econômica nacional e das exportações, mas isto não pode ser feito à custa de milhares de vidas humanas, da destruição do meio ambiente onerando principalmente os mais pobres. Por isso tudo, basta de poluição, de doenças, de miséria. Estão se falando muito atualmente na responsabilidade social das empresas etc. Quem causou o desemprego na região, diminuiu drasticamente os postos de trabalho na região? Que eu saiba não foram os trabalhadores, nem os sindicalistas, muito menos a população, onde estão essas pessoas? Estão aqui mesmo, mas vamos falar da dragagem. Existe a possibilidade de geração de empregos no tratamento desses resíduos. Então aí deve entrar a responsabilidade social das indústrias. Acho que está faltando aos empreendedores a política da informação. A nossa rede teve dificuldade de acesso ao EIA/RIMA. São poucos locais que ele está disponível, nos faltam maiores informações para se ter um melhor debate. Na questão da dragagem, vamos devagar com o andor que o santo é de barro". Condesmar Fernandes de Oliveira, representante do Movimento em Defesa da Vida, comentou que moradores e trabalhadores da Baixada Santista vinham consumindo a água mais contaminada do mundo, e isso se refletia no fato de se verificar nessa região o maior índice de câncer do Brasil, uma vez que nos Municípios de Santos, São Vicente, Cubatão e Guarujá milhares de pessoas consumiam peixes originários do Estuário de Santos, que se encontravam altamente contaminados, como apontavam os resultados da pesquisa realizada pela Profa. Marcília Medrado de Araújo, vinculada à USP, de que 96% das comunidades estuarinas se alimentavam de peixe contaminado; que, para promover a navegabilidade do Canal do Estuário, seria preciso aprofundar o canal para entrada dos navios, cuja movimentação removia resíduos depositados no fundo, que, por sua vez, contaminavam aqueles que os consumiam, e que, em face dessa realidade, de nada adiantaria dragar o canal se não forem tratados os efluentes das indústrias de Cubatão e das empresas instaladas no Porto de Santos; que a aplicação de experiências internacionais mostrou-se ineficaz e que o fundamental seria que fosse desenvolvida no Brasil metodologia própria, ou, talvez, adotadas medidas como a in-secagem da área, que transportava o material depositado para área distante, onde seria tratado, descontaminado, tornando-se inerte para saúde humana e dos organismos vivos. Roque Furtado, representante da Tuim Ambiental, comentou que era desalentador assistir a defesa dessa obra e que os motivos que levavam os ambientalistas a se posicionarem contrários à sua implantação era que eles se preocupavam com a qualidade de vida e o desenvolvimento econômico da região, e que, por esse motivo, reivindicava que essa dragagem fosse feita de forma correta, não contaminando ainda mais o estuário. Manuel Bispo dos Santos, representante da Vila Esperança, declarou que discordava da declaração de que estaria contaminada por metais pesados a água consumida na Baixada Santista, pois estava sob controle o funcionamento de todas as indústrias instaladas na região, e que a dragagem do canal poderia gerar mais de 43 mil empregos. Jorge Ayala, representante da Federação das Associações Comerciais do Estado de São Paulo, comentou que a Cosipa - uma empresa séria, merecedora do respeito da sociedade inclusive pelos avanços que vinha possibilitando para o Município - não gastaria milhões de dólares em um projeto que não fosse realmente confiável. José Severino da Silva, representante da Sociedade de Vila Esperança, depois de declarar que os ambientalistas não passavam de defensores de ilusões, manifestou seu apoio à aprovação desse projeto, que era fundamental para todos os Municípios da Baixada Santista. Antônio Clementino, representante da Associação dos Usuários de Transportes, comentou que era imprescindível fossem removidos os sedimentos do estuário. Newton Guenaga Filho, representante da Delegacia Regional da Baixada Santista do Sindicato dos Engenheiros do Estado de São Paulo, comentou que o problema

