



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

Ata da audiência pública do EIA/RIMA do empreendimento do “Linha 5 Lilás, Trecho Adolfo Pinheiro – Chácara Klabin com Pátio Guido Calói”, de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo-Metrô.

Realizou-se, no dia 07 de maio de 2009, às 17 horas, no Teatro João Caetano, na Rua Borges Lagoa, nº 650, Jardim Clementino, São Paulo-SP, a audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA do empreendimento “**Linha 5 Lilás, Trecho Adolfo Pinheiro-Chácara Klabin com Pátio Guido Caloi**”, de responsabilidade da **Companhia do Metropolitano de São Paulo-Metrô**. (Proc. SMA nº 816/08). 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, Francisco Graziano Neto, saudava e dava boas vindas aos representantes dos Poderes Executivo e Legislativo, dos órgãos públicos, das organizações da sociedade civil, das entidades ambientalistas, enfim, a todos que vieram participar da audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA do empreendimento “**Linha 5 Lilás, Trecho Adolfo Pinheiro – Chácara Klabin com Pátio Guido Caloi**”, de responsabilidade da **Companhia do Metropolitano de São Paulo-Metrô**. (Proc. SMA nº 816/08). 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 o projeto específico que seria apresentado, contribuições estas que seriam juntadas ao processo para que os técnicos dos órgãos responsáveis pelo licenciamento as analisassem e verificassem a possibilidade de incorporá-las ao projeto, o **Secretário-Executivo** esclareceu que seu papel nas audiências públicas era completamente isento, e sua função era tão somente conduzir os trabalhos de forma totalmente neutra e garantir que aqueles que têm alguma coisa a dizer sobre o empreendimento possam fazê-lo de forma democrática e organizada. Em seguida, expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação Consema 34/01 para a condução das audiências públicas. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA. **Manoel da Silva Ferreira Filho, Antônio Carlos Vieira e Nestor Tupinambá**, vinculados à Gerência de Planejamento de Transporte do Metrô, apresentaram os estudos ambientais, dando ênfase aos principais impactos e as medidas a serem utilizadas para compensá-los. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Coletivo das Entidades Cadastradas no Consema. **Antônio Cunha**, comentou: que, inicialmente, perguntava qual é a motivação, à luz do interesse público relevante, de a cidade ser organizada em zonas urbanas, cada pedaço constituindo uma zona, na qual cabem algumas coisas e não cabem outras, e qual o fundamento das zonas estritamente residenciais; que, no início dos anos 70, a ditadura presenteou a sociedade com um projeto-impacto, com a formação, todas as primeiras segundas-feira, de uma cadeia nacional de rádio e televisão, através da qual o ditador comunicava os súditos, cidadãos de segunda categoria, qual o benefício de determinado projeto que a fábrica de sonhos do Planalto elaborou, entre os quais o Programa Nacional de Vias Expressas, a Transamazônica e outros, nenhum dos quais deu certo, insucesso este que se deveu ao fato de a sociedade ser ignorada; que a ditadura formalmente passou, mas os vícios continuam exatamente os mesmos, com a elaboração de projetos pela tecnocracia, que se comporta da mesma maneira, elaborando projetos nos gabinetes refrigerados do poder tecnocrático, os quais, sem mais nem menos, desabam sobre nossas cabeças, sem que tenhamos sido consultados ou trazidos à discussão desses projetos; que o espírito da legislação aprovada a partir de 1988 exige a participação do cidadão na condução dos negócios



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

públicos dessa nação; que, de repente, se abre o jornal e se fica estupefato com as medidas que serão tomadas, pois se trata de um projeto completo, que não pode ser mudado porque foram elaborados por especialistas das ciências exatas, que são perfeitas, não erram nunca, e esses projetos estão sendo implantados, os cidadãos estão sendo desalojados, desapropriados, as empreiteiras, para não morrerem de fome, estão sendo contratadas para executar a obra, e o projeto sequer tem licença ambiental, mas já está sendo implantado e não pode ser mudado porque é perfeito; que, por isso, perguntava qual a razão de ser de um Conselho Estadual do Meio Ambiente, que não cabe a ele apenas homologar aquilo que é presumivelmente correto, mas, sim, discutir e alterar; que, se é para homologar, os cidadãos presentes podem ir embora, pois, se não se pode alterar esse projeto porque é dado como presumivelmente perfeito, se trata quase de uma chantagem em cima da sociedade, porque coloca as coisas de tal forma como se fosse um fato consumado irreversível, que não pode ser alterado pela segunda parte, que deveria ser tratada a partir de agora, na elaboração dos projetos, mas ela é sistematicamente ignorada pela tecnocracia, dado que esta não leva em conta, em seus projetos, as condições dos meios social, político e humano, e que a tecnocracia só concebe alterações pontuais e casuísticas de menor impacto; que essa bagunça começou um ano atrás, quando a população de Santo Amaro e de Campo Belo foi surpreendida com a notícia de que o Metrô ia construir essa linha, e que iriam desapropriar 32 mil metros quadrados e o argumento era que não poderiam desapropriar menos porque os estudos são perfeitos, são matemáticos, mas o resultado da pressão da sociedade levou a redução dos 32 para 7 mil metros quadrados; que a Galeria Borba Gato, com mais de oitenta lojas, no projeto inicial, seria destruída para em seu lugar ser construída uma estação, que, também, à revelia do Plano Diretor de Bairros, na região de Campo Belo e Brooklin Novo, será construído um terminal, o que se configura um enorme equívoco, mas ele não pode acontecer uma vez que esse projeto se baseia em premissas matemáticas; que se é possível uma mudança radical é porque o projeto não é perfeito; que existem maneiras e maneiras de se chegar a determinados resultados, mas essas maneiras não são levadas em consideração porque contemplam o meio humano, e este não deve ser levado em consideração; que a tecnocracia leva em conta tão somente a necessidade de se transportar pessoas, e, assim, se constrói uma linha do metrô sem nenhum estudo aprofundado do estudo de impacto urbanístico e ambiental, e quem faz isso é a Prefeitura, utilizando, com se viu na apresentação, uma série de siglas, entre outras, “Área Urbana Consolidada”, “Áreas de Operação Urbana”, “Zona de Ocupação Especial”, “Zona de Centralidade Polar” e “Zona de Centralidade Linear”, que quer dizer apenas uma única coisa, qual seja, “como viabilizar para a especulação imobiliária, oportunidades de construir mais e mais prédios, essa é a única coisa que funciona em São Paulo, cujos únicos beneficiários são o “clube do tijolo baiano”, aqueles que vão construir prédios; que o Metrô alega, pura e simplesmente, e de maneira simplória, e, até sob certo ponto de vista, de forma desonesta, que, com o metrô, ninguém mais vai andar de ônibus, o que não é verdade, porque o metrô só beneficia quem já anda de ônibus; que a quantidade de pessoas que trocarão o carro por metrô é mínima, como mostra a experiência mundial, porque em todas as cidades que possuem 400 ou 500 quilômetros de metrô o trânsito também é congestionado, pois anda e automóvel; que este argumento também não leva em consideração que o metrô é um fator considerável de adensamento populacional, pois, no entorno da estação, ocorre uma liberalização geral, sendo construídos mais e mais prédios, instalando-se mais e mais pessoas, circulando mais e mais automóveis, e, portanto, o que seria compensado é neutralizado, como bem demonstra o entorno da Linha Sul; que o impacto virá, pois o adensamento e a poluição vão crescer, e, portanto, não haverá compensação ambiental e urbanística que neutralize todos esses impactos que não estão sendo previstos, até mesmo porque não



