



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

Ata da Audiência Pública sobre o Plano de Trabalho para elaboração do EIA/RIMA do empreendimento "Duplicação da SP-270 Rodovia Raposo Tavares, passagem de Cotia e contornos de São Roque e Brigadeiro Tobias", de responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem-DER, realizada no dia 29 de abril de 1999, na cidade de São Roque.

Realizou-se no dia 29 de abril de 1999, às 19:00 horas, no Teatro do Cine São José, localizado na Rua Rui Barbosa, 336, Centro, na cidade de São Roque, a Audiência Pública sobre o Plano de Trabalho para elaboração do EIA/RIMA do empreendimento "Duplicação da SP-270 Rodovia Raposo Tavares, passagem de Cotia e contornos de São Roque e Brigadeiro Tobias", de responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem-DER. Dando início aos trabalhos, o Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, ofereceu os seguintes esclarecimentos: que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente, Deputado Estadual Ricardo Tripoli, que não podendo estar presente, havia-lhe pedido para representá-lo, saudava e dava boas vindas a todos que haviam comparecido e também às autoridades presentes, e passaria a compor a Mesa de Trabalhos, chamando para dela fazerem parte o representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção de Recursos Naturais-CPRN e Diretor do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA, o geólogo Nilton Fornazari, e a representante do Conselho Estadual do Meio Ambiente-Consema, Lady Virgínia Traldi Meneses. Depois de expor, resumidamente, as normas estabelecidas pela Del. Consema 50/92 para a condução de audiência pública, convidou o representante da CPRN a dar alguns esclarecimentos iniciais sobre o processo de licenciamento, o qual teceu, grosso modo, as seguintes considerações: que o empreendedor havia apresentado um Relatório de Avaliação Preliminar-RAP sobre o empreendimento, tendo sido realizada uma reunião técnica em Sorocaba, quando foram avaliadas as informações nele contidas; que, de modo geral, um empreendimento poderia ser aprovado - e emitida a correspondente licença prévia -, bastando apenas a apresentação de RAP, desde que não se constatasse a possibilidade de ele vir a provocar impactos ambientais significativos; que as informações oferecidas durante a audiência pública seriam consideradas quando da elaboração do Termo de Referência para a elaboração do EIA/RIMA, após o que seria feita a análise e emitido um parecer técnico, que seria remetido ao Consema para deliberação. Em segundo lugar, foi dada a palavra à representante do Departamento de Estradas de Rodagem, Henriqueta Porto, que, durante quinze minutos, ofereceu, com o uso de eslaides, informações sobre o empreendimento, sua história, seus objetivos sociais e econômicos, sua abrangência, as formas e etapas de sua implantação, o esforço despendido pelo empreendedor para torná-lo adequado à legislação ambiental do País e para que suas alternativas de traçado não se constituíssem em obstáculo ao crescimento das comunidades dos Municípios de São Roque, Brigadeiro Tobias e demais Municípios da região. Em seguida, fizeram uso da palavra Volker Reinhold Link e Pedro Romanini, que durante trinta minutos ofereceram informações sobre o EIA/RIMA, no que dizia respeito à equipe de profissionais que o elaborou, às diversas áreas analisadas, a metodologia utilizada, o detalhamento dos aspectos físicos, biológicos e sócio-econômicos estudados, as etapas de sua elaboração, o material de que se utilizou, os impactos ambientais que identificou e, acima de tudo, as medidas de mitigação e compensação que propunham. Em seguida, passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade, tendo feito uso da palavra, inicialmente, Ondalva Serrano, representante da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde, que fez a seguinte reivindicação: que a entidade - representante de 73 Municípios - solicitava que os recursos de compensação financeira gerados pelo empreendimento fossem canalizados para obras de



