



**Ata da Audiência Pública sobre o Plano de Trabalho para a elaboração do EIA/RIMA do Empreendimento "Duplicação da SP 270-Rodovia Raposo Tavares, Passagem para Cotia e Contornos de São Roque e Brigadeiro Tobias", de responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem - DER, realizada em 30 de junho de 1999, na cidade de Vargem Grande Paulista.**

Realizou-se no dia 30 de junho de 1999, às 19:00 horas, no Ginásio de Esportes C.I.E.F. - Benedito Antonio da Silva, localizado à Rodovia Raposo Tavares, km 43, na cidade de Vargem Grande Paulista, a Audiência Pública sobre o Plano de Trabalho para a elaboração do EIA/RIMA do empreendimento "Duplicação da SP 270-Rodovia Raposo Tavares, Passagem para 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 as boas-vindas a todos que haviam comparecido e passaria a compor a Mesa de Trabalhos, chamando para delas fazer parte o representante do Consema, escolhido entre os presentes, conselheiro João Affonso Lacerda, e o representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e Proteção de Recursos Naturais-CPRN, Eng<sup>o</sup> João Roberto Rodrigues. Em seguida, depois de expor resumidamente as normas estabelecidas pela Del. Consema 50/92 para a condução de audiências públicas, convidou o representante do empreendedor, Pedro Romanini, que explicou detalhadamente as fases do processo de licenciamento, o que significava a audiência pública preliminar neste contexto e em que fase do processo de licenciamento o empreendimento se encontrava. Em seguida, foi dada a palavra à representante do empreendedor, Henriqueta Porto, que ofereceu, entre outras, informações sobre os estudos preliminares do projeto, o histórico do empreendimento, a importância dos contornos e das passarelas para garantir a segurança da estrada, seu estágio atual, suas especificidades, o esforço do empreendedor em adequar-se à legislação ambiental do País, seus objetivos social e econômico, a importância da obra para a região e para o Estado de São Paulo, o detalhamento das três alternativas de traçado propostas, a população à qual se destinava, as formas e as etapas de sua realização, as dificuldades topográficas e físicas e a evolução do projeto. A representante das entidades ambientalistas cadastradas no Consema, Iara Rezende Arouche de Toledo, teceu os seguintes comentários: que considerava pouco claras as alternativas de traçado apresentadas; que, quando a estrada ainda não era asfaltada, em certa ocasião o ex-presidente da República, Washington Luiz, atolou seu carro, sendo socorrido na ocasião por um menino da roça chamado Paulino Nascimento, que, após retirar o veículo do solo, caracterizado por várzeas e mananciais, recebeu, em agradecimento, a promessa de construção de uma escola, fato este que nunca se concretizou, o que demonstrava que as promessas de melhoria para região vinham de longa data; que a população estava preocupada com as áreas de travessia de pedestres e com a falta de infra-estrutura dos Municípios para receberem impactos tanto populacionais quanto ambientais; que era necessário manterem-se os corredores verdes para preservação de matas, nascentes e mananciais e garantir a sobrevivência dos animais e aves migratórias de espécies em extinção e o equilíbrio do ecossistema aquático; que a passagem pelo Município de Cotia deveria considerar todas as conseqüências ambientais e sanitárias que poderão ser causadas temporária ou permanentemente, a partir da implantação das obras; que considerava necessário fossem mais detalhados os esclarecimentos relativos ao traçado das vias, ao volume do tráfego e às condições de segurança da