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

é competência do Metrô, e, sim, dos órgãos municipais, examinar esses aspectos e oferecer uma solução; que, no caso específico dos impactos ambientais nos bairros de Moema e Campo Belo, [e espantosa a ignorância sobre zonas estritamente residenciais, que são as áreas urbanizadas, cuja função ambiental é muito importante, pois está provado pela legislação e pela ciência ambiental do planejamento urbano, pois há mais de quatrocentos estudos nacionais e internacionais que demonstram a eficácia dessas zonas como elemento de controle ambiental, fato este que é ignorado, pois inoculam-se nessas zonas germes de sua destruição, como a instalação de poços de ventilação em parques públicos, com chaminés que emitem gases tóxicos, e esse equipamento funciona como uma onda expansionista deletéria, que vai contaminando o espaço, tornando-se inviável a função dessas zonas, e isso acontecerá em Campo Belo com a instalação de uma subestação de fornecimento de energia elétrica; que a zona estritamente residencial, além de não compensar os impactos, tende a desaparecer; que em outras áreas residenciais, como no Jardim Novo Mundo, isso acontecerá e as medidas de compensação que serão adotadas para compensar esse impacto são descritas no EIA de maneira genérica e quase infantil, e os impactos não são analisados em sua profundidade nem analisadas outras alternativas de traçado e de localização nem os empreendimentos associados nem foram suficientemente calculados os riscos urbanísticos desse projeto de maneira organizada e integrada; que exige que se respeite o espírito da legislação democrática que se implantou no país desde 1988, para que se acabe definitivamente o reinado da tecnocracia, e que, a partir de agora, se inclua a segunda parte do projeto, que é a discussão da sociedade das alternativas de localização e a análise dos impactos de cada uma dessas alternativas ; que exige que seja considerado porque é de lei, é de direito e de justiça, inalienável, pois não se pode ficar assim à mercê, como um cidadão de segunda categoria, que só tem o direito de trabalhar e de pagar impostos e apertar, de dois em dois anos, os botões das zonas eletrônicas para eleger aqueles que, no dia seguinte, lhe dá as costas e esfaqueia a população; que os cidadãos paulistanos não são cidadãos de segunda categoria, que estão aqui para focalização as questões públicas imanente e presentes em suas reivindicações; que exigiam esse respeito e que o Conselho seja respeitado e não funcione apenas como uma instância homologatória de empreendimentos cujo responsável e órgão licenciado é o próprio Governo; que esse estudo é insuficiente, não tem consistência e não analisa adequadamente os impactos urbanísticos e ambientais, não propõem medidas compensatórias concretas; que esse estudo tem de ser cabalmente rejeitado, para ser refeito à luz da participação do cidadão na discussão de todo o traçado e da localização de todos os empreendimentos relacionados com essa linha; que esse estudo tem de ser rejeitado e refeito com a participação da sociedade civil organizada para a avaliação correta dos impactos urbanísticos ambientais e que o processos de desapropriação e de contratação das empreiteiras sejam paralisados, pois esse é o perigo real, uma vez que geram a teoria do fato consumado para impor antidemocraticamente uma solução que não interessa a ninguém; que esse empreendimento não pode ser implementado, pois não lhe foi concedida ainda licença ambiental, e que, portanto, isso seja feito à luz da razão, do direito e da justiça. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. **Phillippe Berringer**, representante da Sociedade Amigos do Tênis Ibirapuera, comentou: 1) que mantém quadras no local onde será instalada a Estação Servidor Público do Metrô, e essa empresa, ao ver as áreas livres onde se encontram instaladas as quadras, entendeu ser um bom local para a instalação desse equipamento, tendo os membros da sociedade que representa tomado conhecimento dessa decisão, após o que foram buscar informações e tiveram conhecimento de que, na área em que se encontram as quadras e os estacionamentos anexos, seria instalada essa estação; que frequentam essas quadras quinhentos



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

praticantes – senhoras, jovens e idosos – , e duzentas crianças fazem aulas aí diariamente, e que, portanto, se trata de um número relevante de pessoas que deixarão de praticar esse esporte; que solicita esclarecimentos ao Metrô sobre a contrapartida que a sociedade terá durante a construção e, se depois de concluídas as obras, essas quadras serão reinstaladas no local; que pede informações também sobre o momento em que se iniciará o processo de desapropriação, e o que será feito durante e após a construção dessa área que mede oito mil metros quadrados; que considera essas quadras um patrimônio, cujo valor é de aproximadamente 300 mil reais, e que a diretoria da sociedade tem propostas de compensação, desde que o Metrô estabeleça uma negociação com o clube, o qual, como compensação, pode receber até mesmo a área anexa que pertence à Secretaria dos Esportes. **Clara Lúcia Obelenis**, representante do Comitê Maurício Kablin, comentou: que, quando soube que o Metrô havia solicitado uma área próxima de sua casa para construção da obra, ficou muito aflita e entrou em contato com os moradores que seriam desapropriados, e começou a puxar os fios para saber o que realmente estava acontecendo; que a área à qual se refere é tombada pelo Patrimônio Histórico, Arquitetônico e Turístico e é parte integrante da Casa Modernista, que é normatizada por uma legislação específica, que é a Resolução 06/2004, e que, examinando os estudos ambientais que se encontram disponíveis no endereço eletrônico da SMA, constatou que, em nenhum momento, há menção a essa área tombada, mas apenas ao Parque Modernista; que há referências nos estudos a quatro lotes solicitados para execução de postos de ventilação , mas ao consultar o Metrô tomou conhecimento de que se tratava de saídas de emergência; que quatro das casas que serão demolidas nessa região são tombadas, e isso caracteriza uma desfiguração do que foi regulamentado como preservação ambiental; o que se contrapõe à informação oferecida durante a apresentação de que não existem na área de influência direta áreas de conservação ambiental, uma vez que existe essa área que é tomada em um bairro-jardim; que o Metrô informou que, em virtude de normas técnicas de segurança internacionais, entre as estações não pode haver um espaço superior a 380 metros quadrados sem área de escape, mas ao examinar os estudos viu que nessa que seria uma área de escape será instalado um poço de ventilação; que a população está recebendo, como compensação da imposição dessa norma técnica de segurança que não pode ser questionada, uma área remanescente livre, mas o replantio será feito em outro local; que, por teimosia, visitou alguns poços de saída de emergência construídos pelo Metrô na região do Ipiranga, e constatou o que se encontra registrado no relatório que protocolou, ou seja, que ali existem áreas remanescentes do metrô que se encontram livres; que a população está encarando essas medidas como uma violação do regulamento do bairro, e que solicita à SMA uma análise e um parecer do relatório que está protocolando; que pedia esclarecimentos sobre a data em que os EIAs e os RIMAs serão atualizados e ficarão à disposição da população, pois foram verificados vários problemas nesses que se encontram disponíveis, entre os quais que os lotes a que se refere estão localizados na mesma rua mas um pouco mais abaixo, o que gera problemas de interpretação; que solicitava à SMA que, se possível, seu corpo técnico analisasse a possibilidade de retirar esses poços de ventilação e, também, se possível, que as compensações ambientais fossem feitas no próprio bairro, como prevê o regulamento. **Luiz Eduardo Córdia**, representante da Associação de Moradores jardim Novo Mundo, comentou: que, primeiramente, fazia suas as palavras do Senhor Antonio Cunha, o manifestante que o antecedeu, que, com muita propriedade, ressaltou pontos fundamentais dessa discussão; que o primeiro ponto foi que os moradores do Jardim Novo Mundo – um quadrilátero que se localiza ente as Avenidas do Bandeirantes, Ibirapuera e Santo Amaro, portanto Zona-1, estritamente residencial – foram surpreendidos pelos jornais, tendo alguns recebido uma carta, com a notícia de que deveriam sair de



