



Ata da Audiência Pública sobre o Relatório Ambiental Preliminar do empreendimento “Complexo Viário de Ligação da Região Central à Zona Norte de São José dos Campos”, de responsabilidade da Prefeitura Municipal de São José dos Campos, realizada no dia 10 de fevereiro de 2006, na cidade de São José dos Campos.

Realizou-se, no dia 10 de fevereiro de 2006, às 17h00, no Câmara Municipal de São José dos Campos, na Rua Desembargador Francisco Murilo Pinto, 33 – Vila Santa Luzia, São José dos Campos - SP, a Audiência Pública sobre o Relatório Ambiental Preliminar-RAP do empreendimento “Complexo Viário de Ligação da Região Central à Zona Norte de São José dos Campos”, de responsabilidade da Prefeitura Municipal de São José dos Campos. Dando início aos trabalhos, o Secretário-Executivo do Consema, Germano Seara Filho, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Prof. José Goldemberg, saudava e dava boas-vindas a todos que haviam comparecido: às autoridades do Poder Executivo – Alfredo de Freitas Almeida, Secretário Municipal de Transportes, Edmundo Carlos de Andrade Carvalho, Secretário Municipal de Meio Ambiente, João Francisco de Lima, Secretário Municipal de Desenvolvimento Social, Eliana Pinheiro, Secretária Municipal de Planejamento, Aldano Barreto Carleial, Auditor-Geral, e Carlos Eduardo Santana, Chefe de Gabinete da Prefeitura do Município de São José dos Campos –, do Poder Legislativo – Carlinhos Almeida, Deputado Estadual, Miranda Ueb, Vereador do Município de São José dos Campos, Hélio Nishimoto, Vereador do Município de São José dos Campos, Juvenil Silvério, Vereador do Município de São José dos Campos, Renata Paiva, Vereadora do Município de São José dos Campos, Wagner Baleeiro, Vereador do Município de São José dos Campos, Tonhão Dutra, Vereador do Município de São José dos Campos, Amélia Naomi, Vereadora do Município de São José dos Campos, -, os representantes de órgãos públicos, de entidades civis e ambientalistas, enfim, a todos que vieram participar da Audiência Pública sobre o Relatório Ambiental Preliminar-RAP do empreendimento “Complexo Viário de Ligação da Região Central à Zona Norte de São José dos Campos”, de responsabilidade da Prefeitura Municipal de São José dos Campos. Declarou que tinha a missão de inicialmente compor a Mesa de Trabalhos, chamando para dela fazerem parte o representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Engº Pedro Stech, Depois de explicar que a audiência pública constituía um dos momentos do processo de licenciamento ambiental, cujo objetivo era ouvir a sociedade e recolher subsídios sobre um projeto específico que seria apresentado, contribuições essas que seriam juntadas ao processo para que os técnicos dos órgãos responsáveis pelo licenciamento as analisassem e verificassem a possibilidade de incorporá-las ao projeto, o Secretário-Executivo expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação Consema 34/01 para a condução de audiências públicas. Depois de o Secretário de Transportes da Prefeitura Municipal de São José dos Campos, Alfredo de Freitas, apresentar o projeto, e de a Geóloga Ana Cristina Costa, representante da Cepollina Engenheiros Consultores, empresa responsável pela elaboração do Relatório Ambiental Preliminar-RAP, apresentar em detalhes esse documentos, passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. Ricardo Ferraz, um dos representantes do Coletivo, depois de comentar que o estudo apresentado não contemplou outras alternativas de traçado, o que era uma das exigências prevista pela legislação, nem ofereceu detalhamento a respeito do escoamento do tráfego nem estudo sobre a influência do micro clima do banhado na circulação do ar e no clima do município, especialmente na cidade de São José dos Campos, que sofreu um aumento de seis graus e onde circulavam 300 mil veículos, e de declarar que se deveria, em primeiro lugar, repensar a matriz de transportes, antes de se sacrificar a área



