



**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O “ESTUDO DE TRAÇADOS PARA A DUPLICAÇÃO DO TRECHO DE TRANSPOSIÇÃO DA SERRA DO CAFEZAL” (RODOVIA RÉGIS BITTENCOURT), REALIZADA EM 1º DE DEZEMBRO DE 1995.**

Realizou-se no dia 1º de dezembro de 1995, às 14 horas, no Auditório do Instituto de Engenharia Dante Pazzanese nº 120, Vila Mariana, São Paulo, a Audiência Pública sobre o “Estudo de Traçados para a Duplicação do Trecho de Transposição da Serra do Cafezal”. O Secretário Executivo declarou iniciados os trabalhos, convidou para compor a mesa Helena de Queiróz Carrascosa von Glehn, Coordenadora da CPRN, e, representando o CONSEMA, o conselheiro Pedro Motta; em seguida, após a leitura de trechos da Deliberação 50, que estabelece os procedimentos para a realização de Audiências Públicas, concedeu a palavra ao representante do empreendedor, que iniciou a apresentação de material elaborado em dezembro de 1995, pela Diretoria de Engenharia do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), Ministério dos Transportes, cujo conteúdo trazia os antecedentes do estudo em questão (breve histórico da rodovia, suas condições atuais, apresentação de estatísticas sobre acidentes e o programa de modernização do corredor, cuja execução deverá reverter o atual quadro de insegurança), passando, em seguida, à descrição do projeto e das obras previstas; o financiamento e o prazo de execução; os estudos realizados para a transposição da Serra do Cafezal (os quais compreendem os estudos já anteriormente realizados, os que foram feitos através do Convênio DNER/IME, e, finalizando, o projeto executivo de engenharia (contendo mapas com alternativas de traçado, anteriores e atuais). Ao final da leitura, complementou, dizendo que para os trechos dos estados do Paraná e de Santa Catarina as concorrências já estavam em andamento, de modo que, conseguindo-se vencer todos os impasses burocráticos, o início das obras estava previsto para o mês de junho. A seguir, após a apresentação do vídeo institucional e de informações sobre os dois estudos (um sobre o traçado e outro sobre os impactos ambientais), o representante da empresa Engemix ofereceu os seguintes esclarecimentos: que a Régis Bittencourt apresenta, em sua extensão, 220 kms ainda por duplicar (no Estado de São Paulo), sendo que o trecho da Serra do Cafezal ainda não foi liberado; que o Estudo, que se refere só a este trecho, constitui o cumprimento de uma exigência determinada pela Deliberação Consema nº 34, de 02/08/91; que, para o Estudo que está sendo apresentado, foram analisadas seis alternativas de traçado, indicadas pelas terminologias que vão de A até F, mas que a alternativa considerada melhor foi aquela que passa nas proximidades dos limites do Parque Estadual, com duas pequenas intervenções (mostrou, através das transparências, a constituição da equipe, que, junto com a SMA, elaborou o termo de referência); que o mapeamento foi feito a partir do levantamento de dados sobre fauna e solos, complementados por outros estudos e diagnósticos sobre a geologia, o uso atual do solo, a cobertura vegetal, encostas, etc., o que permitiu que se chegasse às seis alternativas; que, para serem selecionadas três alternativas, foram cruzados dados desses três estudos temáticos: solo, cobertura vegetal e encostas; que, para cada uma dessas três alternativas, foram analisados os possíveis impactos ambientais (com atribuições de valores para cada alternativa); que esse procedimento, aliado aos estudos econômicos, permitiu que fosse eleita uma alternativa; que foram propostas medidas visando bloquear o acesso e o manejo em áreas de preservação da Serra do Mar; que os principais aspectos do diagnóstico foram mostrados através de fotos que apresentavam: os detalhes das intersecções que poderão ocorrer em cada alternativa (em relação ao campo hidrófilo, à mata ciliar, etc); a localização de cada uma das alças, os diferentes estágios de preservação das matas; a existência de escorregamentos, em alguns casos semi-estabilizados e com vegetação e, em outros,