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

seus imóveis, porque a área seria desapropriada, e que, portanto, não houve nenhuma discussão prévia, nem com o Metrô nem com qualquer órgão do Poder Público, sobre essa obra, e que se protesta-se contrariamente a essa situação, porque a sociedade civil organizada deveria ser ouvida; que, além disso, há questões sobre as quais havia discutido no dia anterior com técnicos do Metrô, entre elas as que se relacionavam com a localização dos poços de respiro e saídas de emergência que devem ser instalados no Jardim Novo Mundo, que se trata de uma zona estritamente residencial; que pedia informações e justificativas sobre a instalação da futura Estação Ibirapuera desses equipamentos; que reitera a questão formulada pelo Senhor Antonio Cunha, qual seja, que não está sendo levada em consideração a Zona 1; que perguntava também que, considerando-se que a região entre as Avenidas Moema e Bandeirantes possui solos moles e lençol freático raso, e que, portanto, quaisquer escavações podem causar movimentação geológica e afloramento do lençol freático, causando grandes impactos nas antigas e frágeis moradias do local, perguntava sobre as justificativas técnicas de que tais danos não irão ocorrer e que, se ocorrerem, quais os planos técnicos e práticos para ressarcimentos; que perguntava também se será feita uma análise técnica, prévia, ou seja, uma vistoria dessas casas, levando-se em conta o solo diferenciado do Jardim Novo Mundo e também do Campo Belo, pois nesse primeiro bairro havia o Córrego da Traição, que foi canalizado, e existia no Jardim Novo Mundo a Avenida dos Eucaliptos, que assim é chamada porque nela foram plantadas centenas de eucaliptos, uma vez que seu solo era muito úmido e essa árvore chupa bastante água; que, em última análise, o solo da região é diferenciado, o que oferece risco para as residências; que propõe uma rediscussão com o Metrô, com o propósito de se buscar alternativas para instalação, em outros locais, e não na Zona-1, dos poços de ventilação e das saídas de emergência, tendo a associação, a título de colaboração, levado ao conhecimento do Metrô locais alternativos para instalação desses equipamentos; que outra questão importante dizia respeito à segurança das residências dos moradores, para que não se repita o que aconteceu na Estação Pinheiros do Metrô, que provocou rachaduras em centenas de casas, inclusive ceifando vidas, em decorrência do cometimento de erros na construção dessa obra; que, portanto, esse é o apelo que se fazia, qual seja, buscar alternativas para a instalação dos poços de respiro e das saída de emergência, e zelar-se pela segurança dos imóveis, vistoriando-os. **Ana Maira Colucio**, representante do “Jornal São Paulo-Zona Sul”, comentou: que solicitava fossem oferecidas respostas aos esclarecimentos solicitados ao Metrô há algum tempo, precisamente sobre a localização das estações, o que vem questionando há alguns anos, sem sucesso; que se sabe, por um lado, que existe medo de a especulação imobiliária antecipar-se aos fatos, mas, por outro, há falta de transparência com a população que será diretamente afetada, o que incomoda; que, como a obra vai acontecer, tal como ocorre com a ampliação do Aeroporto de Congonhas, então que sua realização se dê de forma transparente para que a comunidade saiba efetivamente o que acontecerá; que compareceu à audiência para obter respostas que até então não obteve, como, por exemplo, que existem áreas que serão desapropriadas, e que, se por um lado, o decreto não é claro, por outro, não teve condições ainda de aprofundar a análise dos estudos, e perguntava pelo uso futuro que será dado a essas áreas, ou seja, quer saber em quais dessas áreas serão instalados os poços de ventilação e em quais serão construídas as estações, porque os estudos oferecem apenas uma noção não muito clara, e entendeu que esses dados seriam oferecidos à população antes de ela vir a essa audiência fazer os questionamentos, os quais poderiam ser mais pertinentes se já se soubesse, por exemplo, que metade da área do Parque das Bicicletas vai ser desapropriada para as obras do metrô, ou seja, 10 mil metros quadrados, com muitas árvores, e pergunta onde elas serão replantadas, e se, depois da desapropriação, essa área continuará um parque



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

ou será instalado nela um Shopping-center ou um supermercado, pois o Metrô atualmente vem concedendo muitas áreas que desapropriou para a iniciativa privada; pois, por exemplo, há planos para se transformar a área que foi desapropriada no passado em torno da Estação Vila Mariana para um hipermercado, embora as famílias tenham sido retiradas dela sob a justificativa de que nela seria implantado um equipamento que beneficiaria a sociedade; que a Estação Santa Cruz possuía um mega-estacionamento, que foi transformado em um shopping-center, e o movimento dessa estação passou a ser de 80 mil pessoas/dia, que parte desse público vem de carro, e não tem onde estacioná-lo; que perguntava quais compensações que a população terá pelas suas perdas, e que outra questão diz respeito ao fato de que várias das estações que serão construídas servirão a hospitais e não se sabia quais os anexos que seriam utilizados pelos pacientes. **Rosa Navarro**, representante do Instituto Memória Viva, comentou: 1) que muito do que foi falado abordou a maior parte dos problemas, e que há muitos anos atrás fazia avaliações de imóveis que seriam desapropriados para a construção de linhas do Metrô, cujo critério, na maioria das vezes, eram os gabaritos, pois não é levada em conta a questão da memória e dos referenciais urbanos, ou seja, é levado em consideração somente o valor das desapropriações; 2) que, no entanto, é importante levar-se em conta a memória das pessoas, seus referenciais, sua qualidade de vida, como, por exemplo, o Parque das Bicicletas, o Parque Modernista, e não apenas o entorno da área preservada, mas o conjunto que reverbera todas essas ações; 3) que perguntava aos técnicos do Metrô se no processo de desapropriação serão também considerados esses valores de referência da população que será afetada, ou se será considerado apenas o valor monetário; 4) que a falta de critérios que levem em conta as referências da população se reflete na situação em que hoje se encontra o Parque Dom Pedro, que possuía uma área enorme, que é histórica, a qual foi sendo assassinada, destruída gradativamente, a olhos vivos, porque nela foram sendo implantados terminais de ônibus e estações do Metrô, o que concorreu para sua total desconfiguração, na medida em que se transformou em um espaço para a circulação, deixando de ser uma oportunidade de convívio da população; 5) que não só o Parque Dom Pedro como também muitas outras áreas da Cidade de São Paulo precisam de intervenções, sim, mas com vistas a sua revitalização, e que não se tem idéia como os custos com esse processo são muito superiores do aqueles gastos com as desapropriações. **Oswaldo Luiz Baccan**, representante da Associação dos Moradores da Vila Mariana, comentou: 1) que realmente o Senhor Antonio Cunha havia abordado todas as questões, que ele, representante, abordaria, mas que existiam outras que ele pretendia abordar; 2) que, quando a Companhia do Metropolitano planejou essa obra, os moradores receberam uma carta que comunicava que seu imóvel seria desapropriado em seis meses, e essas pessoas moram na Vila Clementino, Chácara Kablin e Vila Mariana, e todos ficaram desesperados; 3) que as pessoas que vivem nessas regiões foram tratadas com grande descaso, pois obtiveram respostas para as questões que formularam, e elas têm de serem ajudadas para entender o que realmente se passa, pois muitas delas enfrentarão sérios problemas financeiros, pois possuem estabelecimentos comerciais nesses imóveis que não lhes pertencem, pois são alugados há muitos anos, mas neles encontram-se suas máquinas e instalações, pelas quais não serão indenizadas, pois é contemplada apenas a indenização dos imóveis, não existindo a possibilidade legal de esses comerciantes moverem uma ação contra o Metrô pedindo ressarcimento pelas suas perdas; 4) que as associações de bairros são entidades que estão em contato com as instituições, e essas associações levam as mensagens até a Companhia do Metropolitano, e elas têm de se unir para derrubar alguns óbices, elas têm de usar sua força para isso; 5) que foi realizada uma reunião com os técnicos da Companhia do Metropolitano esta semana, oportunidade em que solicitou explicações sobre a área



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

tombada da Chácara Kablin e sobre o Arco do Suzano (?) que está sendo tombado pelo Condephaat e que também será desapropriado; 6) que a Estação Santa Cruz foi construída em área desapropriada e em seguida cedida a um particular que nessa área construiu um megaempreendimento, ou seja, um shopping-center, o que demonstra ter sido desnecessária a desapropriação de toda aquela área, cuja utilização não é de interesse público, que foi o motivo alegado para a desapropriação; 7) que, quando confrontada com qualquer protesto ou reivindicação, a Companhia do Metrô argumenta apenas que traçou uma linha que tem de ser respeitada, que esta é a tática da tecnocracia, não levando em conta que naquela área ou região se encontram pessoas que têm necessidade, como senhoras de idade, famílias que viveram ali a vida inteira, que possuem ali sua história, pois seus filhos ali nasceram e seus parentes ali moram; 8) que não é contrário à expansão do metrô, mas tem de ser levada em conta as pessoas e o meio ambiente; 9) que a Companhia do Metrô argumentou que constrói essas obras para promover a melhoria da vida das pessoas, que só realiza obras maravilhosas, mas as pessoas que aí se encontram não foram ouvidas; 10) que solicitava fossem dadas respostas para as perguntas que foram formuladas, porque as pessoas têm o direito de saber o que estão fazendo com o bairro, que estão acabando com as áreas verdes e que é preciso lutar contra isso; 11) e que, portanto, os moradores devem lutar juntamente com as associações, pois só os moradores podem resolver esse problema. **Edvaldo Sarmento**, representante da Associação dos Moradores do Entorno do Aeroporto de Congonhas, comentou: 1) que trazia sua solidariedade a essa luta contra o totalitarismo de um Governo pelo qual se lutou por acreditar-se na democracia e que, nessa luta, em 1968 tombaram alguns companheiros, e outros que hoje se encontram no poder exercem o mesmo totalitarismo, e não a democracia, o que o deixava muito triste; 2) que chamava atenção não para os males da desapropriação, mas para um mal maior, que é a tramitação na Câmara Federal da PEC-12/2006, que estabelece medidas que, se aprovadas, farão com que os proprietários que hoje forem desapropriados não recebam a indenização, mas, sim, seus herdeiros, porque essa PEC permite aos Governos Estaduais e Municipais protelarem “ad-aeternum” o pagamento dos precatórios, concedendo privilégio aos imóveis que forem a leilão; 3) que, infelizmente, as correntes políticas não participam das audiências, e, por isso, pedia a todos os que estão presentes e que, de alguma forma, estão ligados a correntes partidárias ou trabalham para algum Vereador ou algum Deputado Federal ou Estadual, que lutem para que essa PEC não seja aprovada, pois existem condições para que ela o seja. Passou-se à etapa em que as pessoas se manifestam em seu próprio nome. **Marcelo Chedid** comentou: 1) que mora no Alto de Moema, próximo da Estação Ibirapuera, e que observou no mapa que havia um círculo em volta das estações e queria saber o que esses círculos representam, se significam que as áreas que cercam serão mais prejudicadas ou se são áreas mais problemáticas, e que fazia essas perguntas porque tinha de se prevenir; 2) que perguntava se a Companhia do Metropolitano pagará seguros, pois foi orientado a entrar com uma ação cautelar, a qual implicava custos; 3) que achava importante que o metrô passasse próximo do lugar onde residia, mas, como dissera em outra audiência, os moradores deveriam contratar técnicos que discutam as propostas dos moradores com os especialistas que trabalham para a Companhia do Metropolitano, pois, como leigo, não sabe discernir o que é mais proveitoso e oportuno, como, por exemplo, acerca da localização dos pólos de respiro, que não acha adequada porque pode acarretar problemas para a população; 4) que perguntava o que será feito com os 10 mil metros de área que serão desapropriados próximos das estações, ou seja, qual a utilização que lhes será dada; 5) que o projeto tem de ser mostrado para que possa ser discutido e que é imprescindível que dele conste qual a utilização que será dada, e que os primeiros a serem orientados devem ser os idosos. **Ary de Barros Lima** comentou: 1) que o Plano