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

de banhado, um patrimônio que deveria ser preservado integralmente, tanto em virtude de sua beleza natural incontestável como pelo fato de ser baixo seu lençol freático, o qual poderá ficar comprometido com a impermeabilização que o solo vier sofrer com a pavimentação, procedeu a leitura de documento assinado por Sílvio Roberto Areco, Diretor de Geração Oeste da CESP, que chamava atenção para os seguintes aspectos: 1) que a região do banhado, onde se pretendia também construir um loteamento, empreendimento este objeto de uma Ação Civil Pública – era sujeita a inundações; 2) que o nível das represas existentes na área correspondia aos seus limites máximos de armazenamento, e que a regularização das vazões pelas barragens era limitada, de modo que poderia ocorrer cheias a jusante e inundação das várzeas, fatores estes que tornava necessário se repensar a implantação de novos empreendimentos nessa região tão delicada. **José Moraes**, representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, depois de declarar ter protocolado no Consema estudo elaborado pelo Professor Aziz Ab'Saber sobre as condições do banhado, comentou: 1) que o banhado era, acima de tudo, um patrimônio histórico-paisagístico e ambiental, fato este que, se, por ventura, a Administração Municipal ignorasse, cometeria incomensurável equívoco, pois esse corpo geográfico, além de conferir identidade à cidade, facilitava o ingresso, no município, de ventos provenientes do litoral; 2) que a discussão sobre a implantação do Complexo Viário Via Norte vinha-se procedendo entre as paredes, porque: a) não considerava a necessidade de mudança da matriz de transporte, que priorizava o transporte individual em detrimento do transporte público; b) que a implantação desse empreendimento não foi objeto de uma discussão democrática nem com as entidades ambientalistas nem com a população; c) que tal pretensão desconsiderava constituir-se essa região um dos maiores pólos de pesquisa do Brasil; d) que, pelo fato de a sustentação da cidade tanto do ponto de vista ambiental como de saúde pública depender desse corpo geográfica, seu tombamento deveria ser objeto de mobilização popular; e) que esse anel viário contribuiria diretamente para “abarrota” ainda mais a cidade com automóveis e aumentar, em decorrência, as emissões de poluentes, o que, por sua vez, contribuiria para provocar o agravamento das doenças respiratórias e cardiovasculares, entre outras, a exemplo de São Paulo onde oito pessoas morriam diariamente vítimas da poluição; f) que a população deveria repensar o modelo de desenvolvimento que desejava para a cidade, que poderia variar desde uma condição cidade limpa e justa até de uma cidade insustentável e, portanto, inviável para a moradia; g) que as áreas de várzea eram sagradas, nelas não se podia tocar e deveriam ser defendidas com unhas e dentes, acima de interesses que, diante dela, se tornavam menores. **André Miragaia**, igualmente representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, comentou que uma das exigências da compensação ambiental a ser feita nas áreas de banhado do município, com os recursos oriundos da ampliação da Revap, era a retirada, no prazo de dois anos, da população da Favela Nova Esperança – que, mais do que uma favela, tratava-se de um núcleo urbano aí implantado há mais de 50 anos -, localizada nas imediações dessas áreas, e que era realmente inexecutável tal proposta, ou seja, remover-se essa população num prazo tão exíguo sem causar uma série de problemas sociais, e que, portanto, tal remoção soava como uma armação para que não fosse alcançado o objetivo de se transformar essa área de banhado em um parque natural e de se aplicarem tais recursos na regulamentação fundiária do P.E. da Serra do Mar, portanto, fazer a compensação em outro município dos danos provocados pela Revap no Município de São José dos Campos, e que tal estratégia causou grande descontentamento na população e nas organizações não-governamentais. Comentou, ainda, esse representante que a pressa que vinha sendo imprimida ao processo de licenciamento desse anel viário tinha sua razão de ser na urgência dessa obra, como comprovavam os dados relacionados com o aumento da demanda de transporte ocorrida no período de 1993 até 2005, e que teve, como contrapartida, uma



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

diminuição da oferta de transporte público, o que talvez se deve ao privilégio concedido ao transporte individual, implementando-se, desse modo, o modelo vigente na Grande São Paulo, e não se criando condições para os meios de transporte alternativos, como as ciclovias, pois o uso da bicicleta deveria ser favorecido pelo fato de São José dos Campos ser uma cidade plana. Declarou, igualmente, que se estava projetando a cidade, não para o cidadão, mas, sim, para o carro, até mesmo porque não se investia em calçadas, e que, por todas essas razões, concordava com aquilo que anteriormente foi exigido, ou seja, de que seja promovida uma discussão ampla com a população a respeito desse projeto, antes de se elaborarem as análises que constituem o Estudo do Impacto Ambiental. **Professora Delma Vidal**, igualmente representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, comentou que o transporte urbano, que facilitava a locomoção sem depender de carro, e que outra alternativa seria o metrô de superfície que fizesse a mesma integração proposta, mas com um custo menor e beneficiando uma área maior; que, na realidade, esse RAP não permitia que se elaborasse uma análise técnica mais aprofundada, porque, apesar de analisar algumas alternativas de traçado, não demonstrava os detalhes que concorreram para a escolha da alternativa proposta, nem tão pouco apresentava as demais hipóteses de modo a possibilitar que se estabelecessem comparações entre todas as alternativas e se contemplasse, inclusive, a chegada desse anel ao centro da cidade; que igualmente questionava: a) o afastamento das pistas na fase intermediária, adentrando mais ainda na área do banhado; b) as dimensões da rotatória, sobre as quais não havia explicações nesse relatório; c) a não-delimitação das áreas que pertenciam à Prefeitura e daquelas que seriam desapropriadas; d) o fato de alguns aspectos serem abordados muito superficialmente, sem detalhamento, o que prejudicava a própria discussão; e) suas sugestões se referirem à localização das áreas de bota-fora em regiões de solo mole; à retirada e reaproveitamento da camada superficial de vegetação antes de se proceder a pavimentação, porque essa camada levava muitos anos para se decompor; à adoção de alguns cuidados em relação às ciclovias; à necessidade de estudos detalhados sobre a vegetação, para que ela não fosse descaracterizada, e acerca dos impactos que serão causados na água e no solo. **Engº Pedro Stech**, Diretor do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA, ofereceu informações sobre o processo de compensação ambiental proposto pela Petrobrás dos impactos causados pela Revap, enfatizando que a proposta da aplicação dos recursos dela advindos na área de banhado, com a criação de um parque, fora feita pelo DAIA, pois a Petrobrás propusera outra saída, e, a partir de negociações, tal proposta foi aprovada, inclusive, pela Câmara de Compensação Ambiental, que funciona no âmbito da Secretaria do Meio Ambiente, e que, portanto, não houve nenhuma malandragem, mas, ao contrário, essa proposta atendia às disposições do SNUC, e, no que dizia respeito, à regularização fundiária de uma unidade de conservação, o DAIA não a considerou adequada. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes das organizações da sociedade civil. **José Benedito da Silva**, representante Sociedade Amigos do Bairro Altos de Santana, depois de relatar que a construção da Ponte da Rhodia, onde mora há 26 anos, não trouxe nenhum benefício para a população, comentou que a entidade que representava acompanhou as reuniões realizadas sobre a implantação desse anel viário e que dela se beneficiarão muitos bairros, como Altos de Santana, Telespark, Vila Sinhá, Guimarães e Vila Unidos, pela facilidade de acesso que promoverá, e o transtorno que ela provocará será momentâneo, pois a própria várzea poderá ser protegida com a construção de barreiras, para que não tenha mais lugar a ocupação desordenada. **Denis Umedo**, representante do Diretório do PSTU do Município de São José dos Campos, declarou que acabara de protocolar requerimento junto ao Consema para que a Prefeitura Municipal de São José dos Campos apresente o EIA/RIMA, e não apenas um RAP, do Projeto Via Norte, em virtude da precariedade das informações e estudos desse documento e da necessidade evidente de serem aprofundados os estudos



