



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

Ata da audiência pública do EIA/RIMA do empreendimento do “Trecho Leste do Rodoanel Mário Covas”, de responsabilidade da Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S/A, realizada na cidade de Ribeirão Pires, no dia 09 de junho de 2009.

Realizou-se, no dia 09 de junho de 2009, às 17 horas, no Teatro Municipal Ernesto Menatto, Complexo Cultural Educacional Airton Senna, na Avenida Brasil, s/n., Centro, Ribeirão Pires-SP, a audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ao Meio Ambiente–EIA/RIMA do empreendimento “Trecho Leste do Rodoanel Mário Covas”, de responsabilidade da Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S/A. Dando início aos trabalhos, o Secretário-Executivo do Consema, Germano Seara Filho, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Francisco Graziano Neto, saudava e dava boas vindas aos representantes do Poder Executivo – nas pessoas dos Excelentíssimos Senhores Agostinho Coutinho Gomes, Secretário de Obras e Planejamento Urbano da Prefeitura do Município de Ribeirão Pires, Antonio Muraki, Secretário de Desenvolvimento Regional do Município de Ouro Fino, Pedro do Carmo Alves, Secretário de Meio Ambiente do Município de Ribeirão Pires, e José Adão Alves, Secretário de Segurança Pública do Município de Ribeirão Pires –, do Poder Legislativo – nas pessoas dos Excelentíssimos Senhores Antônio Yosiaki e Edson Savietto, Vereadores do Município de Ribeirão Pires –, do Poder Judiciário – na pessoa da Excelentíssima Senhora Thelma Thaís Cavarzere, Promotora de Meio Ambiente do Município de Ribeirão Pires –, dos órgãos públicos – nas pessoas dos Ilustríssimos Senhores Robson Hilário dos Santos, Secretário Geral da Câmara Municipal de Ribeirão Pires, e Roberto Borges dos Santos, Delegado de Polícia do Município de Ribeirão Pires – e das organizações da sociedade civil, das entidades ambientalistas, enfim, a todos que vieram participar da audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental–EIA/RIMA do empreendimento “Trecho Leste do Rodoanel Mário Covas”, de responsabilidade da Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S/A (Proc. SMA 6563/2009). Depois de explicar que a audiência pública constituía um dos momentos do processo de licenciamento ambiental cujo objetivo era ouvir a sociedade e recolher subsídios sobre o projeto específico que seria apresentado, contribuições estas que seriam juntadas ao processo para que os técnicos dos órgãos responsáveis pelo licenciamento as analisassem e verificassem a possibilidade de incorporá-las ao projeto, o Secretário-Executivo esclareceu que seu papel nas audiências públicas era completamente isento, e sua função era tão somente conduzir os trabalhos de forma totalmente neutra e garantir que aqueles que têm alguma coisa a dizer sobre o empreendimento possam fazê-lo de forma democrática e organizada. Em seguida, expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação Consema 34/01 para a condução das audiências públicas. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA. Paulo Vieira de Souza, representante da Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S/A., apresentaram o histórico da empresa e o projeto, e Ana Maria Iversson, representante da empresa da Consórcio JGP-Primer, apresentaram os estudos ambientais, dando ênfase aos principais impactos e as medidas a serem utilizadas para compensá-los. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. Daniel Turi, apresentou um vídeo cujo locutor declarou: 1) que uma importante e grandiosa obra está sendo construída com o objetivo de racionalizar o tráfego de veículos da RMSP, visando, principalmente, diminuir os congestionamentos que transformam as cidades em verdadeiros caos urbanos, pois, além dos constantes atrasos, causam graves consequências na população, entre outros, o aumento dos preços