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

de arrasto do material depositado no leito de estuário se devia à inexistência de dragagem, gerando acúmulo de sedimentos que se espalhavam e contaminavam os organismos vivos ali presentes, e que, se não for realizada a dragagem, a Cosipa e a Fosfértil teriam de mudar do Porto de Santos; que a tecnologia a ser adotada seria bastante moderna, pois lançaria mão de dragas, de monitoramento por satélite da disposição dos sedimentos e do tratamento da água excedente. Wilson da Conceição Júnior, representante da União dos Pescadores da Conceiçãozinha, comentou que a audiência pública parecia uma terapia coletiva, composta por duas torcidas contrárias, o que tornava mais difícil a solução dos problemas ambientais da região, e que, embora os estudos apresentados tivessem sido realizados por grandes profissionais da área do meio ambiente, fazia os seguintes questionamentos: 1) por que o volume de EIA disponível para consulta não trazia índice, dificultando a localização dos tópicos abordados; 2) qual a metodologia empregada para identificação da população de pescadores, que foi estimada em 500 pessoas, e se esse total incluía ou não os pescadores residentes na ilha de Ana, Monte Cabrão e na Vila dos Pescadores; 3) se foram levantadas as condições de saúde dos pescadores cuja única fonte de sustento era pesca; 4) que benefícios os pescadores aufeririam da dragagem do canal; e 5) por que o EIA admitiu a existência de apenas três comunidades de pescadores na região. Alberto Amorim, vinculado ao Instituto de Pesca de Santos, informou: 1) que havia 2731 pescadores cadastrados no estuário, distribuídos na Unipesc de Conceiçãozinha, na Vila dos Pescadores, em Alemoa de Cubatão, na Ilha Caraguatá, em Bertioga, Cachoeira, Caruara, Tapanhaú, Itatinga, Vicente de Carvalho, Ilha de Ana, Monte Cabrão, Góes, Santa Cruz dos Navegantes, Astúrias, São Vicente; 2) que estes dados faziam parte de levantamento feito em parceria com a Federação de Pesca do Estado de São Paulo, o Instituto de Pesca e a Petrobrás Transpetro; 3) que esses pescadores utilizavam-se basicamente de rede, tarrafa, linha e captura manual, apreendendo peixes, crustáceos e moluscos, que era motorizada a maioria de suas embarcações, que mais da metade desses pescadores vendia os peixes diretamente aos consumidores e era pobre; que o Estuário de Santos, além de poluído, encontrava-se em seu esforço de pesca máximo e que era fundamental implementarem-se programas de capacitação, além da geração de mais recursos para a comunidade manter suas tradições e culturas. Aluízio Gomes de Souza, representante do Painel Consultivo Comunitário Núcleo Ecológico de Cubatão, comentou que, na década de 60, houve em Cubatão um processo industrial nocivo, uma vez que os empresários, importando tecnologia barata e obsoleta, implantaram no Município um parque industrial sem preocupação com o meio ambiente; que, diferentemente dessa mentalidade, o projeto de dragagem do canal da Cosipa era viável ambientalmente, e que jamais as empresas envolvidas trariam um projeto de má qualidade, cujos efeitos nocivos os levariam a responder jurídica e criminalmente por ele; que a contaminação do leito do estuário era um passivo ambiental que pertencia não só à Cosipa, mas a todas empresas que jogavam seus efluentes nesse corpo d'água, gerando contaminação, e que a Cosipa reconheceu esse problema e se dispôs a solucioná-lo. Edson dos Santos Cláudio, representante da Colônia de Pescadores de Vicente de Carvalho, recordou ter sido um dos sobreviventes do grande incêndio ocorrido em Vila Parisi, em uma época em que Cubatão era conhecida como a cidade mais poluída do Brasil, mas que o momento atual em nada se assemelhava ao passado, vislumbrando-se novas expectativas exemplificadas com a desova de tainhas no Rio Quilombo, o que evidenciava a melhoria da qualidade de vida de Cubatão, confirmada pelo aumento na produção de pescado nos últimos anos. Josiane de Oliveira Pinto, representante da Sociedade de Melhoramentos de Vila Elizabeth, comentou ter presenciado a degradação ambiental sofrida por Cubatão, conhecida como Vale da Morte, e que, graças à luta de toda comunidade, essa situação