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

ambientais da área em decorrência dos impactos que a implantação desse projeto causará na região do banhado; que questionava o que seria feito das famílias que não possuíam título de propriedade de imóvel, mas lá habitavam e não tinham onde morar, questão esta que também merecia ser destacada no EIA/RIMA, e solicitou a realização de nova audiência pública futuramente para apresentação e discussão do EIA/RIMA com a sociedade local. **Nicolau da Silva**, representante da SAB Jardim da Granja, Parque Santa Rita, declarou considerar esse projeto importante para São José dos Campos confiar que seria feito o melhor para redução dos eventuais impactos ao meio ambiente. **Cosme Vitor**, representante do Fórum Nacional da Reforma Urbana, declarou lamentar o fato de a opinião da população ser trocada por projetos mirabolantes, como esse da Via Norte, e questionou o ponto de vista da Prefeitura sobre “ocupações irregulares”, porque nada oferecia para resolver os problemas habitacionais da cidade, e que esse projeto consistia em um grande plano de exclusão social da população de baixa renda, a qual, embora houvesse se fixado há mais de trinta anos nessa região, a Prefeitura não reconhecia que se tratava de ocupação consolidada, e esse não-reconhecimento causava muita aflição a essas famílias, especialmente aquelas que residiam bairro Alto de Santana, e que aproveitava essa oportunidade para denunciar a implantação do condomínio Espelho D’água, que promoveu o desvio de um rio, degradou o meio ambiente e não teve nenhuma punição por parte do poder local, não recebendo, portanto, o mesmo tratamento que seria dispensado à população que iria ser deslocada. **Nazira Madureira**, representante do Conselho de Turismo de São José dos Campos, declarou considerar importante esse projeto, uma vez que facilitaria o acesso de turistas ao Parque Estadual São Francisco Xavier, o que colaboraria para o crescimento do Município. **Márcio Antonio Mariano da Silva**, representante da Associação de Combate aos Pops, comentou que essa entidade fazia parte da Rede Brasileira de Justiça Ambiental e do Fórum Brasileiro de Organizações Não-Governamentais e Movimentos Sociais, e que, embora morasse em Cubatão, participava dessa audiência em virtude de esse projeto cruzar uma área que já possuía passivos ambientais, como áreas contaminadas por compostos organo-clorados e metais pesados, motivo por que considerava fundamental fosse elaborado o EIA/RIMA sobre ele; e que lamentava a que os órgãos da saúde não participassem do processo de licenciamento ambiental, uma vez que a Anvisa discutia em profundidade as questões ligadas à saúde ambiental, e que isso não impedia que a população solicitasse um parecer desses órgãos em níveis estadual e federal, de acordo com a competência e com a gravidade dos impactos a serem gerados por esse projeto. **Vicente de Moraes Cioffi**, representante do Fórum Permanente em Defesa da Vida, comentou que São José dos Campos apenas iniciara uma discussão participativa sobre o plano diretor, que definiria os rumos do município para os próximos dez anos, e que tal discussão englobava as diretrizes para transporte, turismo, e desenvolvimento econômico, e que, por esse motivo, considerava inadequado discutir-se esse projeto sem ficarem claras as diretrizes desse plano, principalmente porque essa obra incentivaria o adensamento populacional e a utilização de veículos particulares, em vez do transporte público de qualidade, como, por exemplo, o metrô de superfície, que transporta a população para todas as partes da cidade de forma tranqüila e com preço acessível, e que a implementação de alternativas como essa – e existem outras – contaria com o apoio dos centros tecnológicos existentes na cidade, e que, por se posicionarem nessa perspectiva, as entidades ambientalistas encaminharam ao Consema o EIA/RIMA sobre esse empreendimento, documento este indispensável dada à insuficiência dos dados contidos no RAP, como aqueles relacionados com a desapropriação das residências localizadas ao longo do traçado da Via Norte, com o levantamento arqueológico, cujos bens faziam parte do patrimônio histórico da cidade, com a área de banhado, parte da qual integrava uma APA Federal, e outras questões igualmente importantes. **Gabriel Alves Junior**, vinculado ao