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

dos produtos, de problemas psicológicos como estresse e, até mesmo, da violência; 2) que as obras do Trecho Sul do Rodoanel atingem áreas localizadas no Município de São Bernardo do Campo, mais precisamente na Represa Billings, importante reservatório de água da RMSP, e causando, como era esperado, impactos ambientais de proporções alarmantes na fauna e na flora e também prejudicando sensivelmente os moradores; 3) que a região que abrange Jardim Represa, Parque Imigrantes, Royal Parque, Pinheirinho, Parque Los Angeles, Jardim Nova Canaã e Jardim Marco Polo, onde moram aproximadamente 42 mil moradores, se transformou em um imenso canteiro de obras; 4) que vários são os problemas provocados por essa obra que afetam o meio ambiente e a população, entre outros, desmatamento da mata nativa; assoreamento da represa; isolamento dos bairros, dificultando também o acesso da população ao comércio e ao único posto de saúde existente na região; 5) que outras decorrências são o aumento do percurso entre esses bairros e o centro da cidade de São Bernardo; os desvios de estradas mal sinalizadas e em péssimas condições de manutenção, colocando em risco a vida daqueles que por aí transitam; rachaduras em residências, pela trepidação, provocadas pela obra; poluição sonora e destruição de áreas de lazer da população; 6) que a obra do Rodoanel causou impacto muito grande, entre outros dificultando o acesso a instituições importantes, na medida em que os transportadores escolares não podem deixar as crianças na porta das escolas e as famílias não podem chegar ao posto de saúde, porque não há mais trajetos, o que decuplicou as distâncias, pois aquelas que eram de um quilômetro e meio apenas passaram a ser de nove quilômetros, tornando as escolas isoladas e sufocadas pelo tráfego de caminhões; 7) que esse era o caso da UBS, a única existente no Jardim Represa, que atende a aproximadamente 42 mil pessoas, dependendo dela muitos núcleos, como é o caso do Parque Imigrantes, do Parque Los Angeles, do Royal Parque, do Pinheirinho e do Marco Pólo, e, com a construção do Rodoanel, a distância que havia entre esses núcleos, como, por exemplo, entre o Parque Imigrantes e Jardim da Represa, que era de dois quilômetros apenas, passou a ser 11 quilômetros, aproximadamente, o que deixou a população isolada, sem condições de frequentar a UBS, o que representa um perigo terrível, quando as pessoas adoecem gravemente, pois podem entrar em óbito antes de chegar à UBS, o que mobilizou a população a pedir ao Governo do Estado e ao Consórcio Rodoanel que intervenham para modificar essa situação, promovendo correções nessa obra, de modo a tornar essa situação mais amena para a comunidade; 8) que outro problema é o asfalto ecológico que o Rodoanel está destruindo na região, com caminhões a todo momento passando, sem levar em conta que um asfalto ecológico requer maior cuidado, por ser mais trabalhoso; 9) que tem ocorrido com frequência acidentes e há mais ou menos dez dias aconteceu um com acidentes fatais, que foi causado pela lama deixada pelos caminhões-pipa no asfalto, pois jogam água nele com a finalidade, segundo afirma, de baixar o pó, e, quando se freia na lama, carro não obedece, o que aconteceu com a kombi que causou esse acidente, pois, ao frear, ela colidiu com um ônibus e foi fatal, e ele, manifestante, sofreu, há meses atrás, um acidente, pois não havia sinalização e a via estava obstruída; 10) que outros problemas que essa obra vem causando são rachaduras nas casas e a poluição sonora; 11) que essa obra causou também danos no comércio local, com a mudança do trajeto dos ônibus que transportavam a população do Parque Imigrantes e do Jardim da Represa. Com a mudança do percurso, já não serve mais para a população do Parque Imigrantes, deixando sua população desolada; 12) que o Trecho Sul do Rodoanel, mais precisamente na região do Marco Polo, causou vários impactos sociais e ambientais, entre outros, a remoção de 55 famílias, a destruição de três nascentes e da mata nativa; 13) que os moradores – adultos e crianças – se reuniam com estudantes, professores para execução do projeto Operação Represa Limpa, um projeto