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

havia-se revertido e, hoje, o Município era símbolo da recuperação ambiental, razão por que não admitia que pessoas de fora viessem denegrir a imagem da cidade; lembrou ainda que o EIA/RIMA ficara à disposição, durante um mês, para consulta, tendo inclusive ficado disponível uma linha telefônica para receber sugestões e críticas ao projeto; e que, embora o canal tivesse sido dragado sete vezes, essa era a primeira vez que se discutia essa ação publicamente. Paulo Laslo Magassy, representante da Frente Popular pela Pesca Organizada, comentou que cerca de 80% dos pescadores eram analfabetos e que hoje o grande vilão era a falta de esclarecimento das comunidades pesqueiras, gerando insegurança; que os funcionários da Cosipa temiam que houvesse demissões se não fosse aprovado o projeto; que os pescadores vinham sendo duramente autuados pelo Ibama e pela Polícia Ambiental se perdiam uma rede ou se ficassem sem pescar, rigor este que deveria ser aplicado a grandes empresas como a Carbocloro, que fez 37 lançamentos de mercúrio acima dos padrões permitidos; que a Transpetro havia recentemente realizado trabalho de contenção de barreira de óleo, cuja mão-de-obra era formada por pescadores em troca de cesta básica, o que feria a dignidade do cidadão, e que, por isso, esse modelo econômico não era almejado pela população. Jonas Lima, representante da Rádio Cidade, comentou ter trabalhado durante muitos anos na Cosipa sem nunca ter tido qualquer problema de saúde; que os ambientalistas que viviam fora do Município e que se haviam manifestado como salvadores da Pátria deveriam reconhecer que a Cosipa vinha realizando um trabalho de recuperação ambiental exemplar, reconhecido através de certificados da ISO e da OHSAS, e que vinha-se mostrando eficiente devido à adoção de tecnologias avançadas, trazendo o melhor para a população. Élson Maceió, representante do Coletivo Alternativo Verde, teceu comentários sobre a solução apontada pelo movimento ambientalista para melhoria da qualidade de vida da população da Baixada Santista, que abrangia o pagamento integral da dívida que as indústrias de Cubatão tinham para com ela, ou seja, o pagamento do passivo ambiental, social e de saúde pública que as indústrias deixaram para trás e que precisava ser resgatado; que cabia à comunidade se organizar e cobrar de forma efetiva essa dívida de bilhões a essas empresas que não pagavam sequer IPTU à Prefeitura; que, quando um cidadão, que se diz representante de uma colônia de pescadores no Guarujá, defendia esse projeto, com certeza ele nunca pescou ou pegou num barco; que a discussão sobre esse projeto deveria ser franca e questionar empresas como a Cosipa, que há bem pouco lançava 25 mil m^3/h de efluentes contaminados no Estuário de Santos, ocorrendo em decorrência desse lançamento casos de leucopinia, hepatite tóxica e doenças no aparelho respiratório entre os 7 mil trabalhadores demitidos recentemente pela empresa, e que tudo isso era fruto de uma política industrial errada e corrupta, baseada na compra da consciência das pessoas. Daniel Ravanelli, representante das Garagens Náuticas de Ilha Caraguatá, comentou que, trabalhando basicamente com turismo de pesca, setor responsável pelo emprego de inúmeras famílias da região e atendendo a mais de mil clientes mensais, tinha grande preocupação com esse projeto, pois qualquer contaminação ambiental comprometeria a produção de iscas vivas utilizadas para capturar camarão e que eram vendidas aos pescadores e cuja produção vinha diminuindo ao longo dos anos, devido aos impactos ambientais que vinham ocorrendo, o que o levava a alertar para o fato de que, se extinguida, daria margem ao comércio ilegal e a prática de crimes ambientais; que, embora a associação das Marinas não fosse contrária ao projeto, defendia que sua implantação fosse orientada por critérios sérios e honestos, para que não fossem divulgadas falsas informações em relação ao aumento da produção de peixes, o que, na prática, não acontecia, pois ela vinha diminuindo a cada dia; que perguntava: 1) como seria feito o tratamento dos efluentes; 2) quais os padrões permitidos para o Dique de Furadinho onde seria disposto, em cavas, o material dragado; 3) que medidas garantiriam a não-