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

Diretor projetou para 2025 a revisão e a reestruturação dos serviços essenciais, mas que, no entanto, a verticalização do bairro está acelerando a expansão de prédios de alto gabarito, atraídos pela especulação imobiliária favorecida pela expansão do metrô; 2) que, sem dúvida, esses fatos comprometem as previsões formuladas para 2025, motivo por que perguntava o que a Prefeitura tinha de reserva para evitar a saturação das redes de esgoto, de gás e de energia ; 3) que outra pergunta era a seguinte: o que se pode esperar da Prefeitura para que não implante no bairro uma nova Rua 25 de Março, com toda a problemática que aí existe, como, por exemplo, a proliferação do comércio ambulante, e que, em vez disso, ela tome medidas para garantir ao bairro segurança, ordem e higiene sustentáveis; 4) que acredita e entende que a modernidade não é degradação e a inviabilidade do meio ambiente, e que é preciso crescer, modernizar, mas sem degradar. **Vicente Alves** comentou: 1) que morava próximo da área onde será construído o poço de ventilação na Rua Rouxinol; 2) que, além de todos os problemas colocados e debatidos, o que mais chamou sua atenção foi a falta de transparência por parte da Companhia do Metropolitano em relação às desapropriações, o que o leva a perguntar se essa companhia não possui, em seu quadro de funcionários, uma socióloga que entreviste os moradores dos bairros que serão atingidos por essa obra de expansão do metrô, identifique os proprietários dos imóveis, aquele que serão desapropriados, como é o caso de sua família que tem seis imóveis próximos do local onde será construído o poço de ventilação, cujos proprietários são duas viúvas e um senhor de 82 anos, e a área onde se encontram é próximo de outra onde que pertence à empresa Cauôa, e que não será atingida por essa obra; 3) que seu pai havia alugado um imóvel no dia 16 de março último, e este imóvel encontra-se vazio pois o cliente desistiu do aluguel e seu pai ficou sem essa renda, que seria de 10 mil reais por mês; 4) que foi informado de que a Companhia do Metropolitano não indeniza através de precatórias e queria, então, saber qual o critério que de que ela se utiliza para indenização dos imóveis, ou seja, se a quantia a ser paga corresponde ao valor venal da propriedade; 5) que pretende promover uma discussão que não se prenda apenas ao traçado do metrô, mas, também, às indenizações, ou seja, a forma como elas serão feitas. **Pedro Alberto dos Santos**, inicialmente fez referência à localização de alguns equipamentos desenhados no painel exposto e perguntou: 1) de onde partiria o Metrô Leve; 2) se ele contornaria toda a extensão do Aeroporto de Congonhas; e 3) se o desenho ali exposto havia contemplado a possível extensão desse aeroporto. Em seguida comentou: 1) que, por ocasião da audiência pública sobre a ampliação do Aeroporto de Congonhas, ficou admirado com a quantidade de associações presentes, e que, durante essa audiência, ficou agradecido com a menção a sua pessoa feito pelo Senhor Antonio Cunha pelo fato de ele, manifestante, ter conseguido fosse realizada mais essa audiência, mas que seu trabalho não merecia destaque porque seu papel foi o de um office-boy e foi motivado pelo critério que se podia perder essa questão, mas não o prazo; 2) que, se esse aeroporto for ampliado, São Paulo se tornará o “boi de piranha”, pois o Estado de São Paulo levanta o Brasil, mas ao preço de a Cidade de São Paulo vir a sucumbir. **Sônia Maria da Cunha** comentou: 1) que está indignado com o tratamento dispensado pela Companhia do Metrô aos moradores, e triste e desolada por ser tratada como gado, que é posto em cima do caminhão para ser abatido, e que isso doeu em sua alma e na alma de seus filhos; 2) que é moradora da Rua Luís Brandão, 17, onde mora uma senhora de 95 anos, viúva, e que, com a destruição de sua casa, não terá outra alternativa senão ir para o asilo ou para a residência de algum funcionário da Companhia do Metrô; 3) que os funcionários dessa companhia chegaram às casas dos moradores e informaram que eles teriam seis meses para sair delas, sem levar em conta os jovens que estudam, como acontece com suas netas, que também estudam num colégio próximo do lugar onde moram; 4) que a forma como a Companhia do



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

Metrô comunicou esse fato aos moradores foi cruel e calculista, pois entregou uma carta que informava que eles teriam seis meses para saírem de suas casas, e que, se não tivesse para aonde ir, a Companhia pagaria as despesas com a mudança; 5) que ela não tinha para aonde ir, pois é caseira da casa e cuidadora da Dona Suzane, que tem 95 anos, e que o Senhor José Flor Sobelo, que nela também mora tem ali também seu ganha pão e dali também será retirado; 6) que ninguém os informou dois anos atrás que haveria desapropriações, e perguntava se o progresso era isso, pois, em seu nome, as pessoas eram tratadas como lixo, como nada, que a casa onde morava com seus filhos e netos será destruída e perguntava aonde eles iriam morar; 7) que pedia que os técnicos da Companhia do Metrô propusessem saídas, porque, se tiver de sair dessa casa dessa forma, ela precisa não só de seis meses, mas de muito mais, porque tem filhos estudando, e, como todos sabem e dizem, criança tem de ter escola, e seis meses são insuficientes para se organizar e arranjar uma nova escola, e, sendo assim, ela precisa de tempo para se organizar, precisa de um ano ou mais, e que, para retirá-la dali em seis meses, a Companhia do Metrô tem de mostrar que ela, moradora, está errada; 8) que os moradores vão-se mobilizar e não sairão de lá com um papelzinho na mão, porque não é justo, porque ninguém é gado, e, sim, ser humano, cidadão, que paga impostos e vota. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. **Carlos Giannezi**, Deputado Estadual, teceu os seguintes comentários: 1) que faria algumas considerações, a exemplo da manifestante que o antecedeu, que, com muita propriedade, manifestou-se; 2) que aquilo que deixou os moradores indignados, e, também, a ele, parlamentar, foi a forma impessoal e desumana através da qual os moradores foram comunicados sobre o processo de desapropriação, pois essa comunicação foi feita através de uma cartinha sem destinatário, distribuída nos bairros da região, o que se constitui numa falta de respeito muito grande, porque as pessoas têm sonhos e expectativas; 2) que muitos moradores são comerciantes, têm seu sustento a partir desses imóveis, os quais muitas vezes são alugados; 3) que esse processo já começou com essa falha muito grande e que já havia solicitado uma audiência com o Presidente da Companhia do Metropolitano e com o Secretário de Estado dos Transportes Metropolitanos, com o objetivo de aprofundar essa discussão e registrar esse desagrado; 4) que a segunda questão que pretendia colocar dizia respeito ao início de uma obra que envolve um processo de desapropriação sem se ter a aprovação do EIA/RIMA, o que é altamente discutível, o que talvez o leve a acionar o Ministério Público, se não se obtiver uma justificativa coerente dessa companhia; 5) que outra questão pertinente dizia respeito ao fato de não terem sido desapropriados alguns imóveis, como, por exemplo, estacionamentos de shopping-centers, em detrimento do pequeno comerciante e dos moradores, e que essa realidade o leva a pensar na possibilidade de se mudar o traçado do metrô; 6) que, a seus olhos, a situação que esse traçado cria não se consolidou, e, por este motivo, insiste na negociação, porque a audiência é um debate técnico, mas é necessário, também, um debate político aprofundado, porque é possível mudar esse traçado, como aconteceu com o de Santo Amaro, cuja população conseguiu que o projeto que cortava galerias fosse mudado, o que, a princípio, pareceu inexequível estabelecer-se essa negociação; 7) que, em vários momentos da construção das estações das novas linhas, houve negociações e mudanças, e não será diferente com essa linha; 8) que continuará insistindo com as audiências públicas e, também, com a discussão política, que tem poder de decisão, pois, tecnicamente, sempre se tem soluções, como já se insinuaram nas conversas que estabeleceu com os técnicos vinculados à Companhia do Metropolitano e com o Sindicato dos Metroviários, pois há sempre alternativas que diminuem os impactos prejudiciais; 9) que havendo vontade política, é possível reverter essa situação, mas é necessário também manter mobilizado o movimento dos moradores, dos comerciantes e as