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

sem vegetação e com início de erosão do tipo voçoroca; foi mostrada uma vista geral do Vale Ribeirão do Caçador (com cobertura vegetal bastante evoluída no segmento treze) e as características do talwegue do Rio Caçador; quanto aos solos, foram mostradas cartas com legendas identificando seu grau de mobilidade, os fatores que determinavam a classificação da estabilidade das encostas em níveis críticos e não-críticos (como a cobertura vegetal, por exemplo); quanto à rede de drenagem, aspectos como solo, estabilidade das encostas e cobertura vegetal receberam pontuações, tiveram suas imagens superpostas e o resultado desse procedimento foi uma carta-síntese mostrando visualmente, a partir da gradação das cores, a valoração final para cada uma das alternativas. Em seguida, apresentou um mapa com a classificação e a identificação dos impactos, sendo que o único impacto considerado significativo foi o da intervenção no Parque. Apresentou o procedimento adotado para a realização desta tarefa, o qual resultou num quadro de conceitos, no aprofundamento da análise de alguns parâmetros específicos, na análise da fase de construção, o volume e as alterações provocadas pelo bota-fora (onde se considerou não apenas o aspecto do aumento de veículos, mas, também, a geração de novas áreas impactadas), e, que sendo assim, procurou-se a alternativa que possibilitasse a menor intervenção na vegetação e nos recursos hídricos, que causasse o menor impacto na fauna e na área de talude (neste último caso, de modo a evitar a ocorrência do fenômeno da erosão); enfim, que levando-se em conta todos esses fatores, concluiu-se que a melhor alternativa era a C. Após essa exposição, iniciou um breve relato da situação atual da estrada, citando vários eventos como: escorregamentos freqüentes que invadem a pista (mostrou fotos de acontecimentos desse tipo ocorridos no km 517, quando a pista ficou interrompida por um período de quatro a cinco meses), citou um caso em que, na década de 70, em pista simples, houve uma interrupção que causou grandes impactos e onde hoje, nesse mesmo local, está tendo início um processo de erosão (o que demonstra que as encostas são mesmo frágeis, não apenas por causa da estrada, uma vez que esses fenômenos são anteriores à ela); mostrou a situação atual das duas pistas que chegam do Paraná e que estão interrompidas há quatro ou cinco meses; disse que, em 1965, nos seis primeiros meses, ocorreram 270 acidentes, citou um trecho da BR 116 (com a mesma topografia), onde os acidentes, durante três anos, ocorreram na mesma proporção, e, finalizando, após ter afirmado que o número de mortes tem crescido e ser o índice bastante crítico neste tipo de rodovia, estabeleceu comparação entre a ocorrência de acidentes em trecho de pista simples e dupla, concluindo que a duplicação diminui em 50% os acidentes e, em 1/4, as mortes. Em seguida, o Secretário Executivo concedeu a palavra ao conselheiro escolhido para representar o Fórum das Entidades Ambientais Cadastradas no Consema, Condesmar Fernandes de Oliveira, o qual teceu as seguintes considerações: que embora reconhecesse que o Estudo apresentado tinha muitos pontos positivos (diferentemente dos que são comumente apresentados), mesmo assim, gostaria de obter outros esclarecimentos: se a exigência contida na Deliberação n<sup>o</sup> 34, de 02/08/91, refere-se à realização de Audiência Pública apenas sobre os estudos correspondentes ao trecho da Serra do Cafezal; que não considerava suficientes os estudos sobre o traçado (na medida em que eles não contêm dados sobre a presença dos sítios espeleológicos na região); e não há referência a outros tipos de impacto, os antrópicos, por exemplo; e que, com relação aos dados sobre acidentes, não havia nenhuma análise sobre os fatores de risco desses e, por último, que considerava não ter o Estudo mostrado ser aquela alternativa a melhor, e que, além disso, a linguagem utilizada não era acessível à comunidade. O Secretário Executivo declarou entender constituir esta intervenção do conselheiro como que uma questão de ordem, razão pela qual solicitava à representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e Proteção dos Recursos Naturais que se pronunciasse; Helena de Queiroz