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

recuperação ambiental e de melhoria da qualidade de vida da região. Victor Tavares, representante da Sociedade Amigos de Bairro Jardim Suíça Paulista, fez os seguintes questionamentos: que, devido ao atraso no início da obra, indagava se havia mesmo necessidade de discussão tão prolongada sobre o assunto e se ela de fato acarretaria benefícios diretos às populações envolvidas. Eugênio Carlos Fatore, representante do Diretório do Partido dos Trabalhadores do Município de Mairinque, teceu as seguintes considerações: que lamentava o tempo despendido na primeira fase da audiência, prejudicando o debate com a população; que deveriam ser esclarecidos os critérios de preservação dos mananciais, o destino da população que será atingida, a expectativa da taxa de crescimento da população e os problemas relativos ao desemboque da rodovia, uma vez que margeia seu traçado, de um lado, um bairro populoso e uma área industrial, e, de outro, uma área populosa e a ferrovia. Maurício Tavares de Lima, presidente do Diretório do Partido dos Trabalhadores de São Roque, teceu, entre outras, as seguintes considerações : que expressava um sentimento de repúdio em relação à localização do pedágio idealizado pelo traçado da rodovia, uma vez que somente São Roque seria submetido à tarifação, e as cidades de Vargem Grande, Ibiúna e Piedade, onde existe um tráfego de veículos maior, ficariam isentas; que quanto maior o número de veículos que passassem no pedágio menor deveria ser o preço da tarifa; que, em uma das alternativas propostas, o traçado passaria pelo bairro Guaianã, uma região densamente povoada; que, como o mapa do empreendimento retratava a região como desabitada, tornava-se necessária uma discussão mais aprofundada sobre o traçado, uma vez que a população desejava que a estrada contornasse as áreas habitadas, e não passasse por dentro delas; que a população aceitaria a duplicação da estrada, desde que se mantivesse inalterada a qualidade de vida da cidade, ou seja, desde que o traçado original fosse desviado. Fabiano de Souza, representante da Organização Bairro Guaianã- Rua dos Palmares, apresentou, entre outros, os seguintes argumentos: que os moradores do bairro Guaianã aproveitavam a ocasião para questionar o posicionamento do Prefeito de São Roque, Efanu Holasco Godinho, quanto ao futuro do bairro, uma vez que estavam preocupados com a destinação de suas moradias, caso o empreendimento realmente viesse a passar por dentro do bairro; e que os moradores não eram contrários à duplicação da rodovia, desde que a mesma não atravessasse o perímetro urbano. Francisco Antônio Farias, representante da organização Bairro Guaianã-Rua da Favela, teceu as seguintes considerações: que fazia suas as palavras de Fabiano de Souza, e sugeria ao Prefeito que, caso a área que abrigava o bairro viesse a ser desapropriada, fossem construídas em outro local casas para abrigar os moradores desapropriados. Nelson Morales Júnior, representante do bairro do Carmo, apresentou, entre outros, os seguintes argumentos: que protestava contra a localização do pedágio, próximo ao bairro, pois isso inviabilizaria o livre acesso ao local; que os moradores gostariam de ver respeitado o traçado referente a São Roque e que reiterava as palavras de Maurício Tavares de Lima quanto à preservação da dignidade dos moradores dos bairros vizinhos, que poderiam ser diretamente afetados pelo empreendimento. Passou-se à etapa em que as pessoas fazem uso da palavra em seu próprio nome. O primeiro a se manifestar foi Mário Ramon Fernandes Neves, que defendeu os seguintes pontos de vista: a adoção da alternativa dois, alegando que, se o desvio fosse muito longo, ele perderia sua finalidade; dever a população afetada ser relocada, sem prejuízos sociais, e que considerava que esta alternativa era, ainda, a de menor impacto ambiental. Osvaldo Luís Rodrigues ofereceu os seguintes pontos de vista: que os moradores do Bairro Guaianã não iriam admitir que a rodovia passasse por dentro do bairro, que se encontrava em pleno crescimento; que a duplicação traria uma tendência de aglomeração populacional em torno da estrada, que acarretaria o agravamento dos problemas já existentes na região; que, devido à desapropriação das moradias, a Prefeitura deveria fornecer