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

associações com o propósito de pressionar o Governo a rever esse traçado. **Jamil Murad**, Vereador do Município de São Paulo, comentou: 1) que os dois motivos que o levaram a comparecer a essa audiência foram: primeiro, ter chegado a essa região em 1971, quando estava sendo construída a Linha Norte-Sul do metrô; e ser parlamentar que, como tal, fez o juramento de defender os interesses públicos; 2) que os moradores que se manifestaram são pessoas qualificadas, vividas, que reconhecem os motivos aos quais se referirá, entre os quais o de que a Grande São Paulo possui a população do Chile e de Portugal, e que, portanto, precisa de metrô, de trem, de ônibus e de carro, ou seja, de meios de transporte à altura de uma metrópole com 11 milhões de habitantes; 3) que ninguém é contrário à expansão do metrô, mas há problemas graves, como, por exemplo, o fato de o Governo do Estado dirigir a Companhia do Metropolitano, e os município, por sua vez, serem representados pelo Poder Municipal e essas duas instâncias conversarem muito pouco; 4) que há vários problemas cuja solução depende de debate, de audiência pública, de questionamento e de reflexão; 5) que a Companhia do Metropolitano é uma grande empresa, com qualidade, como demonstra sua avaliação muito positiva, mas ela também comete erros, como aqueles que ocorreram no largo de Pinheiros, cujas consequências foram muito graves; 6) que a Companhia do Metropolitano continua cometendo erros, como bem mostraram os depoimentos apresentados;. 7) que, no dia anterior, realizou-se uma audiência numa Subprefeitura, à qual compareceram algumas pessoas que se manifestaram nessa audiência e outras que igualmente falaram da angústia que sentem quando receberam uma carta destinada ao “proprietário”, sem nome e sem endereço, o que manifesta uma falta de cuidado com o pequeno proprietário que pouco possui se comparado com o grande volume de dinheiro com que lida a Companhia do Metropolitano, e que se perguntava se esse era o motivo pelo qual essa empresa tratou os moradores como números; 8) que os exemplos colocados mostram que, muitas vezes, a orientação é que, como se tem de desapropriar, se desapropria uma área maior que a necessária, lesando o futuro das famílias, e, posteriormente, as áreas que foram desapropriadas mas que não foram utilizadas são vendidas ou são objeto de parcerias público-privadas, que podem até ter sido planejadas anteriormente, pois não se pode ser inocente, mas dialogar com respeito; 9) que o objetivo de sua participação nessa audiência não é “detonar” a Companhia do Metropolitano, mas mostrar que ela tem falhas, pois é administrada por seres humanos que possuem interesses e cometem falhas e erros, e que as audiências são oportunidades de se colocar à mesa essas questões; 10) que é necessário que essas obras passem pelo crivo da sociedade de maneira crítica, e que ficou impressionado com as opiniões qualificadas que ouviu; 11) que a quantidade de desapropriações tem de ser muito bem analisada, ponto a ponto, como também a localização dos poços de respiro é necessário que seja examinada com muito cuidado; 12) que há esses e outros aspectos que devem ser discutidos, e as audiências são realizadas não só para dar cumprimento à legislação, não só como rotina, pois a expectativa é que elas produzam resultados práticos; 13) que uma médica, professora de faculdade de medicina, confirmou que será atingida, demolida, ou seja, a casa para cuja construção trabalhou a vida inteira, com vistas a ter alguma segurança na maturidade; 14) que não se pode construir uma sociedade mais civilizada e mais respeitosa se não se respeitar cada evento, se pensar-se apenas no número de imóveis que serão demolidos, pequenos se comparados aos benefícios que essa extensão acarretará, pois, como nefrologista, aprendeu a lutar pelo sucesso de um único transplante de rins, aprendeu a não levar em conta apenas a estatística, mas respeitar cada ser humano; 15) que concordava como Deputado Estadual Carlos Giannezi de politizar esse debate, e acha que deveria se procurar o próprio Governador, pois ele é o Chefe-Geral da Companhia do Metropolitano, eleito para dirigir os destinos



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

políticos do povo de São Paulo e que tem sob sua jurisdição uma empresa que cometeu, até o momento, algumas falhas que precisam ser corrigidas. A uma manifestante, que se declarou representante da Associação dos Moradores de Moema, foi, como declarou o Secretário-Executivo, concedida a palavra quando já ultrapassada a fase na qual deveria ter-se pronunciado, o que foi feito, segundo este Secretário, por saber de antemão que existiria consenso em relação a essa pequena desobediência do regimento, pois o que deveria prevalecer era princípio democrático da livre manifestação. Esta manifestante comentou: 1) que Moema será prejudicada com a implantação dessa linha do metrô; 2) que existe em Moema a Avenida dos Eucaliptos, que abrange parte do bairro Jardim Novo Mundo, e possui esse nome porque ali foram plantadas centenas dessa árvore, que, pela sua condição de sugar água, era apropriada àquele terreno pouco consistente, e que, por isso, os estudos geológicos têm de se aprofundados para evitar-se conseqüências desastrosas; 2) que, como comentou o parlamentar que a antecedeu, se temia pela possibilidade de as desapropriações serem feitas além do necessário, pois estão desapropriando uma área muito grande, e que, por esse motivo, a associação que representava solicitava mais discernimento no que concernia à quantidade de imóveis a serem demolidos, pois, depois, não há mais nada a fazer, pois já se retirou uma série de casas e já se causaram transtornos desnecessários; 2) e que, portanto, sua reivindicação é que haja justiça no que diz respeito às desapropriações, pois não se é contrário à implantação do metrô, mas, sim, ao exagero de algumas medidas. Passou-se à fase das réplicas. **Manoel da Silva Ferreira Filho**, representante da Companhia do Metropolitano, comentou: 1) que eram válidas todas as questões colocadas, porque a audiência é o momento oportuno para isso, e que as questões técnicas e aquelas relacionadas com a comunicação da desapropriação foram a essência dos questionamentos; 2) que há questões que dependem do Município e do Estado, pois, se por um lado a Companhia do Metropolitano pertence ao Estado, por outro, há problemas e aspectos ligados à municipalidade, e, muitas vezes, há um entrecruzamento entre essas duas instâncias; 3) que há também aspectos políticos, e, como foi colocado, seria solicitada a realização de uma reunião com o Presidente da Companhia do Metropolitano para abordá-los; 4) que muitos dados que foram colocados têm respostas, pois, como foi dito, a Companhia do Metropolitano vem recebendo a comunidade, há dias, há trinta dias ou há poucos dias; 5) que há problemas sobre os quais não se tem ainda todos os dados técnicos, como, por exemplo, sobre a exequibilidade de possíveis mudanças na localização dos poços de ventilação, das estações e, até mesmo, do próprio traçado, ou seja, não há condições de oferecer-se respostas claras e objetivas a esse respeito, embora se saiba que os presentes estão esperando essa resposta, mas todas elas foram anotadas, como também o nome das pessoas que se manifestaram; 6) que, no entanto, algumas questões podem ser respondidas, e que alguns técnicos vinculados à companhia estão aqui e podem respondê-las; 7) que está aqui para oferecer algumas respostas, e que, por exemplo, sobre a localização do “Metrô Leve” e se ele contornará ou não o Aeroporto de Congonhas, tem a dizer que o escopo desses estudos se encontram em fase de formulação e que os técnicos responsáveis, ou seja, aqueles que o estão formulando não estão presentes, não podendo, portanto, oferecer a seu respeito uma resposta precisa; 8) que a comunicação insatisfatória da Companhia do Metropolitano, tal como apareceu, pode ser resolvida, porque essa companhia sempre se pautou numa boa comunicação com as pessoas atingidas por suas obras, sempre teve essa preocupação quando da implantação de cada uma das linhas; 9) que, no entanto, casos esporádicos ocorrem, mas podem ser modificados, discutidos, pois se tem em mente que a comunicação com a população deve ter a qualidade que outros serviços prestados pela Companhia do Metropolitano possui. Nesta oportunidade, interveio o Secretário-Executivo do Consema informando que acabara