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

Subnúcleo Regional do Vale do Paraíba, Litoral Norte e Serra da Mantiqueira, teceu considerações sobre a exigência legal do Plano Diretor e, especialmente do Plano Diretor de Transportes, que permitiria pensar a política e as diretrizes para o transporte antes de se definirem as vias que serão os eixos de ligação entre as regiões, pois, como se sabia essa esfera da Administração Pública na cidade continha uma série de problemas, mas que se invertiam as prioridades, de modo a se incentivar o transporte individual e a construção de condomínios – que recebiam investimentos do Poder Público e ocupavam áreas com pouca densidade populacional -, sem qualquer projeção da demanda habitacional e de transporte futura; que o RAP era genérico, não trabalhava em cima de dados reais e, portanto, não previa com exatidão os impactos sócio-econômicos que esse projeto provocará, o que tornava imprescindível a elaboração do EIA/RIMA. **Aicemir Palma**, representante da Companhia Bola de Meia de São José dos Campos, denunciou, entre outras coisas, a falta de diálogo existente entre a Prefeitura e a população, o que se fazia sentir no posicionamento da população em relação ao licenciamento desse projeto, e que essa ausência de diálogo se fazia sentir também no processo de licenciamento do projeto de ampliação do aterro sanitário, que tramitava na Secretaria de Estado de Meio Ambiente e sobre o qual, até o momento, a população não fora informada. **Carlos Alberto Fernandes Pinto**, representante da Comissão de Moradores Bairro dos Freitas, deu os parabéns às entidades que lutaram para realização dessa audiência, pois ela permitia fossem esclarecidos aspectos dessa obra, que, embora fosse provocar impactos na população, esta até agora não havia sido bem informada a esse respeito, pois a informação que até então foi divulgada era que seu trajeto seria outro, e era necessário saber o que efetivamente iria acontecer, embora se tratasse de uma obra importante para a região. **Agliberto Chagas**, representante do Centro para Competitividade e Inovação de São José dos Campos, enfatizou a importância da discussão, pois o que a população entende é que precisa de emprego, como também entende as vantagens de se contar com um acesso que facilite sua chegada em casa, após o trabalho, e que, para isso, era muito importante se fazer uma discussão fraterna, honesta e sem proselitismo tecnicista. **Joaquim Mateus Costa**, representante da Pastoral Sócio-Política de São José dos Campos, comentou que nem ele nem ninguém que estava presente nessa audiência eram insanos e que se estava discutindo o meio ambiente e o progresso, e se deveria discutir também a questão social, principalmente porque via apreensão no rosto dos pais de família cujas casas serão demolidas pra a construção da Via Norte, e que, por essa razão, deveriam ser realizados estudos, não nos gabinetes fechados, mas estudos que se baseassem em dados oferecidos pela população, elaborando-se um plano diretor com diretrizes democráticas para o desenvolvimento, e não se procedendo dessa forma; que outra questão importante dizia respeito à indenização, que estava sendo apresentada à população daquela região e que não dava para comprar uma casa como aquela que foi construída e reformada com muito zelo e amor, e que esse era um dos aspectos mais complicados desse projeto e, para discuti-lo, a Prefeitura não descia do seu pedestal; que outra questão dizia respeito aos usos políticos feitos de situações como essa, entre as quais aquele que se dava nos bastidores com informações inverídicas; e que, por todos esses motivos, solicitava aos órgãos públicos que tivessem muita cautela com a Via Norte, pois, embora fossem muito importantes a evolução e o progresso, mais importante ainda era o ser humano. **Maria Aparecida de Jesus**, representante da Sociedade Amigos do Bairro de Vila do Vasquinho, comentou que localizara no RAP algumas discrepâncias, pois, para cada bairro, havia sido repassado um tipo de informação, e que cruzando-as entre si, se verificavam algumas falhas, e que, portanto, pedia fossem oferecidos dados assertivos sobre a remoção da população e sobre o valor das indenizações, pois assim algumas dúvidas seriam solucionadas; e pedia que, ao se fazer a remoção da população afetada, se dispensasse atenção especial aos idosos, às gestantes, aos doentes, aos bebês e recém-nascido, porque, como declarou



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

Mister James Walkinson, diretor do Banco Mundial, à revista "Veja", "pobreza, é mais do que uma renda insuficiente com baixo índice de desenvolvimento humano, pois é também falta de leis, falta de voz, falta de liberdade de escolha. Os pobres não querem apenas caridade, eles querem também oportunidades". **José Maria de Faria**, representante do Sindicato do Comércio Varejista de São José dos Campos, comentou que, na condição de presidente dessa entidade, sentia na pele como era difícil dizer não a quem solicitava trabalho, e que, ao ouvir as explicações sobre essa obra, pressentia o impulso que ela proporcionaria ao comércio varejista daquela região, daquele bairro antigo e histórico da cidade, e, por conseguinte, à geração de emprego; que, sem dúvida, essa obra traria também outro tipo de benefício, ao evitar congestionamentos, e que, por essas razões, pedia a todos que rezassem a Deus para que interviesse de modo a não permitir que sobrevivam picuinhas partidárias que impeçam a construção dessa obra, porque ela efetivamente propiciará melhor qualidade de vida para a população. **José Elias do Nascimento**, representante da Associação das Empresas Contábeis de São José dos Campos, declarou que reiterava o ponto de vista emitido pelo participante que o antecederia, porque, sem dúvida, essa obra é muito benéfica, principalmente no que diz respeito à locomoção, e que, se ela apresentava alguns problemas técnicos, esses deveriam ser discutidos. **José Delu Jr.**, representante da Sociedade Amigos do Bairro dos Telepaks, comentou que era antiga a solicitação dessa via, principalmente em virtude da ausência de pronto-socorros na região norte, e era favorável à sua implantação. **Mário Bordinho**, representante da Sociedade do Bairro Vila Paiva, declarou que essa obra favorecerá pouquíssimas pessoas, porque desafogará o trânsito em alguns trechos. **Aristóbulo Antonio de Carvalho**, representante do Sindicato Rural de São José dos Campos, chamou atenção para o setor rural da zona norte, onde mora um grande número de famílias que tiram seu sustento da exploração de alguns pequenos sítios, onde existem muitas nascentes e micro-bacias que abastecem os pequenos córregos que deságuam no Rio Paraíba, e que essas famílias e a sua situação necessitam de atenção apesar de representarem menos de dez por cento do eleitorado do município, pois é importante que continuem mantidos lá, gerando emprego, e que, sem dúvida, uma saída secundária para o escoamento de seus produtos é muito interessante. **João Pereira Dantas**, representante da Associação dos Construtores do Vale do Paraíba, comentou sua surpresa ao verificar que a cidade de Limeira, bem menor do que São José dos Campos, possui um anel viário, e que, sem dúvida, São José dos Campos necessitava de um anel fechado que oferecesse um incremento para seu desenvolvimento, porque se trata de um importante centro dentro da região, de uma cidade desse porte necessita desse anel viário, como uma estratégia para permitir que se trânsito desenvolva uma certa velocidade. **João das Mercês Tampão**, representante da Sociedade Amigos do Bairro do Jaguará, depois de dar os parabéns a todos pela realização dessa audiência, declarou que não acreditava que a Prefeitura Municipal de São José dos Campos tivesse a intenção de retirar os moradores que residiam zona norte, que precisavam, urgentemente, da Via Norte, porque todos estavam afunilados naquele local, e que os representantes de entidades ambientalistas que se posicionaram contrários à implantação dessa via com certeza não residiam em São José dos Campos. **Cassiano Ferreira**, representante da Associação das Empresas Imobiliárias do Vale do Paraíba, manifestou-se contrariamente à ocupação, com o argumento de que ela adentraria a região de banhado, prejudicando, dessa forma, a Natureza, e que era favorável à construção da Via Norte, porque ela escoaria os produtos gerados na cidade, impulsionando seu desenvolvimento, o qual deveria ser planejado, e que, ao desalojar as pessoas, isso seja feito com dignidade. **José Pinheiro de Moraes**, representante do Sindicato Têxtil de São José dos Campos, declarou que verificava, em suas idas constantes à zona norte, a necessidade de desafogar o trânsito, que estava constantemente congestionado, o que facilitará também a chegada de veículos de outros municípios, como Campos do Jordão. **Angel**