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

dispersão do material dragado; 4) por que não foi feita apresentação de uma alternativa B ao projeto; 5) se seria tratado o lodo dragado e colocado dentro de navio para ser transportado para um outro local; 6) quais os custos desse tratamento, da dragagem e da colocação do lodo em cavas ou no Dique do Furadinho. Alexandra Grota, vinculada à Codesp, declarou apoio ao projeto devido a sua importância para a região e para o Porto de Santos e defendeu que houvesse uma negociação com a Codesp, com as autoridades portuárias e a Cosipa, com o objetivo de que o canal do Porto de Santos, que se encontrava à jusante do canal de Piaçagüera, fosse monitorado em vários pontos durante toda a operação. Sebastião Ribeiro do Nascimento, representante da Associação dos Moradores do Jardim Ilha Bela de Cubatão, manifestou apoio ao primeiro projeto de dragagem controlada ambientalmente, projeto este que juntava progresso e defesa do meio ambiente, e que a rejeição a ele constituía um retrocesso para a região, podendo significar aumento na taxa de desemprego local. José Vicente Fernandes Lapa, representante da Colônia dos Pescadores Z4 de São Vicente, comentou que as comunidades de pescadores da Baixada Santista viviam em paz com os demais pescadores desde 1920, mas que haviam sido penalizados pelas demais dragagens ocorridas no passado, mas que agora seria diferente, pois haveria controle ambiental. Passou-se à etapa em que as pessoas se manifestam em nome próprio. Wubiratan Ribeiro Maia manifestou apoio ao projeto, pois considerava que várias contribuições dos ambientalistas e de outros técnicos já haviam sido nele incorporadas. Celso Garagnani comentou que: durante quatro anos, fora elaborado estudo no valor de 3 milhões de dólares, com o objetivo de se identificar a extensão da contaminação, esgotando-se as alternativas de disposição do sedimento contaminado; que esse trabalho gerou crescimento na capacitação dos agentes de controle ambiental do País que, durante esse período, criaram norma de gerenciamento de sedimentos de dragagem que não existia até aquele momento, para que pudesse ser dada solução ao problema, que não é exclusiva do Canal de Piaçagüera ou do Porto de Santos, mas que se repetia em quase todos os portos industriais brasileiros, problemática para qual já se dispunha de solução; que era testemunha da seriedade dos empresários, assim como era testemunha de que a população de Cubatão padeceu devido a uma série de problemas ambientais causados por decisões infelizes tomadas no passado; que as comunidades locais não estariam apoiando o projeto a troco de nada, pois aprenderam à custa de muito sacrifício, dialogando em busca de caminhos eficazes para o desenvolvimento, com direito à participação e à cidadania. Ivo Antonio Ferreira declarou seu apoio ao projeto em virtude das inovações que ele traria. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes de órgãos públicos. Edison de Oliveira Vianna Jr., coordenador geral de programas do Ministério dos Transportes, teceu comentários sobre o órgão que representava e comentou que, estatisticamente, o Brasil dispunha de 40 portos públicos e cerca de 100 terminais privativos como o da Cosipa, por onde passavam cerca de 95% das exportações nacionais, cujo montante foi de 80 bilhões de dólares no ano passado e que, somente no primeiro semestre de 2004, já chegava a 50 bilhões de dólares, o que demonstrava que o setor de exportação vinha-se recuperando, revertendo o vetor de crescimento negativo verificado nos últimos anos, com crescimento de 4,2% do PIB nacional; que este era o momento oportuno para se aproveitar, observar e resolver os gargalos que impediam o crescimento econômico do País e que o Porto de Santos, como todos os portos do Mundo, dependiam da dragagem, do calado, e que o transporte aquaviário constituía cerca de 1/8 do custo do transporte rodoviário, o que levava as mercadorias a sofrerem um impacto no seu custo e que a atual realidade deveria ser repensada, pois, sendo rodoviária a matriz de transportes brasileira, ela produzia, além do elevado custo do transporte de mercadorias, grandes impactos ambientais, devastando a vegetação e emitindo poluentes provenientes de combustíveis fósseis; que o transporte