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

estrada; que ficaria comprometida a qualidade da água do Rio Cotia, protegido até a Barragem da Graça, que havia sido considerado manancial de abastecimento e atendia vários Municípios da RMSP; que, de acordo com dados do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, a região que seria impactada pelas obras era historicamente rica e potencialmente interessante quanto à arquitetura rural e que seus bens não haviam sido inventariados pelo poder público até o momento; que recomendava fosse estudado, incluindo o seu inventário, com enfoque histórico, antropológico, artístico e arquitetônico, minimizando possíveis impactos sobre o equilíbrio cultural da região; que outro impacto referia-se ao patrimônio arqueológico e histórico ligado à ocupação indígena, pré-colonial e colonial; que não estaria sugerindo a dispensa da empreendedora do projeto, fato este que só traria atraso na realização da obra, e, sim, a adequação aos padrões relacionados ao meio ambiente e à segurança; que a Sabesp, órgão de gerenciamento dos mananciais de abastecimento, deveria ser consultada em relação aos impactos e alternativas; que o projeto deveria ser enquadrado nas leis constitucionais e institucionais; que deveriam ser estudadas e estruturadas melhores alternativas para as audiências públicas; e que os recursos naturais utilizados deveriam contribuir para a diminuição do custo das obras. Fez uso da palavra, ainda na condição de representantes das entidades ambientalistas, Valquíria Rigonati, que teceu os seguintes comentários: que agradecia ao Governo pela realização das audiências, garantido a participação da comunidade nas decisões; que, em virtude dos dados apresentados no Relatório Ambiental Preliminar e no Volume Diário Medido de Veículos-VDM, perguntava por que a estatística feita baseou-se no ano de 1992 (fluxo de 34.969 veículos até Cotia), considerando-se que, em 1999, este número deveria ter aumentado bastante, e por que o VDM de Vargem Grande Paulista e Municípios caía para 8.273 veículos e, em seguida, para 4 mil veículos; que deveria ser esclarecido o real motivo da duplicação, uma vez que o próprio RAP afirmava que a implantação do Rodoanel, por volta do Km 20,5 da rodovia, aliviaria em grande parte o tráfego nitidamente de passagem; que existiria na verdade sérios problemas de tráfego no trecho da Granja Viana até São Paulo, de Cotia até São Paulo, de São Paulo até Cotia; que não seria contrária ao desenvolvimento, desde que sustentado e organizado, uma vez que São Paulo vinha crescendo para o lado da Zona Oeste e isto vinha afetando a qualidade de vida da população; que as estatísticas da Polícia Rodoviária demonstraram aumento do número de acidentes na região; que, com a duplicação, temia que estes números crescessem ainda mais; que, quanto aos impactos sociais, segundo dados contidos no RAP, os maiores ocorreriam durante as obras, com efeitos basicamente sobre a infra-estrutura sanitária da cidade, considerando eventual rompimento de tubulações da rede de abastecimento de água e canalizações de esgoto e águas pluviais, bem como na alteração do sistema de esgotamento pluvial dos logradouros afetados; que, em consequência disso, poderia haver interrupções temporárias de abastecimento de água nos domicílios e edificações comerciais situados ao longo da pista e encaminhamento do material escavado, do trecho a ser rebaixado em Cotia; que, mesmo considerando todas estas questões, posicionava-se favoravelmente às obras, desde que tomadas medidas adequadas de segurança e de manutenção da qualidade de vida da região; que deveriam ser especificadas as obras no trecho de Cotia que serão realizadas no período de estiagem, uma vez que o cronograma prevê a possibilidade de alagamentos na pista rebaixada se o sistema de drenagem não estiver em perfeitas condições; que apresentaria alguns eslaides demonstrando a falta de infra-estrutura dos bairros da região para receberem os impactos gerados pela obra, entre elas falta de acostamentos e de passarelas, pontos de ônibus localizados próximos a curvas e com poças de água, ausência de cestos de lixo nas passarelas e falta de fiscalização; que apelava para que esses problemas fossem considerados e se avaliasse se a região estaria realmente preparada para este