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

de educação ambiental e ecológica que, além da reflexão sobre a importância de um ambiente saudável, intervinha na degradação da represa, realizando sua limpeza, mas esse projeto teve de ser paralisado em virtude das obras do Rodoanel; 14) que, no Braço da Represa, onde nos anos 60 muita gente pescava, atualmente sequer se conseguia ver a represa; 15) que o grande desafio é incorporar o Rodoanel no imaginário das pessoas, reformulando a cultura de proteção ao meio ambiente, de conservação da natureza e de proteção dos mananciais, e, para tanto, firmar um pacto com os responsáveis por este empreendimento e com o Governo do Estado, de modo que a população reformule os seus conceitos de proteção do meio ambiente, de modo a conviver com essa nova realidade; 16) que as reivindicações dos moradores são as seguintes: a reconstrução da malha viária danificada pelos caminhões a serviço do Rodoanel; a construção de parques ecológicos na região e de um viaduto unindo o Parque Imigrantes ao Jardim da Represa, a fim de retornar o acesso ao Posto de Saúde e ao comércio local; e, a título de compensação ambiental e social pelos danos provocados ao meio ambiente e aos moradores, a criação de uma escola técnica de educação ambiental na região, que se volte para os ecossistema que se tornaram frágeis com a construção do Rodoanel; construção de um centro de referência e de estudos sobre o meio ambiente da região, com laboratório experimental e barco-escola, para estudo das condições da água e do ecossistema da represa, a fim de proporcionar ações de preservação desses recursos, que se tornaram frágeis, e ampliar a cultura ecológica sobre a importância da água, da fauna e da flora para o futuro do Planeta; e a construção de uma estação de saneamento básico, visando à coleta e ao tratamento do esgoto. 17) que, por ocasião do ato “Rodoanel sim, destruição da vida não”, foram avaliados aspectos positivos e negativos do Rodoanel e a necessidade do cumprimento dessas reivindicações e compensações, para minimizar os aspectos ambientais e sociais gerados pelo Rodoanel; 18) que os moradores entendem que o Rodoanel deve ser visto como uma grande obra, que vem para diminuir o grave problema que é o congestionamento caótico da RMSP, e não como obra ecologicamente irresponsável e destruidora do meio ambiente, motivo por que acreditam que a Dersa e o Consórcio Queirós Galvão atenderão essas reivindicações e compensações. Após essa apresentação, Daniel Turi comentou: 1) que são raros os momentos em que a democracia pode ser exercida, como acontece nessa audiência pública, pois sua finalidade é ouvir a população; 2) que os problemas que estão acontecendo no Trecho Sul do Rodoanel são os mesmos que ocorreram no Trecho Oeste e é muito difícil que o empreendedor veja os lados negativos de uma obra que realiza, enxergando apenas seus aspectos positivos, que devem ser as principais motivações de sua vontade de empreender; que, quando se fala de obras e de empreendimentos que vão além dos direitos individuais, na medida em que exercem influência na vida de toda uma sociedade, de toda uma comunidade, é necessária cautela, calma e ponderação de todos os lados; 3) que acabou de protocolar na Mesa de Trabalhos uma série de questionamentos e de dúvidas formulados pelas entidades organizadas da sociedade civil do ABC Paulista acerca desse empreendimento, não só relacionados com os impactos presentes, mas também com os futuros; preocupações que temos, porque não são apenas os impactos que nós podemos ver pelo vídeo, são os impactos futuros também; 4) que a lógica que vem sendo seguida leva para um caminho bem complicado e sombrio, sem saber para onde ela pretende levar; 5) que se as entidades quiserem acompanhar o bonde devem preparar-se para ir a Arujá e Suzano, acompanhar e observar se o corpo técnico dos órgãos concederão ou não a licença ambiental a esse empreendimento; 6) que o objetivo é analisar se existem alternativas mais ecológicas, mais econômicas e que produzam impactos sociais e ambientais menores, pois essa obra rachará a cidade no meio, dividirá a cidade no meio; 7) que as entidades solicitavam que o Governo mude sua forma de atuação, e não passe por cima da população,