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

Carrascosa von Glehn declarou ter sido anteriormente aprovado todo o EIA/RIMA dessa rodovia e ter a Deliberação 34/91, que o aprovou, exigido apenas o estudo de traçado do trecho em questão, e, que algumas das exigências a que o conselheiro fizera referência, diziam respeito à concessão de licença para instalação. Após essa declaração, o conselheiro Condesmar Fernandes de Oliveira pediu para ler o item 1 da Deliberação Consema 34/91, após o que, o Secretário Executivo informou que passaria a palavra aos representantes da Sociedade Civil organizada, tendo se pronunciado as seguintes pessoas: Senhor Ari Costa, representante da FBCN, o qual teceu as seguintes considerações: que, diante das exposições feitas na Audiência Pública, seus temores quanto à conservação da Mata Atlântica e com o que representava essa duplicação haviam sido desfeitos, uma vez que se tratava apenas de um pequeno trecho do EIA sobre a Rodovia Régis Bittencourt, a qual já recebera sua licença prévia, de modo que se considerava esclarecido e não possuía mais nenhuma dúvida; em seguida fez uso da palavra o Senhor Guaraci, igualmente membro da FBCN, que tendo ratificado os termos da declaração feita pelo Senhor Ari Costa, afirmou, com relação às suas preocupações com a preservação da Mata Atlântica, ter compreendido, durante os trabalhos desenvolvidos na Audiência Pública, ter a SMA tomado uma sábia decisão ao exigir um novo estudo de traçado; afirmou, ainda, ter sido o estudo apresentado com grande nível de detalhamento, tendo mostrado todas as medidas a serem adotadas para minimização dos impactos, o que demonstrava preocupação com a questão ambiental no que se referia à engenharia de projeto, sobretudo para rodovias; disse estar satisfeito com a elaboração do projeto, o qual demonstrava estar a questão ambiental sendo levada em conta no Brasil. Outro participante, cujo nome não foi possível ser registrado durante os trabalhos, declarou que falava em nome próprio (embora tivesse sido inscrito como professor universitário); informou que estivera fora do país e que voltara cheio de preocupações, mas que a maioria delas haviam sido dirimidas e que ficara muito contente em verificar como a engenharia de estradas havia evoluído em nosso país; afirmou que se manifestava como cidadão comum, oriundo da região onde será implantada a estrada; que perdera pessoas queridas nessa rodovia; que havia ficado espantado com os índices de morte apresentados, e, que o melhor era que houvesse rapidez e eficiência nas soluções. Em seguida, pronunciou-se a conselheira Helena de Queiroz Carrascosa von Glehn, com os seguintes esclarecimentos: que a posição da CPRN e do DAIA sempre foi favorável à implantação dessa obra (embora tivessem ocorrido falsas afirmações de que seriam contrários a ela); que, no processo de avaliação, levou-se em conta também os aspectos positivos; que o próprio Consema, quando aprovava o EIA/RIMA de toda a rodovia, havia sinalizado que considerava positiva a implantação da obra; que fora considerada a fragilidade da região - sua fauna e flora - e que aproveitava a oportunidade para elogiar o IME e o DEPRN pela qualidade do vídeo apresentado (o sobrevôo que revelou as medidas e os cuidados técnicos a serem adotados); enfim, que a preocupação com a fragilidade da área é comum ao Consema e à SMA. Em seguida, o Prefeito do Município de Registro, José Mendes, fez uso da palavra, declarando que, além do impacto ambiental, se deveria fazer a avaliação do impacto emocional, pois são poucas as famílias do Vale do Ribeira que não têm um sentimento desagradável em relação à Estrada da Morte; que os dados estatísticos sobre mortes não levam em conta aqueles que chegaram até o hospital mas lá faleceram; que não se deseja devastar a região, mas ter condições de ir e vir; que a perspectiva de desenvolvimento para a região é o Mercosul, para o qual a estrada é indispensável; citou graves acidentes de ônibus na BR 116, com grande número de mortes; disse que os ambientalistas não devem emperrar uma obra que representa a segurança de toda uma comunidade e é condição para o desenvolvimento de toda uma região; finalizou, pedindo urgência no desenvolvimento dos trabalhos.