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

terrenos legalizados para abrigar os moradores, que não se negariam a pagar os devidos impostos, desde que o terreno pudesse ser legalizado, evitando, desta forma, qualquer situação irregular. José Carlos Correia apresentou os seguintes argumentos: que durante as apresentações não havia notado a existência de acostamento ao longo da estrada e que este fato poderia acarretar acidentes graves na região; que deveria ser esclarecido onde se localizariam as passarelas para pedestres; que se preocupava com o isolamento dos bairros, localizados entre as passarelas, motivo por que sugeria fosse implantada uma passarela ao longo de toda a rodovia para viabilizar a comunicação entre os bairros; que apenas com a força da Prefeitura esta reivindicação não seria atendida, sendo necessário um posicionamento claro do Governo do Estado neste sentido. José Maria Dias Neto, fez as seguintes colocações: que falava em nome da maioria da população da cidade que, como ele, considerava como melhor opção a saída da rodovia da zona urbana de São Roque, de modo a que passasse apenas pela zona rural, atingindo o Município de Mairinque; que, entretanto, reconhecia a inviabilidade dessa proposta, pois discutia-se a duplicação da rodovia, e não a construção de uma outra; que, dentre as alternativas apresentadas, melhor seria aquela que tivesse menor interferência no perímetro urbano; que, por sua vez, a alternativa que seria apresentada pelo Prefeito desviaria a rodovia da zona urbana da cidade, antes do km 58, e, em seguida, margearia a zona rural, atravessaria o bairro Guaianã, passaria próximo ao porto de areia e não atingiria a área verde no loteamento; que na seqüência, através de um túnel, a Raposo Tavares seria novamente interceptada na altura do km 66, próximo à entrada de Guaianã; que, no final da audiência, seria entregue um manifesto de diversas entidades a favor da proposta apresentada pelo prefeito. Abel de Almeida teceu, entre outras, as seguintes considerações: que a população local seria favorável à duplicação, desde que fossem preservados os direitos básicos do cidadão, para que o ser humano não venha a ser desprezado pelo automóvel; que foi dito inúmeras vezes que a região de Sorocaba estava estagnada exclusivamente por falta de rodovias, ao contrário do que aconteceu na região de Campinas, Indaiatuba, onde milhares de indústrias foram para lá porque o governo local fez estradas naquela região, gerando um surto de progresso e de oferta de empregos; que considerava que a discussão não levaria a nada, pois as decisões já haviam sido tomadas pelos governantes. Rogério Paniágua teceu, entre outras, as seguintes considerações: que, como morador de Guaianã, defendia o direito de uma vida melhor para todos os moradores do local; que Guaianã era o segundo bairro mais povoado da cidade, distante apenas 2 km do centro da cidade; que perguntava se algum dos presentes estaria disposto a se levantar diariamente e ver uma rodovia na frente da sua janela; que não podia admitir que seu bairro fosse tratado com tamanho desprezo pelas autoridades e estaria disposto a lutar para que o desvio não desembocasse no perímetro urbano; que existia preocupação com os impactos ambientais, mas que não poderiam ser desprezados os impactos sociais; que o território municipal permitia que se implantasse efetivamente um desvio longe da área urbana e que consideraria a proposta do prefeito totalmente contraditória. Maria Luiza Ribeiro, apresentou-se como representante da Deputada Maria do Carmo Piunt e teceu, entre outras, as seguintes considerações: que parecia estar sendo criado um conflito, uma vez que a comunidade desejava a duplicação da rodovia, mas o Município de São Roque pretendia que ela não desembocasse em perímetro urbano; que propunha fossem discutidos tanto o novo traçado apresentado pelo prefeito como aquele antigo proposto pelo DER da Regional de Itapetininga, o que ampliaria o número das alternativas, que passariam a ser três, desde que isso não comprometesse os cronogramas, uma vez que era anseio de todos que a duplicação acontecesse num curto prazo, desde que respeitada a qualidade de vida e o direito de uso e ocupação do solo desses Municípios. Sebastião Rodrigues Pinheiro teceu, entre outros, os seguintes