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

dê a chance para o diálogo, pois a comunidade fala, mas não obtém respostas, e mesmo assim o processo seguirá; 8) que a comunidade tinha preocupação com a Companhia Brasileira de Cartuchos, uma empresa que produz armamento bélico e que, com o acesso em Mauá, poderá causar uma grande pressão, não podendo ficar muito acessível; 9) que solicitava fossem oferecidas informações sobre os corredores ecológicos, pois não basta fazer o plantio de 205 hectares, mas é preciso saber se as árvores que serão plantadas exercerão a mesma função das árvores que forem derrubadas, ou seja, se formarão corredores ecológicos de vida silvestre, criadouros e produtores de água; 10) que Ribeirão Pires está na cota 747 e, portanto, está sujeita a inundações por causa do Reservatório Billings, e pedia esclarecimento sobre o modo como esses riscos serão minimizados e afastados; 11) que pedia esclarecimentos sobre o modo como esse empreendimento atenderá às diretrizes oferecidas pela recém-aprovada Lei da Mata Atlântica, uma vitória da sociedade brasileira, que lutou por ela durante quatorze anos, pois só agora ela foi aprovada pelo Congresso Nacional, dando novas diretrizes para o desmatamento dessa vegetação; 12) que o Instituto Nacional de Pesquisas Aéreas-INPE e a Fundação SOS Mata Atlântica descobriram que, em Mauá sobraram apenas 7% de remanescentes florestais da Mata Atlântica, em Ribeirão Pires, 24%, em Suzano, 8%, em Itaquaquecetuba, 2%, em Arujá, 16%, e em Poá, nada, pois todo o seu território, igualmente como o de São Caetano do Sul, foi totalmente urbanizado; 13) que o Estudo de Impacto Ambiental não reflete a realidade das nossas matas, no que diz respeito à fauna e a flora, motivo por que solicita sejam realizados novos estudos, e o mesmo se solicita para as bacias aéreas; 14) que se solicita informações também sobre a ampliação que vem sendo executada da Rodovia Índio Tibiriçá, inclusive com a construção de balanças, o que é indício de que ela poderá ser utilizada pelos proprietários dos caminhões, que se recusam a pagar os pedágios cobrados pelo Rodoanel ao longo de seu percurso; 15) que solicita informações sobre o Conselho de Bacias Hidrográficas do Alto Tietê e os Subcomitês Billings-Tamanduateí e Cabeceiras; 16) que pedia esclarecimentos sobre o posicionamento do Comitê de Gestão da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da RMSP, já que essa região é um patrimônio histórico, declarado pela Unesco e aprovado pelo Governo Federal e Estadual; 17) que, uma vez que o Rodoanel corroborará a destruição da Amazônia, que se tratava de uma questão nacional, pedia esclarecimentos sobre o posicionamento do Ibama e da Coordenadoria de Planejamento Ambiental da SMA, responsável pelo planejamento ambiental da RMSP; 18) que solicitava igualmente informações sobre os impactos que serão provocadas na Bacia Hidrográfica do Rio Guaió e de suas nascentes; 19) que pedia informações também sobre as técnicas serão utilizadas no maciço de granito, na rocha de Santa Luzia, e modo a não causar nenhum problema nas residências; 20) que a comunidade exige sua participação no licenciamento ambiental da maior obra a ser executada na América Latina, pois entende que existem alternativas ecológicas que não causarão os impactos ambientais e sociais que essa alternativa que está sendo discutida causará. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. José Lima, representante da Coordenação Nacional de Lutas de Ribeirão Pires, inicialmente, declarou que veio a essa audiência para denunciar que não estava sendo cumprida a legislação ambiental, porque não foram apresentadas nem analisadas outras alternativas de localização senão esta que configura o trajeto apresentado, embora o Prefeito do Município tenha recebido informações a esse respeito, como também a CBC, mas nem um nem outro as transmitiram à população. Esse manifestante em seguida comentou que a comunidade procurou a Promotoria do Meio Ambiente para exigir a realização de uma nova audiência pública em Ribeirão Pires, depois de divulgadas todas as informações contidas no Estudo de Impacto Ambiental, as quais não foram ainda colocadas na