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

de falar com a representante do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental da Cetesb, que estava sentada à Mesa Diretora dos Trabalhos, e que ela o informou que toda questão pertinente que não for respondida nesta audiência o será pela Companhia do Metropolitano posteriormente, a qual fará parte do processo, e que, além disso, todo interessado que assim o desejar terá ainda o prazo de cinco (5) dias úteis para encaminhar sua contribuição ou questionamento, que ele será enviado a esse departamento para que os técnicos o examinem e, se a julgarem pertinente, a incorporem no projeto.

Antonio Carlos, vinculado à Companhia do Metropolitano, ofereceu os seguintes esclarecimentos:

1) que, diferentemente do que pode parecer, os técnicos da Companhia do Metropolitano possuem uma história que vem de longa data, com a implantação das diversas linhas, e que, tendo essa experiência, confessa que o processo de desapropriação sempre foi uma questão muito delicada, e que sempre é difícil falar de desapropriações, porque elas interferem na vida das pessoas, e que, portanto, não se trata de uma tarefa fácil, mas que, infelizmente, tanto em São Paulo como em qualquer parte do Mundo, não se consegue implantar metrô sem desapropriações; 2) que este é um fato concreto quando se implanta uma linha ou se retira um determinado traçado; 3) que as desapropriações ocorrerão e que a Companhia do Metropolitano tem-se dedicado a isso, desde 2004, quando começaram as desapropriações para a Linha 4, que tornou necessária a demolição de duzentos e vinte e sete imóveis, e que, quando se implantou a Linha 2, tornou-se necessária a demolição entre cento e oitenta e duzentos imóveis, a depender do que se encara como desapropriação; 4) que, em todas essas linhas, o processo de desapropriação é difícil, tem de se reconhecer isso, e o que a Companhia do Metropolitano tem praticado é manter seus canais abertos para atender individualmente o desapropriado e dar a ele toda orientação e suporte necessários; 5) que começará por uma questão que está sendo divulgada pela mídia e que, pessoalmente, espera que não aconteça, e essa questão diz respeito ao pagamento das desapropriações por precatórios, pois todas as desapropriações feitas pela Companhia do Metropolitano são pelo valor de mercado do imóvel, à vista e na conta do proprietário, e que, portanto, o que se divulga não corresponde à verdade; 6) que sobre o valor do imóvel, a Companhia do Metropolitano optou, até para garantia do expropriado, promove as ações de desapropriação na esfera do Poder Judiciário como aconteceu com as Linhas 2 e 4, cujas negociações não foram feitas diretamente com a Companhia do Metropolitano, embora a ação judicial de desapropriação permita, a qualquer momento, o acordo entre o expropriado e o poder expropriante; 7) que, no processo de desapropriação, o Juiz de Direito da ação nomeia um perito de sua confiança, o qual, portanto, nem é designado pela Companhia do Metropolitano nem pelo desapropriado, embora este último tenha a prerrogativa de indicar um assistente técnico para concordar ou discordar do valor que o perito judicial arbitara, o qual é uma pessoa isenta no processo; 8) que, para determinar esse valor, o perito vai ao mercado e faz uma pesquisa dos valores de imóveis, não procedendo, pois, a informação de que a Companhia do Metropolitano desapropria pelo valor venal – essa informação não corresponde à realidade; 8) que essa companhia é obrigada, por força legal, a fazer uma oferta, porque ela não pode ir à Justiça e nada ofertar, e que ela, portanto, faz a oferta que entende ser o valor de mercado, mas que o desapropriado não é obrigado a aceitá-la, e, independentemente da oferta feita, o juiz nomeia o perito de confiança, e, no caso das desapropriações das Linhas 2 e 4, o processo de desapropriação ocorreu de forma muito tranqüila, no contexto de desgaste próprio a essa negociação; 9) que a Companhia do Metropolitano possui sensibilidade em relação aos aspectos envolvidos nesse processo, e que ele, técnico, há vinte anos lida com essa questão, e sempre se encontra disponível para conversar individualmente com o desapropriado; 10) que passará agora a responder as questões formuladas, e pede desculpas por não



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

ter conseguido anotar o nome de cada pessoa que se posicionou e cujas questões tentará responder; 11) que, em relação às áreas que serão desapropriadas para implantação da Estação Servidor Público, como em todo os processos dessa natureza, se procurará desapropriar as áreas necessárias tão-somente para implantação dessa estação e dos acessos, além daquela indispensável para a execução das obras envolvidas, normalmente chamada “canteiro de obra”; 12) que, posteriormente, ao se definir o uso, aquela área que não for mais necessária para implantação desses equipamentos – e não só nessa estação, como em qualquer outra –, caso o proprietário possua ainda interesse de reavê-la, a Companhia do Metropolitano poderá estabelecer uma negociação, como já procedeu em outras oportunidades; 13) que, embora se procure desapropriar o que é absolutamente necessário, só com a elaboração do projeto executivo é possível definir exatamente o que é necessário para a implantação do empreendimento e o que poderá ser devolvido à população posteriormente, e isso é praticado, não se constituindo, portanto, nenhuma novidade; 14) que o critério para a implantação da Estação Servidor Público nas áreas onde se encontram as quadras de tênis é a existência de um complexo hospitalar de grande importância para a região, o que é integrado pelo Hospital do Servidor Público, o Hospital Evaldo Foz e a ACE; 15) que, ainda em relação a essas quadras, a desapropriação foi decretada porque se trata de um concessão do Município de uma área pertencente ao Estado, que possui uma extensão de 7 mil metros quadrados, e que, depois de construída a estação, ela pode até ser devolvida para as quadras de tênis ou ter outra utilização a ser dada pelo Município que possa contemplar uma população maior; 16) que, em relação ao Poço Iaúma, que se localizará entre as duas estações, qualquer modificação demanda estudos técnicos extremamente complexos, inclusive o atendimento de instrumentos normativos, que, entre outras, estabelece a exigência de que os poços de respiro e as saídas de emergência sejam instalados entre as estações, tanto para que haja ventilação como para que, em caso de eventual acidentes, as pessoas possam ser retiradas do túnel; 17) que outra questão colocada disse respeito ao Parque das Bicicletas, que ocupa uma área de dezesseis mil metros quadrados e possui grande importância para a população de São Paulo, pois não é usado somente pela população de Moema, mas de toda a cidade, e este parque será temporariamente interditado para construção do estacionamento subterrâneo dos trens do metrô, mas essa área voltará a ter o mesmo uso que atualmente tem, com suas pistas de bicicleta, e, também, há a possibilidade de serem replantadas as árvores que serão retiradas para a abertura das valas, sem as quais não é possível construir-se esse estacionamento; 18) que a indicação das áreas que serão desapropriadas consta do sítio eletrônico da Companhia do Metropolitano, e se trata de um desenho técnico, pois esta é uma das exigências legais que tem de se observar quando da elaboração do decreto de desapropriação; 19) que sobre a área onde será construído o poço de ventilação relacionado com a Estação Chácara Kablin, já ocorreram três reuniões com as pessoas diretamente envolvidas, e uma delas, a que aconteceu na associação dos moradores do bairro, como foi explicitado, trata-se efetivamente de uma área tombada aquela que constitui o envoltório da Casa Modernista e que serão respeitados os parâmetros definidos pelo poder regulador, o Condephaat e o Concrisp, mas esse tombamento não se constitui em um impedimento para construção dessa estação; 20) que não haverá intervenção nas áreas próximas ao Poço Iaúma, pois a Companhia do Metropolitano usará estritamente a área necessária para a construção desse equipamento e lhe conferirá um tratamento arquitetônico condizente com o bairro para que não se torne um corpo estranho a ele; 21) que, em relação aos imóveis que se encontram na área de influência das obras em toda a extensão do traçado, com base nos estudos geológicos a Companhia do Metropolitano, até mesmo para se resguardar, se antecipará à ação cautelar, realizando uma vistoria deles, antes da implantação da obra, documentando sua