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

comentários: que endossava e reforçava as manifestações dos companheiros do Guaianã e gostaria que os responsáveis pelo empreendimento estudassem a melhor forma de beneficiar a população, e que o prefeito nunca se esquecesse de ter sido o povo quem o colocou no poder. Paulo César Petronilho teceu as seguintes considerações: que, como assessor e representante do Deputado Carlos Zaratini, questionava o traçado da rodovia no Município de Cotia nos seguintes aspectos: no que dizia respeito às passarelas e aos retornos e também ao pagamento das desapropriações, indagando se seria feito através de negociação ou por via judicial. Passou-se à etapa em que se pronunciam parlamentares, tendo feito uso da palavra a Deputada Federal Iara Bernardi, que teceu as seguintes considerações: que considerava gravíssimo o problema da contaminação do manancial que abastecia São Roque, que poderia ocorrer caso fosse aprovada a alternativa dois, que previa a passagem da rodovia dentro de uma área de manancial, motivo por que acreditava que a Secretaria do Meio Ambiente não permitiria esta hipótese; que, quando da discussão do trecho de Brigadeiro Tobias, todas as alternativas apresentadas direcionavam para o desvio da Rodovia Raposo Tavares do bairro de Brigadeiro Tobias, evitando que a população fosse afetada, e indagava por que essa hipótese não fora considerada no caso de São Roque, ou seja, questionava a convergência para o bairro do Guaianã e se havia ou não outra possibilidade de implantar-se um traçado que não penalizasse os moradores do bairro. O Vereador do Município de Mairinque, Arnaldo Jesus Oliveira, embora não as tenha especificado, referiu-se a duas questões a serem discutidas, uma relativa aos contornos, que, segundo ele, já havia sido levantada por ocasião da primeira audiência pública, e outra, que dizia respeito ao Varjão; que os vereadores do Município de Mairinque estavam entregando uma moção de apelo ao Secretário dos Transportes e ao Secretário do Meio Ambiente, pedindo o desmembramento do EIA-RIMA; que esse desmembramento era louvável e viável. O Vereador do Município de São Roque, Etelvino Nogueira, teceu, entre outras, as seguintes considerações: que um grupo de vereadores, do qual fazia parte, vinha acompanhando atentamente todas as etapas do empreendimento cuja principal preocupação era beneficiar a população; que este grupo apoiaria a proposta do Prefeito de São Roque, de acordo com a qual a estrada seria totalmente protegida com passarelas e passagens laterais, minimizando os transtornos que poderiam ser causados aos moradores do Guaianã; que, quando a estrada ficasse pronta, só traria melhoria para a cidade; que existia uma preocupação com a comunidade dos bairros do Carmo e do bairro Caeté, a qual dizia respeito à mudança da localização do pedágio, e que se comprometia a procurar o DER para propor um contorno no pé da serra, para que os habitantes desses bairros não tivessem que ir até o contorno do Km.45 e pagar o pedágio para vir para São Roque; que considerava absurdo que quem viesse de São Paulo e fosse entrar no bairro do Caeté tivesse que subir toda a serra e retornar. O Vice-Presidente da Câmara de São Roque, Vereador Francisco Alceste Sabatini, teceu, entre outros, os seguintes comentários: que, na qualidade de cidadão de São Roque, temia que, com o traçado dois que previa um paredão no centro da cidade, ainda na zona urbana, a cidade fosse dividida em São Roque do Sul e São Roque do Norte, afetando tanto a questão social, quanto a empresarial e, conseqüentemente, o nível de emprego; que, se assim acontecesse, seria passado um rolo compressor no Jardim Villaça e o Hotel Alpino, de cinco estrelas, não suportaria tamanho barulho e tamanha monstruosidade da rodovia, com o grande volume de caminhões, o que concorreria para o seu fechamento; que via com esperança a nova alternativa proposta para o Guaianã, que atendia uma importante parcela da população, com a construção de viaduto e outras melhorias, possibilitando que se partisse antes do Viaduto Mailasque, evitando o trevo perigoso ali localizado; que aproveitava a ocasião para colocar a sua proposta de início do trajeto antes do Viaduto de Mailas, que evitaria a