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

internet. Ao concluir declarou que essa obra não será executada no próximo ano, apesar ser um ano eleitoral, quando se elegerá o novo Presidente da República, ocasião em que se quer inaugurar um monte de coisas. Argumentou, também, que, por se tratar de uma obra para as futuras gerações, não há de se ter pressa, pois ela só interessa aos que receberão caixinha das empreiteiras, ou seja, a quem está comprometido com a corrupção. Reiterou que se exigia a divulgação de todo o EIA na internet, para que todas as pessoas tenham acesso, e que, como a comunidade de Ribeirão Pires quer discutir, ela solicita seja realizada outra audiência nesse município, que, por ser produtor de água, merece uma atenção maior do Governo. Wladimir Rodrigues Barbosa, representante do Movimento Ambiental de Gestão e Organização Social de Ribeirão Pires, depois de solicitar informações sobre o acompanhamento pós-implantação do Trecho Oeste, às quais o Comdema local pretendia ter acesso, comentou: 1) que o mesmo mecanismo de expansão urbana que se vê desde o início do século passado, de expulsão de populações para as beiradas, para as periferias, é semelhante a este modelo que está sendo imposto; 2) que, desde os anos 80, como se sabe, as vias de acesso são os grandes indutores da expansão urbana, e, por este motivo, pedia fossem fornecidos os dados sobre as transformações ocorridas na Região Oeste da RMSP, depois da implantação do Rodoanel; 3) que fosse esclarecido se o Estudo de Impacto Ambiental levou em consideração as alterações provocadas pelas grandes obras de engenharia no microclima, uma vez que tem visto aparecer, no quintal de sua casa, diversos insetos e pássaros que foram expulsos da região por onde passa o Trecho Sul do Rodoanel; 4) que pedia que se esclarecesse se os resíduos serão carreados pelo sistema de drenagem os resíduos deixados pelos veículos no solo da estrada; 5) que se perguntava pela compensação ambiental, mas se estava esquecendo a compensação financeira, que pode ser voltada exclusivamente para a recuperação da degradação ambiental; 6) que perguntava se a reestruturação e o “desafogamento” do trânsito referidos na apresentação se refere apenas à cidade de São Paulo, pois, se assim o for, concebe que ocorrerá tão-somente a transferência de problemas de uma grande metrópole para a região que, até hoje, brigou para se conservar do jeito que tem se conservado. Wilson Aparecido Siqueira Cunha, representante do Conselho Regional de Corretores de Imóveis de Ribeirão Pires, depois de declarar que esse conselho era favorável à implantação do Trecho Leste do Rodoanel, comentou: 1) que, como o colega que o antecedeu declarou, Ribeirão Pires é um Município que luta pela preservação, o que o leva a enfrentar uma dificuldade, que diz respeito ao seu não-crescimento, o que acarretando problemas econômicos e sociais; 2) que era claro que não se desejava que se praticasse um desmatamento desenfreado nem uma exploração imobiliária criminosa, mas, sim, que esse Município cresça e se faça, de fato, o que se tanto se fala, que é o crescimento sustentável; 3) que o Rodoanel vem se mostrando favorável ao crescimento sustentável, pois sua base é o crescimento sustentável; 4) que, sem dúvida, o Município se submeterá a uma cirurgia, e não há cirurgia sem sangramento, e que, portanto, se passará por um momento complicado, após o que haverá crescimento para a população; 4) que os ambientalistas e suas entidades são importantes fiscalizadores, e que a população não quer, realmente, que se estrague, que se acabe com o Município Ribeirão Pires, esse não é o desejo de seus moradores, mas se entende, sim, que o Rodoanel pode ser motivo de crescimento; 5) que se teve o cuidado de verificar, de olhar, de estudar e pedir a técnicos independentes que verificassem e analisassem os dados e eles chegaram à conclusão de que o Rodoanel deveria ser implantado da melhor maneira, com a fiscalização e a supervisão da Prefeitura. Sérgio Paschoal Borges, representante da Comissão de Lutas do Jardim Celso, Vila Sueli e São Manoel, comentou que todos estavam preocupados com a água, com o meio ambiente e com aquele lagarto que morrerá, e perguntava como uma autopista passará dentro da