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

crescimento, sem perder a qualidade de vida adquirida ao longo dos anos. Passou-se, então, à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade. Preliminarmente, fez uso da palavra Onofre Ferreira, representante da Associação dos Arquitetos, Engenheiros e Técnicos de Cotia, que expôs os seguintes pontos de vista: que, a partir de uma reunião feita com diversos profissionais para discutirem-se os impactos que eventualmente seriam causados pelo projeto de duplicação da Rodovia, especialmente no trecho entre Cotia e Vargem Grande Paulista, chegaram aos seguintes questionamentos: -em que se baseou a questão conceitual do projeto, ou seja, se havia ou não sido consultado o Plano Diretor da Cidade, que tipo de pesquisa foi realizada (pedestres ou/e veicular), quais as projeções adotadas para a vida útil do projeto, que estudos ou diretrizes foram utilizadas, se era definitivo o projeto apresentado, se existia um plano de ações operacionais de emergência para cargas perigosas, segurança pública, quais soluções conhecidas com as características semelhantes às de Cotia, qual a carga de poluentes primários (monóxido de carbono e hidrocarbonetos) por quilômetro e que tipo de demanda foi considerado no tratamento dos fluxos (deprimida, latente). Joel Camargo de Sousa, representante do Condevar-Conselho de Desenvolvimento de Vargem Grande Paulista, teceu as seguintes considerações: que o Condevar havia apresentado um projeto funcional, entregue à Via Oeste e aos representantes do Estado; que seria um equívoco do empreendedor considerar que Vargem Grande tivesse seis entroncamentos, uma vez que possui apenas dois, um no km 42,5 e outro no km 45; que, com relação ao km 44,1, em vez de uma obra de arte, seria apenas uma passarela, e que a obra de arte pedida pelo Condevar localizar-se-ia no km 43,1, interligando os dois lados do Município, dando acesso ao posto de saúde e às escolas ali instaladas; que a localização das passarelas já constariam do edital e seria perda de tempo debatê-las neste momento, que pedia que o Estado tutelasse efetivamente os direitos dos seus cidadãos; que, pelo projeto funcional apresentado, o Condevar solicitava a construção de passarelas e marginais em ambos os sentidos da duplicação, a partir do km 39, na entrada de Cocaia, até o km 46, evitando que seja repetida a experiência de Alphaville, que se encontrava saturada; que solicitava fosse feita a correção da Curva Padre Miguel, uma passagem inferior ligando o Jardim Elias com a Estrada do Maracanduva, onde será feita interligação com um lado do Recanto Verde; que parabenizava pela oportunidade de discussão com o Estado e com a Via Oeste, dando transparência a todo o processo e possibilitando o uso dos direitos do cidadão. Luiz Macieira de Oliveira, representante do Rotary Clube de Cotia, teceu as seguintes considerações: que verificara que algumas das sugestões apresentadas na audiência pública passada já haviam sido objeto de estudo por parte do empreendedor; que pedia fossem fornecidos esclarecimentos sobre o trevo do Km. 39, na entrada para Caucaia do Alto, para que se explicasse em que local exato seria construído o entorno e de que tipo seria feito. José Nóvoa Neto, representante da Associação dos Proprietários de Unidades de Loteamento Jardim Haras Bela Vista, fez os seguintes questionamentos: que a Associação estaria encaminhando carta à Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo, com cópia para a Via Oeste, uma vez que, em reunião da entidade realizada em 19 de junho último, considerou-se que o atual projeto não levou em conta aspectos fundamentais como o fluxo de veículos desde o Km 41 até 43, cuja grande demanda estava localizada no Km. 42,2 onde existe a estrada que dava acesso a diversos bairros e condomínios, entre eles Paisagem, Santo Afonso II, Jardim Europa, Nagoia Garden, Nara Garden e a Igreja Testemunhas de Jeová; que, equivocadamente, o atual projeto, frente ao Jardim Haras, Bela Vista, deixava de atender mais de 80% da demanda e expectativas dessa região; que era notória a falta de passarelas no projeto total para Vargem Grande Paulista em diversos pontos de extrema necessidade; que havia necessidade de um retorno no Km. 40, local de grande fluxo de veículos e de acesso a diversos