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

passagem pelo Guaianã, passando pelo Campininha, com menor população afetada, e que sairia atrás da Pedreira do Valter, para desembocar, novamente, na Rodovia Raposo Tavares, evitando, assim, danos ao manancial e minimizando impactos sociais e urbanos; que considerava a alternativa dois a pior já apresentada até aquele momento. O Vereador do Partido Verde, Joaquim Gouveia, teceu, entre outras, as seguintes considerações: que considerava que as idéias apresentadas naquele dia estavam atrasadas, uma vez que a maioria das decisões já haviam sido tomadas, mas que, mesmo assim, faria algumas colocações; que São Roque dependia da duplicação e que qualquer mudança no traçado iria prejudicar um bairro ou outro, levando ao descontentamento a comunidade do bairro afetado; que sugeria que a população afetada se organizasse e se armasse juridicamente para evitar prejuízos futuros no que se referia às desapropriações, pois era previsível que alguns sairiam perdendo e outros ganhando; que estaria ao lado da comunidade afetada e cobraria do Prefeito e das demais autoridades todas as promessas feitas, exigindo que as mesmas fossem endossadas no papel através de documentação oficial, pois considerava que a época em que somente as palavras tinham valor já estava, infelizmente, ultrapassada. O Vereador do PFL de Mairinque, Darci Aguiar, teceu, entre outras, as seguintes considerações: que muito se havia discutido sobre o traçado da rodovia, mas pouco falado sobre o trecho de Mairinque; que reiterava uma antiga reivindicação, que seria a construção de uma passarela no Km 68 na Rodovia Raposo Tavares, ligando Mairinque com o bairro Trocadero, o que já teria evitado que se tornasse cenário de muitos acidentes e de mortes dos pedestres que atravessavam aquele local; que solicitava também um contorno à entrada da cidade de Mairinque, no Km 67, que se tornaria a entrada de todas as pessoas que vinham de Sorocaba sentido São Roque, para entrar em Mairinque; que reforçava as propostas contidas em um documento entregue pelo Vereador Arnaldo, da Câmara Municipal de Mairinque, através do qual os vereadores do Município estariam solicitando à Secretaria de Transportes e à Secretaria do Meio Ambiente que fosse acatado o desmembramento da Via Oeste no RIMA. O Vereador do PPB, Newtinho Bastos teceu, entre outras, as seguintes considerações: que, dentro do chamado traçado dois, havia sido realizada uma reunião, na qual se havia consensuado alterar-se o traçado; que o Prefeito iria apresentar a proposta de um novo traçado, uma melhora no traçado dois, e que quem fosse contrário poderia expressar sua opinião, para que o assunto pudesse ser mais bem discutido e avaliado; que a Via Oeste, responsável pela concessão das Rodovias Castelo Branco e Raposo Tavares, tinha feito muitas melhorias na primeira rodovia e, em contrapartida, pouco tinha feito pela Raposo Tavares; que parecia que a Castelo Branco para a Via Oeste seria um tipo de um filé mignon e a segunda, em compensação, a costela; que a duplicação seria uma obra cuja continuidade deveria ser apressada; que gostaria de registrar ser contrário à questão de se fazer um pedágio a todo vapor, enquanto ainda se estivesse discutindo alternativas de traçado. Passou-se à etapa em que se pronunciam os membros do Poder Executivo, tendo feito uso da palavra a Vice-Prefeita de Mairinque, Ildéia Maria de Souza, que teceu, entre outras, as seguintes considerações: que lamentava que os Municípios estivessem vendo a questão isoladamente, uma vez que teriam mais força se vissem a questão como um todo; que o lote que o Governo do Estado concedeu à Ecovias, ao longo de 20 anos, iria arrecadar mais de 4 bilhões de reais, e que, de acordo com estudos realizados pela Comissão de Transportes da Assembléia Legislativa, talvez viesse a arrecadar mais do que o lote Imigrantes-Anchieta, e que, portanto, exigiria que todos os itens previstos fossem executados; que o projeto previa que em Mairinque uma parte da área urbana seria atingida também; que quanto ao Município de Alumínio, embora ninguém tivesse dito, toda a parte urbana seria atingida e que, então, o ideal seria que se fosse além do Paisagem Colonial em São Roque, se contornasse efetivamente Mairinque e Alumínio;