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

CBC e onde serão plantadas as árvores que serão retiradas de Ribeirão Pires, e, portanto, para que o Rodoanel possa passar pelo Município de Ribeirão Preto tem de se pagar o verde que foi construído pela população. Márcio de Freitas, representante do PC do B de Ribeirão Pires, depois de declarar que os membros Comissão Estadual do Meio Ambiente do PC do B estavam muito preocupados com a questão do Rodoanel, comentou: 1) que o RIMA confere um mesmo tratamento a todos os Municípios que serão cortados pelo traçado do Rodonel, embora o Município de Ribeirão Pires possua uma especificidade, pois seu território é inteiramente área de preservação manancial, aspecto este não abordado pelos estudos quando tratou das compensações, mas conhecido de todos os moradores, pois recebem informações a esse respeito quando solicita se faça a ligação de água e da energia em sua casa; 2) que, se o Trecho Leste do Rodoanel efetivamente cortar o Município de Ribeirão Pires, em qualquer lugar, tem de se estar atento para a questão social, e não apenas para a questão ambiental; 3) que, com a criação da APA, se vem trabalhando com o ecoturismo, que não é uma festa, porque se deve criar uma APA decente e tratar do desenvolvimento social, e que, portanto, os recursos da compensação ou do ICMS que entrar nos cofres da Prefeitura devem ser revertidos e vinculados à questão de moradia popular, e não de moradia para a alta sociedade, e que é uma incoerência dizer que não dá para construir casas populares porque Ribeirão Pires é 100% de área de manancial, uma vez que o Rodoanel pode passar cortando seu território e quebrar tudo; 4) que os recursos oriundos da compensação têm de ser usados para atender à demanda por moradia, construindo-as dentro dos bairros já consolidados, com uma certa estrutura, de modo a gerar o menor impacto possível, de modo que a passagem do Rodoanel ofereça retorno não só para a elite como também para toda a população; 5) que a discussão desse empreendimento deve alcançar toda a população, e dela também devem participar os vereadores, porque é o Poder Legislativo que faz lei, e não espera que o Poder Executivo o faça; 6) que os pontos de vista que expressava são os pontos de vista do PC do B. Robson Hilário dos Santos, representante da Associação Amigos do Bairro Vila Sueli, comentou: 1) que, diferentemente de outras manifestações sua, nesta havia um misto de consciência política e de sentimento, porque se encontrava em outra trincheira, pois nasceu e cresceu em Ribeirão Pires, precisamente em Vila Sueli, fazendo parte, portanto, dessa discussão, o que o levava a ler o seguinte texto que havia escrito: “Estância Turística de Ribeirão Pires, 9 de junho de 2009. Apresentação de um breve histórico. Nós, moradores, comerciantes e representantes da comunidade de Vila Sueli, Jardim Celso e Jardim Santa Inês, referendamos o documento apresentado pelo presidente da Associação de Moradores, legalmente constituído, conforme ata reconhecida em cartório, em anexo — que eu vou deixar para a mesa em duas vias e vou estar aguardando a resposta por escrito — vimos por meio deste apresentar uma série de questões preocupantes com relação à proposta de traçado do trecho Leste do Rodoanel Mário Covas. Nosso bairro antecede à própria emancipação político-administrativa da cidade. Foi, em sua maioria, loteado pelo já falecido ex-Prefeito Santinho Carnavale. Por isso, parte do bairro leva o nome de uma de suas filhas, Vila Sueli. Podemos, hoje, menos do que ontem, desfrutar de nossa represa e lagos. Somos organizados em comunidades religiosas, núcleos partidários, agremiações esportivas e associações de moradores. Logo, praticamos a comunidade dentro da diversidade. Não temos precedentes de ocupação irregular. Se tivéssemos, defenderíamos com o mesmo ânimo e dignidade. Mas o fato é que não temos. Da proposta de traçado, encontramos as seguintes ruas, proposta essa que identificamos quando a empresa que está fazendo o Estudo de Impacto Ambiental esteve no bairro, em dezembro e, lá, nos defrontamos e discutimos. Encontramos, naquele traçado, as seguintes ruas: Alfredo Dib, Goiânia, José Maria de Figueiredo, aéreo — quando eu falo aéreo é porque, pela proposta, passaria um