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

O Prefeito de Jacupiranga, Senhor José Fernandes Bertola, disse concordar com tudo que o Senhor José Mendes apresentara; afirmou que os moradores da região querem a preservação da natureza, mas que a preocupação com o meio ambiente não pode ocorrer em detrimento do homem (citou números de mortes na BR 116 e acrescentou que na sua viagem para a Audiência Pública em São Paulo observara cinco acidentes); que o ambientalista que havia se manifestado não morava na região; declarou, ainda, que a BR 116 é o portão de entrada para São Paulo e que, hoje, o seu tráfego ultrapassa em três vezes a sua capacidade; que a duplicação deve ser feita com urgência, escolhendo-se a alternativa que traga o menor impacto para o meio ambiente e favoreça o Estado de São Paulo, pois essa é uma rodovia internacional. O Prefeito de Miracatu, Senhor Miyoji Kayo, pronunciou-se em seguida, tendo declarado que, por esse município vão passar 70 km da rodovia; que o número de acidentes atualmente é muito alto; que simpatiza com os ambientalistas, mas, com relação ao Mercosul, os outros países têm várias alternativas, o que não é o caso do Estado de São Paulo, e que, se a estrada não for duplicada com urgência, morrerão ainda não só brasileiros, como argentinos, chilenos, uruguaios; que, quando se defende a causa ambiental e a qualidade de vida dos munícipes, a segunda se torna difícil, uma vez que os recursos acabam sendo investidos em saúde, para atender os acidentados dessa região; pede urgência no desenvolvimento das obras, acha que todos consideram a opção C a melhor; e vieram aqui, para dar apoio ao IME, ao DNER, à SMA e ao CONSEMA. Nesse momento, fez uso da palavra o consultor, tendo esclarecido os seguintes pontos: que não havia outro jeito senão atravessar a Serra do Mar (mostrou outras alternativas cujos cortes atingiam a altura de 100 metros, o que as tornava totalmente inviáveis); que, uma das soluções propostas, era a da execução de um túnel conjugado com um viaduto (o que tornava a execução da obra extremamente cara); que fora pedida a análise dos impactos do aumento do tráfego do bota-fora (mostrou ser grave a situação quanto a isso); que fora feito um levantamento da velocidade, dadas as características dos veículos (que seria de 74 km por hora); que os caminhões que transitassem durante a execução da obra, o fariam a uma velocidade de 25 km por hora, isto levaria a filas de 30 a 40 caminhões, acarretando grandes prejuízos, sobretudo no caso de atraso na chegada das mercadorias ao seu destino (esses caminhões chegam a transportar mercadorias no valor de 3 milhões de dólares por ano e um atraso de treze minutos pode provocar um prejuízo de cerca de 60 milhões de dólares); que, desde os primeiros estudos, a Serra do Cafezal representava uma preocupação, em função das rampas fortes; que, além da questão dos acidentes, a ampliação se dará a partir dos dados históricos da rodovia (foi feito um relatório detalhado sobre fatores que levam os caminhões a entrarem em velocidade muito reduzida, o que amplia em quase 46% o monóxido de carbono, em 70% o monóxido de enxofre, que é um dos formadores da chuva ácida); declarou estarem todos esses dados levantados, e que os mesmos serão encaminhados à SMA; que espera ter mostrado a todos os participantes, de forma clara, a situação da rodovia, com o máximo de informações; considera serem as soluções escolhidas, as melhores, com o menor número de impactos possível; ressaltou, ainda, que o passo seguinte à concessão da licença prévia será o processo de licitação do projeto (que deverá levar quatro meses), e que a execução levará aproximadamente seis meses (havendo já um atraso de um ano e um mês); que o projeto, uma vez terminado, deverá ser submetido à SMA, que necessitará de uns dois meses para fazer sua avaliação; informou, finalizando, que as obras no Estado de São Paulo só se iniciarão em julho; que a Serra do Cafezal será o último trecho a ser executado e que no Estado de Santa Catarina já foi feita a Audiência Pública para licitação das obras. Interveio, em seguida, o conselheiro Condesmar Fernandes de Oliveira, que informou aos prefeitos do Vale do Ribeira já ter morado na região e ter grande interesse pela mesma; que o movimento ambientalista



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

não é responsável pelo atraso das obras e que o mesmo tem como alvo, não só a natureza, mas também o indivíduo, ou seja, a questão não é apenas a de conservar a natureza; que, para o movimento ambientalista, a vida humana é fundamental, razão pela qual achava que deveria ter havido um levantamento mais detalhado, por parte da equipe consultora, sobre a questão dos acidentes; que não achava suficiente se afirmar que o empreendimento vai aumentar ou diminuir o número de acidentes, que era necessário justificar esse aumento ou diminuição (fazendo uma análise do ponto de vista do traçado); que achava necessário que este tipo de análise fosse incorporado ao estudo, porque o Brasil é um país pobre em dados estatísticos; que lamentava que a representação ambientalista da região não estivesse presente (várias pessoas o haviam procurado, manifestando interesse em participar dessa audiência, mas, o horário - 14 horas - inviabilizava essa participação); pediu à SMA que, futuramente, procurasse evitar esse problema e, finalizando, agradeceu a todos os funcionários da Secretaria Executiva do Consema e da própria SMA. O Secretário Executivo esclareceu que, quanto ao horário, fora feita uma negociação com o empreendedor, pois a idéia inicial era a de realizar a Audiência Pública à noite. Porém, fora colocado como empecilho, o fato de as pessoas, se isto acontecesse, não poderem regressar às suas cidades, devendo pernoitar em São Paulo. Informou, ainda, que aquela era a primeira vez que se realizava uma Audiência Pública à tarde e não à noite. A representante da CPRN, Helena de Queiroz Carrascosa von Glehn, declarou que todas as sugestões seriam levadas em consideração e que com relação ao fato de a licença prévia não ter sido ainda concedida, nem a CPRN, nem a SMA (incluído o Consema) poderiam ser responsabilizados, uma vez que o Estudo de Traçado fora protocolado em fevereiro de 1995, após o que, haviam sido solicitadas complementações, as quais só foram entregues em outubro de 1995; que a avaliação fora feita dentro do menor tempo possível; que o DAIA dera prioridade à análise desse empreendimento e que a realização da Audiência Pública refletia o aspecto social da obra. E, como mais nada foi tratado, deram-se por encerrados os trabalhos. Eu, Germano Seara Filho, lavrei e assino a presente ata.

GSF-IAS-rcbk