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

Guillem Moliner, representante do Centro das Indústrias de São Paulo de São José dos Campos, declarou que entendia serem pequenos e aceitáveis os impactos ambientais que seriam causados com a construção da Via Norte, se comparados aos benefícios que ele traria para a região, como melhoria da infra-estrutura viária e geração de empregos. **Gilson Rudolfo de Lima**, representante da Sociedade Amigos do Bairro Vila Rossi, questionou a localização dessa rotatória no seu bairro, porque ela prejudicará a vida dos moradores. **José Roberto dos Santos**, representante da Sociedade Amigos do Bairro Vila Abel II, depois de tecer uma série de comentários sobre a cidade e sobre os impactos que vêm sendo causados à Natureza, comentou que esse projeto em discussão beneficiava o transporte individual, que era tremendamente poluidor, e que, atualmente, já trafegavam no município aproximadamente 300 mil veículos, além daqueles que passavam pela Via Dutra, e perguntava se as autoridades municipais estavam conscientes dessa situação. **Davi Moraes**, representante da Sociedade Amigos do Bairro Jardim Nova Esperança e Banhado, comentou que representava uma centena de clubes amadores que disputavam futebol pela cidade e que via, aos finais de semana, com o fluxo maior de carros, a dificuldade de sair da cidade para a região de Santana, o que o levava a reconhecer ser imperiosa a necessidade de se construir a Via Norte, apesar de o esporte amador perder com a sua construção duas áreas importantes, a área da Vila Rossi e a do Vasquinho, mas esperava que tal construção não se subtraísse da população aquele complexo onde se achava fundada hoje o ADC Ródhia, que era reservado para a construção de um complexo desportivo. **Claudir Bustamante Pinto**, representante da Associação Comercial e Industrial de São José dos Campos, comentou que as razões e as contra-razões que envolviam esse projeto já haviam sido brilhante e exaustivamente apresentadas pelas pessoas que o antecederam, mas que, sem dúvida, se tinha um problema a resolver, porque São José dos Campos era uma cidade grande e próspera, contando, atualmente, com aproximadamente 300 mil veículos automotores, o que tornava necessária a ampliação de seu sistema viário, que era precário para a realidade que apresentava no momento, e que, por esse motivo, era favorável à sua implantação e que os técnicos envolvidos com esse assunto mereciam a confiança da população. **Ângela Aparecida da Silva**, representante da Central de Movimentos Populares e da Marcha das Mulheres, depois de declarar que, embora não vivesse na zona norte, defendia os interesses de sua população, porque se tinha de ampliar a discussão e ouvir outras opiniões, comentou que acompanhara a análise desse traçado, tendo sugerido, inclusive, a construção de uma ciclovia, mas chamava sua atenção o fato de os órgãos municipais informarem à população que terá dois cômodos a casa a ser entregue aos moradores que tiverem suas residências afetadas, se sequer eles têm uma planta para comprovar, e que confiava no Consema que questionaria a legalidade do deslocamento dessa população. **Marcos Fernando da Costa**, representante do Instituto Eco-solidário de São José dos Campos, teceu comentários sobre o emprego dos recursos oriundos da compensação ambiental devida pela Revap, e declarou que a maior preocupação da sociedade organizada dizia respeito à moradia daqueles que seriam desalojados e que teriam de se adaptar ao novo *habitat*. Passou-se à etapa em que se manifestam as pessoas em seu próprio nome. **Urbano Patto** comentou que participou há vinte anos de estudos técnicos sobre as melhores alternativas de traçado para resolver a questão do tráfego na região norte e, desde aquela época, já se defendia a adoção desse traçado definido para o projeto Via Norte, em decorrência da impossibilidade de duplicação das Vias Rui Barbosa e Princesa Isabel e da utilização de outro traçado passando por dentro da várzea, e que não via necessidade de se aprofundarem os estudos sobre este tal alternativa. **Maria Izélia da Conceição** declarou que, como moradora da Zona Norte, necessitava que o projeto fosse claramente discutido e detalhado, pois os moradores estavam completamente desinformados e muito assustados com seu futuro, caso o projeto viesse a ser concretizado, e que solicitava que representantes da