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

que criticava a posição que o Governo do Estado tomou, dando somente as partes atraentes para as concessionárias, deixando os Municípios em situação desastrosa; que em Mairinque existiria um acesso em terra para a Rodovia Castelo Branco, o qual constituía um entrave para o desenvolvimento da cidade; que, se persistissem uma das propostas de contorno de São Roque, saindo do Hotel Alpino e atingindo Mairinque junto à Empresa Eternox, não haveria uma obra que interligasse a Raposo Tavares ao acesso Mairinque-Castelo Branco; que, com essa arrecadação estimada, nada poderia ser economizado e deveriam ser também previstas melhorias das estradas secundárias. O Prefeito de Alumínio, José Henrique Mora Duarte, teceu, entre outras, as seguintes considerações: que inicialmente ficou preocupado, pois o traçado não fazia referência nenhuma ao Município de Alumínio, mas que, como a cidade havia sido contemplada com um pedágio, acreditava que ele seria um tipo de compensação; que, na verdade, o que existia era uma preocupação muito grande dentro do Município exatamente com a instalação da Praça do Pedágio, que, a princípio, seria no km 80,5, e, depois, por razões técnicas, mudou para o Km 78,5; que, quando isso ocorreu, houve um acordo da Via Oeste com o Município de Alumínio, sacramentado pela Câmara Municipal, no sentido de que se faria um contorno dentro do Município de Alumínio para que as pessoas que residiam na zona rural tivessem solucionado esse problema, uma vez que seriam as mais prejudicadas; que esta seria a maior preocupação do Município, pois a Praça do Pedágio vinha sendo construída a todo vapor; que deveria ser esclarecido o lado da duplicação da Raposo Tavares dentro do perímetro urbano, a localização do viaduto na estrada principal da cidade, a localização de uma passarela, dado que o Município de Alumínio era contemplado com a Raposo Tavares, cortada ao meio, e cuja expansão estava se tornando visível, tendendo os problemas a se avolumarem; que já teria havido a desapropriação urbana para que o traçado do Município pudesse ser feito. O Prefeito de São Roque, Efanu Holasco Godinho, teceu, entre outras, as seguintes considerações: que inicialmente agradecia a presença de todos e principalmente da comunidade São-Roquense; que a discussão havia sido iniciada em Sorocaba, onde foi apresentado o RAP, que propunha três alternativas para o contorno em São Roque, decidindo-se que o assunto deveria ser debatido em São Roque, onde foram realizadas várias reuniões até chegar-se a um consenso que, embora possa não estar agradando a todos, era o melhor para o Município; que a proposta seria a seguinte: que o traçado partiria do Km 58,3, entre o Posto Ipiranga e a Vinícola Aurora, solucionando uma polêmica que existia ao lado do Hotel Alpino; que depois, mais abaixo, ele passaria no Jardim Villaça, acompanhando também aquela alternativa que foi apresentada pelo DER e que também passaria distante do Jardim Villaça; que, na seqüência, ele passaria pela Vila Amaral, Parque Aliança, fora do perímetro urbano, não atingindo nenhuma casa; que o traçado se aproximaria do bairro Guaianã, com objetivo de evitar que fosse atingido o manancial da Horta Comunitária; que, em nenhum momento, se planejou que as casas do bairro fossem atingidas pela estrada, como muito estavam interpretando, gerando toda a polêmica em questão; que deveria ser ressaltado que este traçado traria problemas com as matas nativas, com os mananciais e intervenção na comunidade e em locais que realmente iriam causar transtornos; que tudo isto foi devidamente verificado através de estudos, juntamente com a comunidade e com as entidades representativas; que esse desvio da Raposo Tavares passaria na área verde ocupada por familiares que, mal orientados, teriam aí se instalado e que, com certeza, não conseguirão sua documentação; que ficou demonstrado que realmente se iria causar um grande transtorno para a comunidade do Bairro do Guaianã, motivo por que optou-se por uma retirada um pouco desse local para um outro que passaria apenas por duas casas; que, para que fosse resolvido o problema do bairro Guaianã, existiam compromissos e, não, promessas, motivo por que este seria o