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

viaduto – São José, aéreo; Estrada Caminho da Servidão, aéreo; todos no Birro Jardim Santa Inês, que, ao longo dos anos, sempre foi preterido do poder público, esquecido e deixado para trás, motivo porque lá o saneamento corre a céu aberto e polui o córrego e o ônibus só atende à parte alta do bairro. Depois, com muito esforço, a comunidade foi atendida. Não foi diferente em relação ao calçamento. Nesse bairros só havia duas opções de lazer. Uma foi assoreada e poluída, pois se trata da represa. O Campo de São José foi irresponsavelmente aterrado. Vinte anos depois, um presente: uma pista e dois viadutos. Conclusão: o impacto será maior no Jardim Santa Inês. Em seguida, as ruas Marechal Arthur da Costa e Silva, Marechal Humberto de Alencar Castello Branco, João Matias Brits e Pietro Dunda — nessas vias, as construções correm o risco de apresentarem rachaduras. A maioria das casas foi construída com o costume da época, com o tijolo de barro e sem ferragem. Se considerarmos 80 metros à direita e à esquerda, mais de quinze casas serão desapropriadas, atingindo mais de cinquenta pessoas. Existe o equipamento público nesse raio de oitenta metros, entre a direita e a esquerda, que é a Escola Estadual Dona Ana Lacevita do Amaral, onde estudam duzentos e dezessete educandos no Ensino Fundamental, cento e vinte no Ensino Médio e trinta e nove profissionais trabalhando. Em relação aos recursos hídricos, às espécies nativas, existem várias nascentes nesse percurso, córrego com mata ciliar, várias espécies de animais, entre as quais, saracura, pato-d'água, rato-do-banhado, sarueu, gambá, tucano, pica-pau, lagarto, tatu, preá, socó, gavião-peneira, falsa-coral, jararaca e a rolinha-fogo-apagou. E que os principais questionamentos formulados pela comunidade são os seguintes: que alternativas existem em relação ao traçado; se concedida a licença ambiental a esse empreendimento, todas as famílias serão indenizadas pelo valor comercial, independentemente da documentação, porque essa é a cultura, dado que a cidade se formou assim, sem a que os proprietários possuísem toda a documentação, haja vista que o espaço é irregular, o teatro também o é, e o pobre não pode ser penalizado porque sua documentação não está em ordem; se serão ou não repassados para os cofres públicos os valores que serão devidos com a execução das obras do Rodoanel; que porcentagem será utilizada para as devidas compensações nos locais diretamente afetados; qual a estimativa do gás carbônico que será lançado diariamente na região; levando-se em conta o risco que é provocado na saúde dos moradores do entorno da pista, quais medidas de saúde pública serão adotadas; se existe ou não espaço decisório, fiscalizador, para os moradores durante a execução da obra, porque se entende que a documentação antecipa início da obra”. Mariângela Portela da Silva, representante do Sindicato dos Arquitetos do Estado de São Paulo, comentou: 1) que era arquiteta e atuava na Companhia de Desenvolvimento Habitacional Urbano-CDHU, na gestão de favelas, e era moradora de Ribeirão Pires e diretora do Sindicato dos Arquitetos, e que uma tradição desse sindicato era defender a necessidade de se promover uma discussão ampla, democrática e aberta de todo e qualquer projeto que provocasse impacto abrangente na sociedade; 2) que, como arquiteta, ambientalista e moradora de Ribeirão Pires, estava impactada com a notícia de que o Rodoanel cortaria o território desse Município; 3) que, em toda a sua trajetória, desde os 18 anos, atuou como ambientalista na cidade de Salvador onde nasceu e se formou, e que, por todos esses motivos, essa obra a pegava pelo estômago, pois era muito grave o que se vivenciava, pois se tratava de uma obra impactante, séria e perigosa para o meio ambiente, para a sociedade e para o futuro dessa área de manancial da RMSP; 4) que, para a própria história da mobilização da sociedade, se está vivendo um momento muito grave de abolia e de apatia, pois as pessoas estão sendo praticamente convencidas de que não adianta fazer nada, de que não adianta comparecer à audiência pública, pois nada acontecerá, e essa obra inquestionavelmente será aprovada e não adianta lutar, porque a luta que se trava é de David contra Golias, e o vencedor, sem dúvida,