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

bairros; que o atual projeto de duplicação, entre o Km. 37 e o 39 e entre o Km. 40 e o 41, não atenderia aos quesitos mínimos de segurança de padrões internacionais, pois não alterava a linha de suas curvas atuais, negligência que fatalmente poderia acarretar diversos acidentes; que solicitava o empenho da Secretaria para as seguintes proposições: alteração do retorno atualmente projetado para a frente do Condomínio Jardim Haras, Bela Vista, para a altura dos Km. 43 e 44, atendendo à demanda de toda a região; colocação de um retorno simplificado na altura do Km. 40, atendendo à demanda local; colocação de outras passarelas nos pontos de maior fluxo de pedestres, conforme sugestão do Condevar; alteração no traçado dos Km 37, 38 e 39 e entre os Km 40 e 41, para que fossem eliminadas as curvas atuais; e que estaria encaminhando cópias desta carta à Secretaria dos Transportes e à Via Oeste, anexando um abaixo-assinado com cerca de 100 assinaturas. Alice Bozoki Gorga, representante da Associação dos Moradores e Proprietários do Recanto Verde I, expôs os seguintes pontos de vista: que, em nome da Associação, encaminharia uma carta para a Via Oeste; que, considerando o perfil dos moradores do bairro (muitos pedestres e grande volume de ciclistas), solicitava fosse dada especial atenção para as agulhas de desaceleração e aceleração, a fim de garantir a segurança no acesso e saída do bairro; para a iluminação pública nos acessos ao bairro e às faixas de estacionamento; para as coberturas no pontos de ônibus; para que os pedestres possam andar em segurança à beira da rodovia. Amauri Infanti, representante da Empresa de Transportes Metropolitanos-EMTU, chamou atenção para a necessidade de recursos para construção de paradas de ônibus e abrigos para os passageiros de transporte coletivo, a fim de se evitarem problemas como aqueles verificados no trecho de Rodovia situado entre Cotia e São Paulo, que levam os ônibus a pararem na própria faixa de rolamento, constituindo risco para os usuários dos veículos, e para que sejam reforçadas também as passarelas para os pedestres e usuários de transportes coletivos. Adriana Valle, representante da Associação de Obras Sociais e Educacionais e Sociais-Unidade, expôs que, embora não fosse contrária à duplicação, pretendia que fossem levados em conta tanto os aspectos incorretos já existentes na pista dupla de Cotia para São Paulo, referentes à localização dos pontos de ônibus, como o provável aumento de velocidade gerado pela duplicação e mudanças no pedágio do km 46. Carmem Catarino, do Centro Mariápolis Araceli, questionou quais seriam as vantagens para a população e quais as implicações diretas para os habitantes de Vargem Grande Paulista. Mário Vitalino Rossini, representante da OAB de Cotia, teceu os seguintes comentários: que os presidentes das subseções deveriam ser convidados, via ofício, a participar das audiências, pois eram representantes da defesa dos direitos legais da comunidade; que não estava satisfeito com as explicações do empreendedor quanto aos impactos ao meio ambiente, principalmente no que dizia respeito às passarelas e aos impactos no lençol freático, e que não havia sequer sido citada a extensão do manancial atingida e esclarecido se o aterro seria elevado ou não; que tendo sido muito superficiais as explicações; a comunidade não podia manifestar-se de forma mais produtiva, por se sentir insegura para endossar ou não o projeto, razão por que sugeria fosse feita uma nova reunião; que as passarelas haviam sido projetadas por pessoas que não as utilizariam, considerando-as um acinte à liberdade de locomoção dos pedestres em geral; que as passagens em desnível seriam objeto de grandes obras para fins não-confessos; que defendia a construção de passarelas em nível, no subsolo, viabilizando a passagem de carroças, bicicletas e cadeiras de rodas, considerando-se que antes de existir o automóvel já existia o direito do cidadão, o qual deveria ser preservado; que deveria ser tomado muito cuidado para que a reunião não viesse a endossar aquilo que não se conhecia profundamente. Maurício Tavares de Lima, representante do Partido dos Trabalhadores de São Roque, teceu os seguintes comentários: que, por participar das duas audiências públicas anteriores,