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

momento de se unirem forças; que existia plano para adquirir-se uma área para a aprovação de um loteamento regular, já tendo sido feita toda a tramitação necessária para que lotes sejam destinados a população, nos quais ela possa viver com dignidade e respeito; que esta atitude era diferente daquela adotada pela administração passada, que levou uma parcela da população a investir seu dinheiro em local indevido, sem recursos básicos; que criticava as autoridades presentes, considerando que a audiência não deveria estar sendo utilizada como palanque político; que existia um compromisso real com a duplicação da rodovia, com a realização do contorno e com a destinação digna e adequada para a população afetada. O Secretário Adjunto dos Transportes, Sr. Luiz Carlos David, teceu, entre outras, as seguintes considerações: que saudava a todos os presentes e que todas as colocações feitas na ocasião seriam levadas em consideração pela a Secretaria dos Transportes, para que fosse adotada a melhor solução possível para a duplicação da Raposo Tavares. Passou-se à etapa das réplicas. A representante do empreendedor, Henriqueta Porto, ofereceu os seguintes esclarecimentos: que durante a audiência foram apresentadas alternativas gerais, a serem estudadas com profundidade, através de um plano de trabalho; que alguns detalhamentos questionados, como a largura de acostamento, os acessos, as passarelas e a localização de retorno, só seriam efetivamente estudados a partir da liberação da licença ambiental para efetiva implantação do projeto; que uma das preocupações seria a minimização das desapropriações. O arquiteto Volker Reinhold Link deu os seguintes esclarecimentos: que foi apresentado o atual estágio dos estudos, que deverão avançar para constituírem o EIA/RIMA, e que novas propostas poderiam ser incluídas neste estudo. Em seguida, fez uso da palavra Nilton Fornazari, diretor do DAIA, que prestou os seguintes esclarecimentos: que, quanto ao questionamento do Vereador Arnaldo Jesus sobre o Varjão, informava que não havia tido nenhuma contradição ou incoerência por parte da Secretaria; que, em relação às intervenções nas faixas de domínio das rodovias, elas teriam sido dispensadas de licenciamento, e que o Varjão não estaria localizado dentro de uma delas; que agradecia as manifestações dos presentes, que seriam levadas em consideração nos pareceres técnicos e na tomada de decisões envolvidas no licenciamento. Em seguida, O Secretário Executivo, depois de constatar terem sido seguidas todas as etapas da audiência, agradeceu, em nome do Secretário do Meio Ambiente, Deputado Ricardo Tripoli, a presença de todos e declarou encerrados os trabalhos. Eu, Germano Seara Filho, lavrei e assino a presente ata.