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

situação, e esse documento, que pode ser entregue ao proprietário, servirá de base para uma comparação da situação do imóvel após a construção da obra, mas, se o proprietário assim o desejar, nada o impede realizar sua própria vistoria, arcando com os custos, mas, no que diz respeito à sua preocupação com a ação cautelar, esta é de certa forma atendida pela Companhia do Metropolitano; 22) que a Companhia do Metropolitano é uma matriz econômica muito complexa, pois depende de investimento de bancos financiadores internacionais, e que, portanto, a construção do metrô não é um processo simples, é longo e, dependendo da conjuntura econômica, se torna difícil precisar o prazo para sua construção, até mesmo porque o tempo de maturação de um projeto é longo, não dando, portanto, neste momento para se antecipar e anunciar algumas medidas; 23) que a Companhia do Metropolitano tem de adotar algumas medidas preventivas, como aquelas que se referem à comunicação, pois, por exemplo, ela enviou correspondência personalizada aos proprietários, pois delas constava o nome de cada um. Nesse momento teve lugar uma série de protestos por parte das pessoas presentes, refutando a afirmação de que a correspondência fora endereçada aos proprietários dos imóveis de forma personalizada, após o que o Engenheiro **Antonio Carlos**, concluiu sua intervenção dizendo que retirava a afirmação sobre a personalização da correspondência, mas que a Companhia do Metropolitano pretende estabelecer com os proprietários que serão desapropriados um diálogo profícuo. **Celina Bragança Cláudio**, representante do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA, comentou: 1) que o departamento que representa é aquele que conduzirá o processo de licenciamento ambiental em nível estadual, o que ocorrerá em várias fases, o que parece não ter ficado esclarecido para as pessoas presentes; 2) que a fase em que se encontra o processo de licenciamento desse empreendimento é o da concessão da licença prévia, que, se concedida, se segue a concessão das licenças de instalação e, após esta, à concessão da licença de operação, e que, portanto, esta é a primeira fase do licenciamento, que tem, outros procedimentos, o da realização da audiência pública; 3) que, com base nos subsídios colhidos durante a audiência e outros já colhidos pelos próprios técnicos do DAIA ao analisar o Estudo de Impacto Ambiental, este departamento enviará ao empreendedor a solicitação de que ele encaminhe estudos complementares para que esclareça as questões e aspectos que, julga, ainda não se encontram suficientemente esclarecidos; 4) que as alternativas tecnológicas e a de localização é um dos itens do Estudo de Impacto Ambiental que, caso se constate que não foi suficientemente analisado e contemplado, o DAIA pedirá informações complementares; 5) que, com base em todas as informações já constantes dos estudos apresentados e naquelas que ainda serão oferecidas pelo empreendedor em resposta às solicitações que serão feitas, a equipe técnica desse departamento elaborará um parecer técnico que será submetido à apreciação do Consema, o qual concluirá pela viabilidade ou inviabilidade ambiental desse empreendimento, e que, caso conclua pela sua viabilidade, será concedida a licença prévia ao empreendimento, à qual normalmente se junta uma série de exigências e recomendações que, necessariamente, têm de ser implementadas pelo empreendedor para que ele obtenha as licenças seguintes acima mencionadas. Depois de o Secretário-Executivo informar, respondendo às perguntas feitas por um manifestante, que, se a área técnica entender que as informações oferecidas até agora não são suficientes, ela elaborará o parecer sobre a viabilidade ou inviabilidade ambiental do empreendimento, mas, se entender que são insuficientes, ela pedirá complementações, e, se estas, aos seus olhos, parecerem insuficientes, eles exigirão outros estudos até que se convença de que esta munida de todas as informações necessárias para elaboração desse parecer que será apreciado pelo Consema e ficará à disposição do público. **Nestor Tupinambá**, vinculado à área de projetos da Companhia do Metropolitano, ofereceu os seguintes esclarecimentos: 1) que, por não ter um cargo



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

executivo na companhia, não poderia promover nem coordenar nenhum debate, mas que nela trabalha há trinta e dois anos, que é engenheiro formado pela USP; 2) que, com relação à ventilação, a construção dessa linha obedecerá à norma intitulada “National Fire Protection Association n° 130”, que é muito rígida, pois o Corpo de Bombeiros determinou que ou ela seria adotada ou não aprovaria a implantação dessa linha, e uma de suas exigências é a construção de todos os poços de ventilação e de todas as saídas de emergência que foram projetadas, embora reconheça que por não contar com motores de explosão, mas, sim, motor elétrico, o metrô não expel gases; 3) que pode acontecer que o trem do metrô ao sair do túnel e entrar em uma estação pode provocar uma forte fumaça, e daí a utilidade dos poços de ventilação, impedindo que a área seja degradada; 4) que outra exigência são as saídas de emergência, que serão construídas entre as estações e que devem ter, no máximo, trezentos metros para que as pessoas possam por ela evadir-se; 5) que, em relação ao Parque Modernista, acredita que não ocorrerá nenhum problema, porque o “tatução” é um método segundo, seu solo e bom, sem manchas, e que o inconveniente será a demolição dos quatro sobrados ali existentes; 6) que essa linha captará energia com isolantes ultramodernos; 7) que, contrariamente ao que foi dito, no processo de implantação do metrô foram desapropriados importantes estabelecimentos como o Pão de Açúcar e o Banco Itaú quando da construção do traçado em Santo Amaro; 8) que ainda não está definida a localização da Estação Água Espraiada; 9) que, desde que começou a se construir a Estação Chácara Klabin surgiram alguns espigões e um das conseqüências foi que o poço que se localizaria na Souza Ramos teve de ser implantada quase em frente da Casa Modernista; 10) que a construção do Poço Iraúna requer a demolição de uma casa totalmente adaptada ao seu proprietário, um senhor cego, o que lhe causou consternação, mas infelizmente ele não poderá ser implantado em outro lugar porque ter que ficar equidistante das Estações Moema e Ibirapuera; 11) que construir uma linha de metrô é um trabalho muito complexo, pois requer uma série de centralidades e tem de se antecipar a uma série de riscos. Karine Murachco, representante da Sistran Engenharia, empresa responsável pela elaboração dos estudos ambientais comentou: 1) que a Linha 5 está sendo construída e projetada ao longo de um eixo, que é um dos principais da cidade e que possui características comerciais e de prestação de serviços e que é também histórico; 2) que, quando ainda era uma vila, Santo Amaro já se comunicava com São Paulo; 3) que as estações nesse eixo se sobrepõem ao próprio Corredor de Santo Amaro; 4) que o adensamento que pode ocorrer na região será sobretudo localizado onde existem adensamento, especulação imobiliária e investimentos imobiliários; 5) que essa linha tem uma contribuição a oferecer para a acessibilidade, mas as construções seguem o Plano Diretor, que foi aprovado e não há muito tempo, mas ele tem de ser discutido e revisto pela sociedade; 6) que, com relação à compensação ambiental, a legislação do Sistema Nacional de Unidades de Conservação exige que ela seja feita em áreas de proteção integral, e, ao longo da Linha 5, ela não existe; 7) que, em relação à vegetação, há toda uma logística a ser obedecida, há um número de árvores a ser replantada, a implantação de caminhos verdes nos bairros atingidos, que são uma medida extremamente relevante, pois a cidade está se transformando e possui uma dinâmica urbana que deve ser considerada; 8) que, apesar dessas mudanças, o processo de discussão do Plano Diretor não foi inócuo e impensado, e este instrumento já considerou a implantação da Linha 5, e que, portanto, já havia prerrogativas e exigências em relação à implantação dessa linha; 9) que as questões específicas de desapropriação foram muito bem respondidas pelos representantes da Companhia do Metropolitano e que, como afirmou a Diretora do DAIA, há todo um processo pela frente que ainda tem seus desenvolvimentos, os planos e programas ambientais foram propostos e deverão ser detalhados alguns, então isso faz parte efetivamente do processo.