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

tinha uma certa experiência do que seria a luta entre amor e ódio contra uma estrada, que influiria muito na vida de todas as pessoas que habitavam às suas margens; que os principais problemas apontados referiam-se à inexistência de acostamentos, gerando, entre outros, problemas nos pontos de ônibus, que sequer tinham sido planejados para uma estrada considerada de alta velocidade, com enorme fluxo de pessoas nas margens; que, de acordo com o RAP, a obra não influenciaria a zona urbana, mas o que estava de fato acontecendo era bastante diferente, pois o contorno seria feito através do Bairro Guaianã, densamente povoado; que também a escavação do túnel de 700 m dentro de uma pedreira a um custo altíssimo havia sido justificado para diminuir os impactos ambientais, mas que, na realidade, toda a comunidade acreditava que a grande preocupação não seria com o meio ambiente e, sim, com o que a sua construção poderia gerar financeiramente e que, portanto, o objetivo era encarecer mesmo a obra, deixando em segundo plano os impactos sociais da estrada; que reivindicava que este projeto fosse melhor discutido em novas audiências públicas e que este compromisso fosse oficializado e que fosse devidamente dimensionada a taxa de crescimento populacional nos próximos vinte anos, pois, com a duplicação, a tendência natural era um grande aumento populacional. Meire Garcia Pizelli, representante da Associação Ecológica Verde Brasil, teceu as seguintes considerações: que, conhecendo o trabalho do Comitê da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê, Subcomitê Pinheiros-Pirapora e do Colegiado Gestor da Bacia do Rio Tietê, estava devidamente inteirada das discussões dos projetos encaminhados dentro do Estado e reconhecia a importância da política de recursos hídricos implantada pelo Governador Mário Covas, e que destacava a importância dos recursos hídricos da região; que, de acordo com uma recente pesquisa, o Estado de Pernambuco, constantemente caracterizado por suas secas, dispunha de 1.320 metros cúbicos de água por habitante/ano e a RMSP dispunha de apenas 170 metros cúbicos por habitante/ano; que a população de São Paulo vinha tomando urina reciclada e que os custos deste tratamento da água seriam muito elevados; que, além disso, a população teria reduzida a verba para a educação, habitação e segurança; que gostaria de chamar a atenção dos prefeitos locais para o patrimônio hídrico que os municípios possuíam, mais valioso que ouro ou diamante, razão por que deveriam ter muito cuidado com todos os empreendimentos que pudessem vir a prejudicar a qualidade da água e da vida da população; que havia uma grande preocupação com a contaminação do lençol freático, que acabaria comprometendo os recursos hídricos de Sorocaba e de Morro Grande; que sugeria, como agente participativo da discussão, que o projeto não podia ser antagônico, que o Estado não podia ao mesmo tempo proteger e degradar os recursos hídricos; que se buscasse uma alternativa sustentável que não fragmentasse os recursos naturais, inclusive com a possibilidade de existir, nesse trecho, um patrimônio histórico importante, um patrimônio histórico nacional, e que, pelo risco de ele vir a ser fragmentado, sugeria a participação do Ibama; que encaminhava alternativas para que a via pudesse ser elevada; com as defensas de concreto em uma altura tal que impossibilitasse serem transpostas pelos pedestres, uma vez que, de acordo com estatísticas da Rodovia Dutra, 54% das mortes seriam causadas por atropelamentos embaixo da passarela, freqüentemente desrespeitadas pois muitas pessoas preferiam pular as defensas de concreto muito baixas e de fácil transposição; que deveriam ser mais bem detalhados os taludes, no que dizia respeito à altura, o volume e as áreas de bota-fora; que, se o túnel fosse de pedra, geraria brita, podendo ser utilizada nas obras da rodovia, gerando recursos para o empreendimento. Abraão Miranda da Silva, representante da Comunidade da Água Espreada, teceu os seguintes comentários: que a realização da audiência pública era consequência do cumprimento de uma lei, e não da bondade do Governo do Estado, para que a comunidade tivesse a chance de se manifestar, dizer quais