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

marítimo, por sua vez, além de reduzir os impactos ambientais, oferecia um ganho de escala no transporte de mercadorias, e que, quanto maior era a profundidade do porto, maior o tamanho do navio, maiores a produtividade e o ganho no desempenho, o que demonstrava a importância da dragagem do canal; que, além do projeto, importava fosse tratado o passivo ambiental, uma vez que por anos e anos a fio foram depositados sedimentos no fundo desse canal e que, para retirá-lo, era necessária uma tecnologia sofisticada, o que fazia com que o projeto representasse uma evolução significativa; que esse projeto deveria ser implementado em diferentes portos urbanos brasileiros, principalmente naqueles situados em estuários, os quais constantemente apresentavam problemas de sedimentação de esgotos domésticos, como os portos de Vitória, Rio de Janeiro e de Recife; que considerava a audiência pública fundamental para o exercício da democracia, pois gerava discussão, compartilhamento de conhecimento, experiência e tecnologia, mas que não se poderia deixar de lembrar que ela tinha papel consultivo e, não, deliberativo, embora as contribuições e críticas oferecidas pudessem aprimorar o projeto; que, além do passivo ambiental, o passivo social também precisava ser superado, o que constituía um desafio para a Cosipa juntamente com a comunidade; que outro desafio era manter parte da divisa obtida pelo porto na própria região, o que daria lugar ao desenvolvimento econômico e possibilitaria que os trabalhadores de Cubatão pudessem desenvolver atividades de tecnologia de ponta, sofisticadas, tornando viável o manejo ambiental; que outro desafio era desenvolver espécies nativas em cativeiros, salvando o camarão regional, cuja produção vinha diminuindo a cada ano. Passou-se à etapa das réplicas. Benito Martinez Gonzales, representante do empreendedor, agradeceu as inúmeras manifestações de apoio ao projeto, e declarou que a Cosipa, ao longo dos últimos anos, vinha realizando trabalho exemplar de recuperação ambiental, e que, para aqueles que ainda a criticavam, a resposta viria a partir do trabalho, de dedicação e de seriedade, e que a direção dessa empresa possuía absoluta segurança naquilo que estava propondo, e que continuaria aberta a sugestões e críticas. Sérgio Pompéia, representante da Consultoria Paulista, esclareceu ter sido a questão mais abordada durante audiência aquela que dizia respeito à solução dos problemas oriundos da contaminação dos sedimentos presentes no canal e das medidas a serem adotadas para eliminar o passivo ambiental existente, as quais possibilitariam melhoria da qualidade ambiental da Baixada Santista; que na prática a dragagem era a única forma de retirada do material contaminado do estuário, cuja permanência era motivo de preocupação para a população, e que, para solucionar esse problema, fora desenvolvida uma série de projetos de recuperação ambiental, cuja adoção resultou na melhoria contínua da qualidade de todos os parâmetros ambientais, o que era comprovado com o relato sobre a pesca de peixes no estuário que pesavam mais de 45 quilos; que, ao contrário do que havia sido dito, a produção de camarões vinha registrando crescimento nos últimos três anos consecutivos; que havia sido elaborada uma série de estudos com o objetivo de se encontrar a solução de retirada e de tratamento dos sedimentos contaminados, de modo a torná-los inertes e passíveis de serem utilizados na construção civil e em outras atividades; que a solução a ser adotada permitiria o monitoramento e o acompanhamento de técnicos e de órgãos de controle e possibilitaria, ainda, o acompanhamento da comunidade local; que o projeto fora desenvolvido e era fruto do contato com setores significativos da comunidade, entre eles o segmento dos pescadores que tinha experiência de vida no estuário; que existia consenso na sociedade de que o estuário deveria ser dragado e que as opiniões contraditórias diziam respeito à destinação dos sedimentos, mas que a equipe responsável pelos estudos considerava que o isolamento e o confinamento dos sedimentos constituíam a medida mais adequada, uma vez que retirariam do estuário os contaminantes que interferiam na produção e na qualidade dos pescados;