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

Antonio Cunha, representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema comentou: 1) que, sem querer ser grosseiro, pergunta, como se faz em face de algumas situações, “será que eu estou falando grego?”, pois, durante meia hora disse tudo que tinha a dizer e tudo parece ter entrado por um ouvido dos representantes da Companhia do Metropolitano e saído por outro, porque agem da mesma forma, afirmando “tem de ser assim e pronto, acabou, está tudo justificado, está tudo certo, tem de ser desse jeito e não pode ser mudado”; 2) que então pergunta: “O que estamos fazendo aqui? Estamos fazendo papel de palhaço? Então para que tudo isso foi e está sendo feito, se não podem mudar nada? Então como fica?” 3) que tudo isso é uma farsa, é apenas embalagem democrática, não tem conteúdo democrático nenhum, vai ter de ser assim e temos de aceitar.

Antonio Cortez, representante do Consema nesta audiência, teceu os seguintes comentários que: 1) que é sempre uma satisfação muito grande participar das audiências públicas promovidos pelo Sistema Estadual de Meio Ambiente, e que, embora não possa participar de todas elas, de qualquer maneira sempre que pode as acompanha, pois constata, em cada uma das que participa, quanto a sociedade avançou no estado de direito, como comprova a existência de alguns mecanismos, entre os quais a audiência pública; 2) que as audiências públicas promovidas pelo Sistema Estadual de Meio Ambiente são respeitadas, o que não é sem motivo, porque seu rito é rigorosamente obedecido, pois são conduzidas pela mão-de-ferro do Secretário-Executivo Germano Seara Filho, que também possui uma grande sensibilidade como demonstrou nessa audiência; 3) que o primeiro tópico que aborda não diz respeito especificamente à implantação dessa linha, mas a duas questões que afetarão este e outros projetos, e uma delas é o processo de desapropriação, regido pelas legislações estadual e federal as quais o gestor público deve necessariamente obedecer, sob pena de ser punido, embora elas contenham aspectos que merecem ser aprimorados, e entende ser este um trabalho que a sociedade civil – as associações de bairro, as organizações - deve conduzir juntamente com seus representantes nos Poderes Legislativo e Executivo, para que no futuro os técnicos e os gestores públicos possam ter uma condição melhor de trabalho, ou seja, condição que atenda os anseios da população, precisamente no que se refere ao processo indenizatório dos comerciantes que não são proprietários dos imóveis que são seu ponto de venda; 4) que outra legislação que, a seu ver, deve ser aprimorada é a que legisla sobre compensação ambiental, que obriga o empreendedor a atender à determinação nos órgãos ambientais responsáveis pelo licenciamento, assim como se subordinam a esses órgãos as zonas estritamente residenciais, que, embora não sejam parques, prestam serviços ambientais à população pela beleza que lhe conferem com as paisagens e pela boa qualidade do ar para a qual corroboram, motivo por que elas devem ser respeitadas; 5) que a segunda questão diz respeito à necessidade da implantação da Linha 5, que é muito bem-vinda, porque praticamente substitui a ligação sobre trilhos que já existiu na cidade de São Paulo; 6) que sobre essa linha já existem referências desde 1968, por ocasião da Administração Municipal do Prefeito Faria Lima, e, nessa época, se tratava de um elevado que passaria pelo eixo da Avenida Ibirapuera contra o qual se mobilizaram os moradores do bairro de Moema, que fizeram com que os técnicos desistissem dessa proposta; 7) que chegou a acompanhar o desenvolvimento desse projeto sobre o qual foram elaborados vários estudos que contemplavam alternativas de localização, de traçado e de estações, de forma a obter o melhor retorno, o máximo benefício, e que, portanto, trata-se de uma linha estudada há muito tempo pelos técnicos brasileiros e de outros países; 8) que, infelizmente, o pouco tempo destinado à realização de uma audiência não permite que o empreendedor apresente os estudos elaborados para esse projeto com todos os detalhes, pois são complexos e detalhados, e que assegurava terem esses estudos sido exaustivamente desenvolvidos, contemplando inicialmente



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

várias alternativas de traçado até se chegar, com base em matrizes multicriteriais, à definição final ora apresentada; 8) que, em relação à comunicação da Companhia do Metropolitano com os moradores que serão desapropriados, ela deve ser cercada de cuidados, porque é inerente a esse processo de negociação uma série de dificuldades, e que sem dúvida a construção de uma sociedade democrática constitui uma tarefa a ser realizada por todos os brasileiros, como bem demonstra a discussão e a formulação dos planos diretores, que, se por um lado significam um grande avanço em termos democráticos, por outro ainda é objeto de muitas críticas; 9) que considera imprescindível a retomada da discussão sobre o transporte público de qualidade, como o essa linha que se pretende implantar e que é parte integrando do Plano de Expansão do Governo do Estado de São Paulo de 207 a 2010, que se trata de uma verdadeira revolução dos meios de transporte de São Paulo, que é extremamente necessária, até mesmo porque São Paulo é uma cidade que promove a exclusão social e uma boa rede de transportes pode favorecer o processo inverso, de inclusão social; 10) que a implantação desse plano contribuirá para uma redução drástica do tempo gasto em viagens, pois, por exemplo, os 240 minutos atualmente gastos para se locomover do Grajaú até o Hospital das Clínicas será reduzido para 140 minutos, o que representa um ganho na qualidade de vida e, portanto, um ganho para toda a sociedade, porque contribuirá para o aumento da produtividade, para a melhoria econômica e, principalmente, para a saúde, na medida em que diminui o contato com poluentes; 11) que, para que tudo isso se torne possível, são necessários investimentos na potência elétrica, porque os sistemas atuais não suportariam aumento na demanda e é preciso se ter plena segurança de que não ocorrerão acidentes, como demonstra a história do metrô de São Paulo; 11) que a frota da Companhia do Metropolitano está aumentando, pois contará com 107 trens a mais, já tendo chegado os primeiros, que são mais modernos não só do ponto de vista estético ou de conforto, mais do ponto de vista do ganho ambiental, pois seu sistema de tração elétrica, além de permitir a redução do consumo de energia em torno de cinquenta por cento, com a substituição da gasolina e do diesel, não emite gases de efeito estufa; 12) que a própria utilização desse transporte reduz o consumo de energia, pois um passageiro da Linha-1 Azul, ao percorrer dez quilômetro, consome vinte e cinco vezes menos energia do que o passageiro de automóvel; 13) que o Professor Paulo Saldiva, que coordena o Laboratório de Poluição Atmosférica da Universidade de São Paulo, coordenou estudos que abrange seis capitais brasileiras, entre as quais a menos poluída é Recife, embora apresente padrões de poluição acima dos permitidos, o que causa perplexidade porque se trata de uma cidade à beira mar, com uma frota veicular bem menor do que São Paulo e com condições de dispersão favoráveis, e que se encontram no pólo oposto São Paulo, Curitiba, Rio de Janeiro, Brasileira e Belo Horizonte; 14) que o metrô contribui para uma redução do número de acidentes, pois contribui para evitar aproximadamente setenta e nove acidentes fatais; 15) que outra qualidade do metrô é afetar minimamente a superfície, aliada a sua capacidade de suportar 60 mil passageiros por hora em um sentido e 120 mil em dois sentidos, com a melhor qualidade possível, o que só se tornaria possível, com a utilização do automóvel, se precisaria de uma avenida com sessenta e seis pistas de largura para transportar essa mesma quantidade de pessoas; 16) que sua intenção era comentar a importância desse plano de expansão, que requer um investimento de 20 bilhões de reais só para o período de 2007 e 2010, recursos estes do Governo do Estado com algum aporte da Prefeitura do Município de São Paulo, e que não conta agora com nenhum recurso da União, embora espere contar com ele no futuro, pois assim se resolverá um problema ambiental, social e econômico seriíssimo, que é a questão do transporte, que constitui um impasse enorme para o desenvolvimento sustentável de São Paulo. Depois de declarar que todas as etapas da audiência pública haviam sido cumpridas; de



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

agradecer, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente Francisco Graziano Neto, a presença de todos e de informar que todo aquele que o desejasse contribuir para o aprimoramento desse processo poderia encaminhar, no prazo de cinco (5) dias úteis sua contribuição, ou por via eletrônica – consema.sp@ambiente.sp.gov.br - ou através dos Correios ou protocolando-a diretamente na Secretaria Executiva do Consema, o Secretário-Executivo, Germano Seara Filho, declarou encerrados os trabalhos dessa audiência. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Diretora do Núcleo de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.