7



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

Prefeitura comparecessem à Zona Norte para informar aos moradores o que realmente será feito, se as casas seriam ou não desapropriadas, pois muitas famílias nem conseguiam mais dormir em virtude da falta de informação acerca dessa obra. **Patrícia Cristine Pena** declarou que era moradora da Vila São Paulo, e não Favela São Paulo como constava do projeto da Via Norte, pois, na realidade, todos os moradores do bairro possuíam escrituras de suas casas, e que o projeto vinha causando intensa preocupação na população dos bairros a serem atingidos, e que lhe causava estranheza tamanha pressa na construção desse anel viário, sem contar com um planejamento aprofundado e um correto esclarecimento à população de seus impactos e de sua amplitude, deixando os moradores num total desespero, sem saber onde vão morar e o que vão fazer de suas vidas; que prova disso foi o número de participantes nessa audiência, mas que, em virtude de sua longa duração, muitos foram embora, pois trabalhariam cedo no dia seguinte, e saíram levando consigo suas preocupações quanto ao seu futuro e à certeza de que quem mais lucraria seriam os especuladores imobiliários; que havia acessado o *site* dos consultores do projeto e lá dizia que as obras da Via Norte teriam início já no mês de agosto, motivo pelo qual questionava quem iria informar à população de forma adequada sobre o que iria acontecer com esses moradores afetados com o traçado da obra. **Giba Ribeiro**, depois de dar os parabéns ao movimento ambientalista de São José dos Campos, que foram quem solicitou a realização dessa audiência, com objetivo de dar maior transparência ao processo de construção da Via Norte em virtude da complexidade de todos os aspectos que envolve, comentou que um projeto dessa magnitude, abrangendo questões ambientais, econômicas, de transportes e de infra-estrutura, não poderia deixar de considerar a questão habitacional, motivo por que lamentava a ausência de representantes da Secretaria da Habitação nessa audiência e, também, o fato de que funcionários dessa Secretaria ameaçarem a população de diversos bairros de maneira aleatória, informal e grosseira, faltando com respeito para com ela; que São José dos Campos era uma grande cidade, e que o fato de não possuir projeto habitacional constituía um verdadeiro absurdo.º que embora considerasse a Via Norte importante para os novos rumos de São José dos Campos solicitava que a Prefeitura agendasse reuniões, com ampla divulgação, a fim de discutir efetivamente com a população as propostas de desapropriação, indenização e reassentamento das famílias desabrigadas com a construção da Via Norte. **Orlando Eufrozino dos Santos** declarou que, como morador da Vila Rossi, considerava desumano se defender um projeto como a Via Norte, que passaria por cima dos moradores de seu bairro, e que lamentava que moradores do Alto de Santana estivessem defendendo tal projeto. **José Roberto Bráulio de Melo** declarou que, como proprietário de terra da zona norte, apoiava o projeto, pois era preciso melhorar o trânsito daquela região, marcado por lentidão em qualquer horário do dia. **Danilo de Jesus Silva** questionou se os planejadores da obra consideraram o fato de ter sido colocado cascalho sob o viaduto há anos atrás e o mesmo apresentar sinais de desbarrancamento na margem do rio, e que, apesar de desafogar o tráfego de Santana, a obra incrementaria o trânsito nas regiões de Alto da Ponte, Veneziani, Telespark e Vila Sinhá, que, com suas ruas estreitas, não ofereciam a menor capacidade para suportar tal aumento. Depois de **Paulo Roberto Guimarães** declarar seu apoio ao projeto em virtude das dificuldades atuais de acesso à zona norte, que vinha enfrentando constantes congestionamentos, **Fernando Delgado** comentou que o Município de São José dos Campos possuía duas realidades distintas, uma delas de ordem geográfica, por ser limitado pelo Banhado e pela Rodovia Dutra, o que o deixava truncado e fazia com que qualquer acesso à zona norte passasse irremediavelmente pelo Banhado, e que a outra realidade dizia respeito à falta de planejamento em todos os níveis, ou seja, à inexistência de vontade política para pensar, por exemplo, a situação do transporte público, e que isso comprometia irremediavelmente o desenvolvimento da cidade, e que, por esses motivos, tornava-se urgente a criação de uma força-tarefa para resolver definitivamente problemas

8



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

como o estrangulamento de tráfego tanto na zona norte como na zona leste, sem prejuízo da observância de todos os aspectos ambientais. **Euler Barbosa** declarou que a sociedade de São José dos Campos estava diante de um problema a ser resolvido e perguntou se não havia outras opções para esse projeto, que era a pior do ponto de vista ambiental, e que a sociedade civil deveria ser mais ouvida nesse processo. **Luiz Paulo Costa** comentou que a própria Constituição Brasileira garantia a todos os cidadãos o direito de ir e vir, e que o sistema viário era fundamental para que as pessoas exercessem esse direito básico, que deveria ser assegurado pelo Poder Público, o qual, em José dos Campos, vinha implementado obras com o objetivo de melhorar o tráfego e garantir a circulação, a movimentação da economia, a geração de emprego e de renda, e que a Via Norte contribuiria efetivamente para a consecução desse objetivo. **José Dimas Pereira** comentou que, embora a maioria das pessoas presentes nessa audiência fosse favorável à implantação desse projeto, isso não significava que toda população o apoiava, e que, apesar do fato de todas as pessoas serem favoráveis à preservação do Banhado, era preciso também se pensar na situação daquelas que seriam retiradas da região para a construção dessa obra, realidade esta que doía, mas que, mesmo assim, esse era o momento adequado para informá-la e, também, ouvi-la, do mesmo modo como eram ouvidos os ambientalistas e os técnicos. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. **Amélia Naomi**, Vereadora do Município de São José dos Campos, comentou que a Prefeitura de São José dos Campos já havia gastado 521 mil reais somente em assessoria para essa obra, a qual vinha sendo discutida por toda a população, que, em sua maioria, defendia sua execução, uma vez que ela traria desenvolvimento para região norte, e que, pessoalmente, defendia também fosse promovido o desenvolvimento da região leste, com a implantação de projetos, que, como o loteamento de responsabilidade da Urbanova, seriam discutidos em audiências públicas, e que era preciso aprofundar-se a discussão sobre malha viária e o plano diretor municipal, pois a cidade não poderia ficar refém de loteamentos e empreendimentos pontuais, tornando-se necessário garantir seu desenvolvimento com sustentação ambiental; e que alertava a todos para o risco de contaminação com resíduos da Rhodia, que constituía importante passivo ambiental e sobre o qual passaria a rotatória e, para cuja solução, deveria haver envolvimento da Rhodia, e não somente do Poder Público. **Wagner Balieiro**, Vereador do Município de São José dos Campos, comentou que, no processo de discussão da Via Norte, existia efetivamente indefinição sobre a situação dos moradores que seriam afetados pela obra, e que, embora fosse favorável à sua construção, considerava absurdo não terem sido estudadas alternativas de traçado concorrentes a essa que se discutia, como aquela existente entre Altos de Santana e Urbanova, que não tornava necessária a retirada de nenhum morador, e que também discordava da truculência da Prefeitura e de sua tendência de esconder informações aos moradores que sofrerão com essa situação, e que, dada à existência de passivos ambientais na área do empreendimento, fazia-se necessário detalhar os estudos, e até mesmo elaborar um EIA/RIMA, e lembrava que um dos argumentos para a construção dessa via, o de redução do número de acidentes, era o mesmo que havia sido utilizado para aprovação do anel viário, que se transformou no campeão de acidentes. **Cristiano Ferreira**, Vereador do Município de São José dos Campos, comentou: que como qualquer filho de São José dos Campos amava o banhado, e que com toda certeza ele seria preservado pelo projeto; que com relação questão habitacional das famílias esta questão era uma das prioridades da administração pública atual, e que em função do crescimento da cidade realmente algumas destas famílias seriam desapropriadas em função das obras da Via Norte, mas que embora fossem indenizadas pelo valor de mercado reconhecia que deveriam ser tratadas com mais atenção por parte do Poder Público. **Renata Paiva**, Vereadora do Município de São José dos Campos, depois de declarar seu apoio ao projeto Via Norte, comentou que, como moradora da região, presenciava os