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

eram suas reivindicações; que acreditava que a rodovia deveria realmente ser duplicada, levando-se em conta o seccionamento da comunidade de Cotia, Vargem Grande Paulista e São Roque, e o que isso poderia significar para estas cidades, evitando-se, assim, a criação de problemas insolúveis no futuro; que há alguns anos houve uma grande mobilização da população contra um projeto que previa transformar a região de Cotia em uma nova Cubatão, com indústrias poluentes de germicidas e fungicidas devastando o cinturão verde da RMSP; que esta mobilização contou com a colaboração de mais de 5 mil habitantes, que conseguiram barrar a implantação do parque industrial no local; que a opinião e as sugestões da população deveriam ser efetivamente consideradas no momento de tomada das decisões. Passou-se à etapa em que as pessoas fazem uso da palavra em seu próprio nome. Oscar Cavalcanti, depois de parabenizar pela realização da audiência pública como instrumento de discussão democrática dos problemas da região, declarou que a Viaoeste deveria utilizar melhor as propostas feitas pelo Condevar e que deveria ser apresentado um projeto mais concreto para que a comunidade pudesse discuti-lo profundamente. Divino Alves de Oliveira fez as seguintes considerações: que, na qualidade de um dos remanescentes do movimento que transferiu o Aeroporto de Caucaia para Cumbica e, como cidadão cotiense, estava extremamente preocupado com a perda de identidade de Cotia e de Caucaia do Alto; que, em função destas condições, estava iniciando o movimento de preservação da identidade desses locais e, neste contexto, havia preparado um trabalho com objetivo de desviar do centro de Cotia o tráfego proveniente do Mato Grosso e da Castelo Branco, que seria a marginal do Rio Cotia, que separaria o tráfego e possibilitaria a reurbanização da cidade; que solicitava ao Prefeito de Cotia a criação de um conselho ambiental que se dedicasse a salvaguardar a identidade de Caucaia do Alto e de Cotia. Carlos da Silva Paranhos Neto manifestou seu desacordo por não ter sido considerado o Projeto Seis Quilômetros de Vida, elaborado pelo Condevar, cujo motivo era a recusa da Viaoeste em considerar os interesses da cidade de Vargem Grande Paulista. Maria Aparecida de Souza indagou como ficaria o acesso no Km. 46 à Rodovia Bunjiro Nakal. João Miguel perguntou quem seria responsável pelo pagamento das indenizações aos proprietários dos imóveis e terrenos que seriam desapropriados com as obras de duplicação, se o Estado ou a Via Oeste. Passou-se a etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo, tendo feito uso da palavra, preliminarmente, o Vereador de Vargem Grande Paulista, Luiz Nobre da Silva, que fez os seguintes comentários: que havia enviado ofício à Comissão de Concessões, que declarou a Via Oeste vencedora no processo de duplicação da Rodovia Raposo Tavares, questionando o real motivo da mudança do pedágio de Vargem Grande Paulista do km 45,8 para o km 46, já na cidade de São Roque; que, com isso, o Município de Vargem Grande perderia 2% do ISS, que poderia contribuir para o desenvolvimento da cidade. O Presidente da Câmara dos Vereadores de Vargem Grande Paulista, José Roberto dos Santos, teceu os seguintes comentários: que havia uma grande preocupação por parte da Câmara Municipal de Vargem Grande Paulista com relação ao não-atendimento, por parte da Via Oeste, das reivindicações feitas pelo Município, e que seria encaminhada uma moção de apelo ao Governo do Estado de São Paulo para que, juntamente com a Via Oeste, atendesse às reivindicações de Vargem Grande Paulista e também dos demais Municípios por onde passará essa duplicação. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo, tendo feito uso da palavra, preliminarmente, o Secretário de Desenvolvimento Urbano de Vargem Grande Paulista, Áureo Antonio Fiorita, que teceu os seguintes comentários: que reforçava as palavras do Presidente da Associação dos Arquitetos e Engenheiros de Cotia, quanto ao fato de não ter havido consulta, por parte do empreendedor, ao Plano Diretor da Cidade, feito pelo Executivo e aprovado pelo Legislativo, que contempla o ideal de crescimento da