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

que essa obra implicaria suspensão temporária da pesca na região, mas só assim estaria assegurada a segurança do pescador e se evitariam riscos até mesmo de contaminação durante a pesca, e que o prejuízo provocado por essa paralisação seria compensado com a implementação de programa de apoio ao pescador, com participação do empreendedor, dos pescadores e das instituições de controle ambiental; que, para efeito do confinamento, os sedimentos seriam devidamente cobertos, as águas recolhidas e tratadas e os ambientes recuperados com vistas a algum uso, preferencialmente, à recuperação e à preservação da fauna e da flora; que a implementação desse projeto poderia ser acompanhada pela comunidade a partir de monitoramento adequado, que indicasse a melhoria e os rumos de correção, se necessários. Jeffer Castelo Branco, representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, teceu comentários sobre a falha existente na concepção do projeto, por ser necessário, antes de se disporem os resíduos, tratá-los, porque enterrar resíduo tóxico era totalmente inviável ambientalmente; que, em virtude de esse projeto conter algumas falhas, era necessário se seguir à risca a legislação ambiental existente, cobrar-se o passivo ambiental e aplicarem-se esses recursos na área social; que o princípio da precaução fora colocado de forma totalmente equivocada, e que, na verdade, sua função era evitar a imposição de risco à sociedade; que era elevado o índice de câncer, tendo morrido cerca de 3% dos trabalhadores com essa doença, o que igualmente ocorreu com a Rhodia, pois 25% dos seus funcionários tiveram algum agravo de saúde; que, em relação à concepção do projeto, o movimento ambientalista estava à disposição para analisá-lo, uma vez que os técnicos que o elaboraram ficaram atados a custos, o que tornava difícil a realização de um trabalho com qualidade; que era testemunha dos danos que a contaminação acarretava na saúde humana, pois era uma de suas vítimas, e que, em decorrência desse fato, sua vida profissional ficara totalmente prejudicada; que, embora fosse favorável à dragagem, propunha que a segunda e a terceira fases do seu processo fossem novamente elaboradas, corrigidas suas falhas, enfim, fosse feita nova avaliação do EIA/RIMA. O representante do Consema, conselheiro Carlos Bocuhy, declarou que a discussão havida em relação a essa obra de dragagem consistia, na realidade, numa tentativa de se resolver os problemas causados por sedimentos em um dos estuários mais contaminados do Mundo, a ponto de a Cetesb buscar apoio internacional para identificar as medidas aceitáveis para a efetivação da dragagem; que a Cetesb já identificara grande número de áreas contaminadas no Estado de São Paulo, entre as quais se incluíam o Dique do Furadinho, o Lixão de Pilões e a Rhodia, e que talvez uma das causas desse problema fosse o lançamento dos efluentes produzidos por indústrias de Cubatão, e sem tratamento, nas cabeceiras de uma bacia hidrográfica que nascia na Serra do Mar e que seguia rumo ao estuário, levando consigo grande potencial de contaminação; que, embora a dragagem fosse necessária, com freqüência as operações realizadas em portos possuíam aspectos que deveriam ser monitorados, uma vez que inexistia um sistema de gestão ambiental. Este conselheiro apresentou uma série de eslaides com imagens de problemas decorrentes da contaminação provocada por indústrias da Baixada Santista – entre os quais se salientaram as do antigo Lixão da Cosipa, que se tratava de um passivo ambiental nunca solucionado e que agora poderia agravar-se com a proposta de se disporem mais resíduos sobre ele –, e este conselheiro, à medida que apresentava essas imagens, comentava que elas confirmavam que o assoreamento continuava e que esse problema era decorrente de fato de não se ter, ainda, um controle adequado das fontes de poluição da Baixada Santista, embora fossem louváveis os avanços obtidos nos últimos anos no que dizia respeito às emissões de poluentes atmosféricos, que, efetivamente, haviam diminuído; que era fundamental se avançar também naquilo que dizia respeito ao lançamento de efluentes nos corpos d'água, ou seja, fazia-se necessário que se diminuíssem essas emissões, e que

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

conclamava a população de Cubatão, principalmente as entidades locais, para que se empenhassem nessa reivindicação e cobrassem dos órgãos responsáveis o controle efetivo das atividades com maior potencial de contaminação, porque, caso contrário, a dragagem se estenderia *ad infinitum*; que ficara sensibilizado com o envolvimento da comunidade local neste processo, e chamava a atenção para o fato de que quando o papel do Estado, em um processo, não era bem-definido, a iniciativa privada assumia seu papel em face do estado de miserabilidade que tinha lugar no País, em cujo contexto o Estado se tornava refém de determinados interesses, razão por que momentos de decisão como esse constituíam a oportunidade de se refletir sobre cidadania ambiental, gestão participativa, representatividade e papéis sociais; que uma das finalidades da audiência pública era contribuir para o controle social, cujos resultados algumas vezes, embora implicassem um aumento dos custos, permitiam alguns avanços, e, no caso dessa obra, possibilitariam que o Dique de Furadinho fosse descontaminado, que todo o material contaminado fosse efetivamente colocado em contêineres, que ele se tornasse inerte, resolvendo-se, assim, esta séria pendência ambiental; que a adoção de uma meia-medida era perigosa, uma vez que se passava para a sociedade uma falsa segurança; que era realmente necessário que fossem adotadas medidas efetivas e que, com vistas a esse objetivo, o Consema deveria acompanhar esse processo, com a assessoria de técnicos gabaritados. O Secretário-Executivo do Consema, depois de informar que todas as etapas da audiência pública haviam sido cumpridas, esclareceu que aquele que, eventualmente, tivesse ainda qualquer contribuição a oferecer e quisesse agregá-la ao processo, teria o prazo de cinco (5) dias úteis para fazê-lo, ou enviando-a à Secretaria Executiva do Consema, através de correspondência registrada, ou protocolando-a diretamente nesse setor. Em seguida declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, José Goldemberg, agradecia a presença de todos e declarava encerrados os trabalhos. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Diretora da Divisão de Documentação e Consulta, lavrei e assino a presente ata.

ARP/PS

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br