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

problemas enfrentados pela população para chegar àquele trecho da cidade, dada à existência de um único acesso, e que, se um dia, nessa região surgir algum problema ou acidente grave, seus moradores ficarão totalmente ilhados, mas que a tentativa em curso de melhorar sua condição de acesso não tornava desnecessário conceder-lhes todo o respeito que lhes era devido, e que eles necessitavam de maior atenção e de mais recursos. **Luiz Carlos Motta**, Vereador do Município de São José dos Campos, declarou que a construção da Via Norte, cujo objetivo era promover a melhoria da região, fora amplamente discutida com as Sociedades de Amigos do Bairro e com diversas outras entidades, e que, apesar da importância dessa obra, compreendia a preocupação da população, e que, com certeza, a Prefeitura respeitaria os direitos de cada um dos moradores que seriam desapropriadas e que todas as negociações seriam realizadas com honestidade. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. **Edmundo de Carvalho**, Secretário Municipal do Meio Ambiente de São José dos Campos, comentou que estudou o diagnóstico que precedia à elaboração do plano diretor e que demonstrava a situação atual do Município, como, por exemplo, que 99% da população vivia na área urbana e, apenas, 1% na zona rural, e que, com base nesse instrumento, seriam orientadas a proposição e a aprovação de novos projetos para o Município, e que, antes de sua conclusão, ele seria discutido amplamente com a sociedade civil, e que, com certeza, a população que seria afetada com essa obra superaria, como igualmente ocorreu com aquela que foi afetada por outra obra em Natividade da Serra, e que, em contrapartida, essa obra beneficiaria toda a população do Município com a superação do gargalo existente e a construção de nova ponte, o que facilitaria o acesso a essa região, e que, em relação à contaminação da área pertencente à antiga Rhodia, ela fora detectada, em pequenas proporções, em amostras de água, e não de solo, o que não tornava inviável a obra, embora houvesse necessidade de se realizar mais prospecções nesse terreno, e que a retirada da população da região do Banhado, com os recursos provenientes da compensação ambiental feita pela Revap, ocorreria no prazo de dois anos, respeitando-se os direitos dos moradores, e que, até o momento, existia apenas uma alternativa de traçado, e que, só após o reconhecimento de sua viabilidade ambiental, a Prefeitura conduzirá as negociações com os moradores que serão desapropriados. **Claud Mary**, Secretária de Governo Municipal, comentou que a idéia de se construir a Via Norte surgiu na administração anterior, e, na atual administração, ela vinha sendo tratada com a mesma seriedade, principalmente a população do entorno que teria de ser removida, cujos direitos seriam garantidos e se procuraria, no momento da relocação, minimizar seus prejuízos emocionais, e que os técnicos dos órgãos municipais debruçavam-se, há mais de dois anos, na discussão sobre o desenvolvimento urbano da cidade, consultando os setores competentes da Secretaria de Meio Ambiente do Estado, conversando com ambientalistas e com a população, e que, do plano de desenvolvimento constava esse anel viário, que incrementaria a integração das regiões da cidade entre si e cujo traçado escolhido foi aquele que traria o menor risco ambiental para a cidade e, especialmente, para o Banhado, e, ao final, chamou a atenção para a seriedade com estava sendo conduzida essa audiência, que permitiu a todos conhecer o projeto e apresentar propostas de melhoria do projeto. Passou-se à etapa das réplicas. O representante do empreendedor, **Alfredo de Freitas**, Secretário de Transportes da Prefeitura Municipal de São José dos Campos, esclareceu: 1) que, desde o início do processo de elaboração desse anel viário, se previu a construção de ciclovias, cujo projeto se encontrava à disposição da comunidade há nove meses, que poderia criticá-lo e discuti-lo democraticamente, como sempre aconteceu no processo de implantação de outras obras viárias do município; 2) que discordava das colocações feitas sobre a falta de planejamento, pois nunca se planejou tanto o futuro e o desenvolvimento de São José dos Campos como nos últimos dez anos, sem o que a cidade jamais se teria tornado a segunda exportadora do país nem desfrutaria da qualidade de