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

cidade; que esta falta de consulta seria facilmente comprovada; que o retorno no Km 44,1 seria viável e necessário, pois daria acesso a uma área industrial, que poderia gerar recursos e desenvolvimento para a região; que outra falha seria não contemplar o retorno do Km 45,5, pois, de acordo com o projeto da Via Oeste, o trajeto passaria sobre uma área onde estava prevista a Estação de Tratamento de Esgoto da Sabesp, demonstrando que a falta de consulta prévia estaria gerando falhas graves no projeto. Neide Cândido Brás da Silva, Secretária de Esporte, Turismo e Cultura de Vargem Grande Paulista, fez os seguintes comentários: que estava muito preocupada com as passarelas; que apresentava um mapa com a posição das escolas existentes de cada lado da estrada e que se ela já era perigosa, com grande fluxo de pedestres, entre eles jovens e crianças, com a duplicação os riscos seriam maiores ainda, razão por que sugeria que o número e a localização das passarelas considerasse a posição das escolas; que considerou a exposição muito técnica, repleta de siglas de difícil compreensão, dificultando o entendimento de uma platéia que estava ali querendo colaborar com a melhoria do projeto; que todos os impactos ao meio ambiente não poderiam ser resumidos pela palavra “interferência”; que a população merecia, naquele momento, maior clareza pela oportunidade de participar de uma audiência pública. O Vice-Prefeito de Vargem Grande Paulista, Shigeaki Murayama, teceu as seguintes considerações: que participava da audiência pública com a convicção de que os membros da Comissão de Concessão de Rodovias atenderiam as reivindicações da população; que Vargem Grande Paulista foi o único Município a apresentar, com um ano de antecedência, um projeto de duplicação da rodovia; que o projeto do Condevar resultou das discussões de vários segmentos da comunidade; que a Rodovia era importante para a cidade em termos sócio-econômicos; que ressaltava algumas das limitações impostas pelo projeto do Condevar "Seis Quilômetros de Vida", como avenidas com controle de velocidade e quatro passarelas, garantindo a vida dos pedestres e estudantes; que um dos membros da Comissão dos Moradores do Jardim Elias entregava, naquele momento, um abaixo assinado dirigido à Secretaria dos Transportes- DER e à Comissão de Concessões de Rodovias, com os seguintes dizeres: “Nós, abaixo assinados, moradores do Jardim Elias e Sítio São José, localizados às margens da Rodovia Raposo Tavares, Km 40,3, sentido Interior-Capital, onde residem mais de 150 famílias, solicitamos, através deste abaixo assinado, a construção de passagem inferior no Km 40,3, por onde possam trafegar veículos e pedestres e que também sirva de retorno para sentido Capital-Interior, considerando que, no bairro, encontram-se mais de 60 estudantes que cursam o primeiro e o segundo grau, nas escolas centrais de Vargem Grande Paulista, e também trabalhadores que utilizam transportes coletivos no sentido Capital-Interior”; que solicitava ainda a construção de marginais entre os Km 38,9 e 45,9 em ambos os sentidos, de divisa à divisa; que seriam indispensáveis pistas de transferência de tráfego nos sentidos Interior-Capital e Capital-Interior, iluminação pública ao longo dos 6 quilômetros, do Km 38,9 até o 45,9, dispositivos de interligação com marginais do Ribeirão Vargem Grande Paulista; que vinham sendo executados, pela atual administração municipal, dispositivos de entroncamentos entre os Km 43 e 44, e que, através do Condevar estariam pleiteando mais um dispositivo no ponto intermediário entre dois retornos. Manifestou-se o Prefeito de Alumínio, José Henrique M. Duarte, que declarou ter acompanhado todas as audiências, motivo por que parabenizava o trabalho do Consema pela oportunidade dada aos munícipes e às autoridades de cada Município de se pronunciarem, e que solicitava a realização de uma Audiência Pública no Município de Alumínio. Depois de o Secretário Executivo afirmar que a questão seria estudada e respondida posteriormente, fez uso da palavra o Prefeito de Vargem Grande Paulista, Antonio Manoel da Silva, que teceu as seguintes considerações: que considerava muito importante a realização da audiência pública em seu