vida que usufruía; 3) que os benefícios da Via Norte se estenderia a toda a comunidade, pois o aumento da fluidez do tráfego a todos favoreceria; 4) que, devido às ações efetivas decorrentes do planejamento, o adensamento da região de Santana registrava índices negativos, e que, se a região de Altos de Santana e adjacências registravam índices positivos, esse adensamento se dava de forma ordenada; 5) que, em relação aos acidentes registrados no anel viário, eles vinham sofrendo um decréscimo, o que vinha acontecendo igualmente na cidade como um todo e que o anel viário de São José dos Campos era considerado obra de referência. Passou-se à fase das réplicas. **Ana Cristina Costa e Rivaldo Melo**, representantes da empresa responsável pela elaboração do Relatório Ambiental Preliminar, esclareceram: 1) que o terreno que pertenceu à Rhodia e que se encontrava contaminado media 400m², aproximadamente, e nele foram realizadas três sondagens e escalados três poços, além de se ter utilizado um quarto poço para o monitoramento, o que garantia a representatividade das amostras, e que os resultados constataram a inexistência de contaminação no solo, no que dizia respeito a vinte e cinco parâmetros voláteis, e a presença de metais nas águas subterrâneas, entre os quais o alumínio, embora em concentrações pouco significativas; 2) que esse terreno que pertenceu à Rhodia continuaria sendo monitorado, pois eram previstas outras fases de investigação com o objetivo de se dar cumprimento a determinação judicial, e também seriam investigados outros terrenos, como um cemitério, uma metalúrgica e antigas fábricas de pequeno porte; 3) que não era prevista remoção significativa de terra da região, as quais, embora não houvessem apresentado indícios de contaminação, seriam objeto de análise, porque, no início do licenciamento ambiental dessa obra, era preciso realizar todos os levantamentos e detalhamentos. **Ricardo Ferraz**, representante do Coletivo das Entidades Ambientistas Cadastradas no Consema, comentou que o planejamento constituía uma estratégia global e que o plano diretor deveria ser inserido e discutido nesse contexto do planejamento, como também esse projeto e outras alternativas viárias para o município, e que se via como grande complicador desse anel viário sua inserção numa região de Banhado, que deveria ser preservado ao máximo, e que se preocupava também com as áreas inundáveis considerando-se o histórico do Vale do Paraíba, e que os dados contidos no RAP eram insuficientes para se realizar uma análise mais aprofundada sobre a poluição sonora, sobre a situação jurídica do empreendimento e a circulação de veículos num futuro próximo. **José Moraes**, representante do Coletivo das Entidades Ambientistas Cadastradas no Consema, comentou que a região do Banhado tem sido objeto de inúmeros projetos, mas, felizmente, ela vem resistindo aos devaneios das autoridades, com exceção da ocupação de parte de sua área por loteamento pertencente à empresa Urbanova, e que, há alguns anos, Professor Azis Ab'Saber, figura exponencial da intelectualidade brasileira e reconhecido internacionalmente por sua capacidade e competência na área ambiental, ofereceu parecer que não só desaprovava a ocupação dessa área por qualquer tipo de empreendimento como também sugeria seu tombamento, em virtude de sua importância ambiental, e que, agora, técnicos dos órgãos municipais desprezavam o conhecimento dessa autoridade; que algo que lhe causava sofrimento era ouvir comentários, como esse que era geralmente feito por autoridades locais, de que "o grande problema da humanidade é o automóvel, mas, como São José possuía esse tipo de indústria, era necessário comercializá-los, e, portanto, se colocar um maior número de automóveis nas ruas", e lhe doía ouvir isso até mesmo porque se vivia o ano de 2006, e não a década de 70, e a realidade mudara, e muito, deixando a questão ambiental de ser coadjuvante e assumindo papel de destaque, e que, com relação à geração de emprego, pedia informações sobre o percentual de desemprego no município e se esse tipo de empreendimento efetivamente criava novos postos de trabalho, pois, como era sabido, é que isso acontecia apenas na fase de implantação, a qual durava a cada vez mais um período menor de tempo, e que, por todos esses motivos, era preciso rever alguns conceitos e se



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

garantir a manutenção da qualidade de vida de São José dos Campos, para que ela não se transformasse, em pouco tempo, em uma nova Guarulhos ou uma nova São Paulo. **Pedro Stech**, Diretor do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA, esclareceu: 1) que o Município tinha competência para licenciar do ponto de vista ambiental, empreendimentos como esse, como dispunha a Resolução Conama 237, e, para tanto, alguns requisitos eram exigidos, entre os quais a apresentação de laudo técnico e de certidão de uso e ocupação do solo, mas, entretanto, como essa obra seria implantada em área protegida, ou seja, em uma APA estadual, e interferiria no Rio Paraíba, seu licenciamento estava sendo feito pelo Estado; 2) que, em relação à retirada de moradias localizadas na área de Banhado para se construir aí um parque estadual, isso seria feito com os recursos oriundos da compensação ambiental feita pelo empreendimento de responsabilidade da Revap, isso seria feito pelos órgãos municipais; 3) que todos os subsídios, propostas e críticas oferecidos durante a audiência seriam consideradas pelo DAIA, inclusive aqueles que seriam encaminhados até cinco dias úteis após a data de. Depois de verificar terem sido cumpridas todas as etapas da audiência, o Secretário-Executivo do Consema declarou encerrados os trabalhos. Foram entregues durante a audiência: 1) abaixo assinados encaminhado pelos moradores dos Bairros Santana, Vila Abel, Vila Rossi e adjacências solicitando apoio à aprovação do projeto que impede desapropriações das famílias que vivem no entorno da área do anel viário; 2) correspondências encaminhadas: a) Denis P. Ometto, representante do Partido Socialista dos Trabalhadores Unificados – PSTU; b) Sílvio Roberto Areco Gomes, Diretor de Geração Oeste da CESP; c) Sílvio Roberto Areco Gomes, Diretor de Geração Oeste da CESP; e 3) xerox de página do “Jornal Valeparaibano”, edição de 10.02.2006, com matéria intitulada “Via Norte Urgente”. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Diretora da Divisão de Documentação e Consulta, lavrei e assino a presente ata.

Paula Frassinete de Queiroz Siqueira