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

Município, pois seria através dela que a população teria a oportunidade de conhecer o projeto, podendo então trazer sugestões e críticas ao mesmo; que, trabalhando durante anos no DER, teve a oportunidade de tomar conhecimento da existência de um projeto de duplicação para a Rodovia desde 1982, mas que somente agora estariam próximos de executá-lo, o que constituía um fato muito importante para toda a região; que, ao mesmo tempo, a população tinha preocupações com o meio ambiente, com aqueles que moravam e viviam ao lado da rodovia, com o comércio e a indústria, que poderiam vir a ser prejudicados pelos acessos; que o projeto elaborado em parceria com o Condevar, Prefeitura Municipal e com os comerciantes adequava-se para Vargem Grande Paulista, que nasceu e cresceu em torno da Rodovia Raposo Tavares; que sugeria fosse o mesmo considerado sem alterações, pois, se modificado, poderia prejudicar os moradores; que o projeto de duplicação estava à disposição, para consulta dos interessados na Biblioteca Municipal; que solicitava fosse acrescentada nesse projeto a previsão de início da obra e que se iniciasse ao menos a construção das passarelas, o mais rápido possível, como medida de segurança para os pedestres; que fossem feitas as demarcações da Rodovia, pelo fato de muitos moradores, com projetos de construção, poderem prejudicar-se com esta demora; que considerava fundamental a realização de novas audiências públicas para que a população tomasse conhecimento dos transtornos e das vantagens da nova rodovia, que trará progresso e desenvolvimento para toda essa região. Passou-se à etapa das réplicas e, antes que o representante do empreendedor fizesse uso da palavra, o Secretário Executivo esclareceu ao representante da OAB, Mário Vitalino, que todos os segmentos da comunidade haviam sido convidados, quais sejam, os Prefeitos da região, os membros do Ministério Público, do Poder Judiciário, das associações regionais, das ONGs e as pessoas em particular; que foi exigido que o empreendedor colocasse faixas e fizesse publicação nos jornais para que todos tivessem conhecimento da audiência e pudessem dela participar, e que havia verificado que todos estes procedimentos haviam sido tomados; que o fato de não estarem sentadas à mesa as autoridades locais não prejudicava a audiência, pois até mesmo o dono da casa, o Prefeito de Vargem Grande, estava sentado ao lado da platéia; que assim era o rito das audiências, para que todos tivessem a oportunidade de se manifestar, mas sem privilégios para ninguém. Em seguida, fez uso da palavra a representante do empreendedor, que ofereceu os seguintes esclarecimentos: que, preliminarmente, lembrava que tudo que fora sugerido pela população por ocasião das audiências preliminares de Cotia, São Roque e de Vargem Grande fora registrado em gravações e nas atas que foram elaboradas e que tudo seria levado em consideração quando da elaboração do EIA/RIMA; que, quando estiverem prontos estes documentos, eles serão levados a público para discussão, em uma audiência pública; que dúvidas pontuais como retornos ou entroncamentos poderiam ser esclarecidas diretamente com os projetistas da Via Oeste; que as desapropriações seriam efetivamente pagas pela Via Oeste; que até o momento haviam sido realizadas apenas audiências preliminares e que, por este motivo, algumas informações fornecidas não eram tão completas como a população estava esperando; que muitas destas dúvidas eram também dúvidas do empreendedor; que a audiência preliminar constituía uma determinação legal, mas era também fruto de uma política de transparência do Governo do Estado de São Paulo. Fez uso da palavra, em seguida, a representante do coletivo das Entidades Ambientais Cadastradas no Consema, Iara Rezende, que teceu as seguintes considerações: que considerava ter havido avanços e melhorias do projeto em relação à primeira audiência preliminar e que acreditava que, se mantido este rumo, todos os anseios da sociedade envolvida seriam respeitados pelo empreendedor; que verificou também um grande amadurecimento por parte da população, fazendo valer os seus direitos e exercendo sua cidadania. Também



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

manifestou-se o Diretor do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental, João Roberto Rodrigues, que prestou os seguintes esclarecimentos: que a reunião visava obter subsídios para que tanto empreendedor quanto a equipe que iria avaliar esse Estudo de Impacto Ambiental a ser elaborado pudessem ter conhecimento das reais necessidades da comunidade diretamente afetada pelo empreendimento; que neste sentido considerava a reunião muito rica em função dos questionamentos que foram apresentados, das colocações feitas; que reiterava a possibilidade formal de dirigir esses questionamentos, por escrito, ao Consema; que durante as falas transpareceu que já existiria traçado e concepções já definidas, mas que o Estudo de Impacto Ambiental ainda ia ser elaborado e visava essencialmente estudar alternativas para este projeto e analisar quais os impactos positivos e negativos que estariam associados a cada uma delas; que não existia ainda posicionamento de se aceitar uma alternativa definida; que, em relação às alternativas viáveis, teria de se levar em conta os benefícios e os impactos negativos que poderiam provocar. Em seguida, o Secretário Executivo reiterou que contribuições por escrito poderiam ser enviadas num prazo de cinco dias úteis, a partir da data da audiência, para que pudessem ser anexadas ao relatório a ser encaminhado ao Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA. E, depois de constatar terem sido seguidas todas as etapas da audiência, o Secretário Executivo, em nome do Secretário do Meio Ambiente, Ricardo Tripoli, agradeceu a presença de todos e declarou encerrados os trabalhos. Eu, Germano Seara Filho, Secretário Executivo do Consema, lavrei e assino a presente ata.