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

será David; 5) que, em outros países, uma discussão como essa levaria trinta anos e não seria aprovada a toque de caixa, ou seja, em tempo recorde; 6) que, sem dúvida, isso é uma irresponsabilidade, pois os órgãos técnicos do Governo do Estado estão sendo sucateados, e os técnicos trabalham sob assédio, escondendo-se debaixo dos seus computadores, morrendo de medo de serem vistas, porque todos sabem que o Governo Serra é um governo persecutório, é um governo da direita, é um governo terrorista, não havendo espaço para a discussão técnica, e é a sociedade que tem de tomá-la em sua mão, para que os técnicos, tem que sair de sob do cobertor; 6) que nenhum impacto causado pelo Rodoanel será mitigado, e é ilusão pensar que isso acontece, e, portanto, é necessário adiar-se, o máximo possível, essa decisão porque o impacto que ela causará na mata atlântica é irrecuperável; 8) que se manifesta contrariamente à implantação dessa rodovia e acha necessário buscar alternativas responsáveis para o crescimento da RMSP, buscar soluções sérias. Lucas Barbosa, representante da Associação dos Moradores do Parque Aliança, de Ribeirão Pires, comentou que, como foi mostrado no filme sobre São Bernardo do Campo, as ações implementadas culminaram em sua morte, e elas estavam em seu semblante, em sua cabeça. Declarou que chegou em Ribeirão Pires, em 1976, quando acabava de ser aprovada a Lei de Proteção dos Mananciais, e a palavra de ordem que mais se ouvia era que não se poderia construir “barraco” nem favela no território do Município de Ribeirão Pires. Argumentou que gostaria, nesse momento, de discutir as questões e aspectos ligados à preservação, precisamente a Lei Específica da Billings que acaba de ser aprovada e os novos meios e as novas estratégias para se preservar esse manancial, mas, infelizmente, mas que, infelizmente, o que se comprovava era que todo o esforço despendido até agora foi em vão, porque a ele se sobrepõem interesses que se voltam para a construção de condomínios e de logísticas. Argumentou, também, que o EIA-RIMA que se discutia sequer citou o Morro do Careca, os Bairros Primavera, Santa Rosa e Parque Serrano, onde foram feitas ligações, corroborando, desse modo, para que exerçam indução à ocupação. Argumentou igualmente que se poderia organizar uma caravana com o objetivo de se visitar esse lugar que brota água, e, como o Poder Público não fiscaliza suas nascentes e sua mata ciliar, elas estão morrendo e, também, a biodiversidade, porque os rios que agonizam a cada dia com o lançamento de esgotos, chegando a feder no período de estiagem. Declarou que o Estado de Minas Gerais está oferecendo compensações para aqueles que preservam as áreas de preservação permanente, e o mesmo deveria ser feito no Município de Ribeirão Pires, que, embora não possua petróleo, possui água, que é vida. Conclui esta intervenção com a declaração de que o Município de Mauá, com a construção do Trecho Leste do Rodoanel, receberá 4 mil carros por hora, apesar de o Município não possuir uma infra-estrutura adequada para receber toda essa população. Manuel Jesus do Nascimento, representante da Associação dos Moradores do Jardim Santa Inês de Ribeirão, comentou: 1) que jamais será favorável à implantação de um projeto que fará morrer os rios e, consequentemente, milhares de famílias por falta de água, apesar de os mananciais do ABC abastecerem a RMSP; 2) que, a seu ver, acontecerá no Bairro Santa Inês o mesmo que aconteceu no Jardim Represa, que é o isolamento das vilas, cuja população não terá condições de chegar a um pronto-socorro, à Unidade Básica de Saúde-UBS e à escola; 3) que essa obra é incompatível com o Município de Ribeirão Pires, uma vez que seu território é 100% área de manancial, e as autoridades de Ribeirão Pires não devem aceitar essa obra, mas, sim, discutir com a população a existência de outras alternativas de traçado para esse trecho, não impor esse que discute de forma autoritária, ou seja, de goela abaixo, simplesmente por ser ela a alternativa escolhida pelos empreendedores; 4) que o progresso que o Rodoanel trará é matar a população de sede, ao fazer morrer as nascentes, o que é agravado pelo fato de o Governo do Estado



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

não ter qualquer preocupação com a degradação da Represa Billings. Edson Vargas, representante da Associação Amigos do Bairro Jardim Rancho Alegre, comentou, inicialmente, que, quando esteve na “Kombi Amarela”, onde se encontram à disposição o EIA/RIMA desse trecho, chamou sua atenção o fato de nenhum consultante conhecer o percurso que será percorrido esse traçado e fazer sugestões cujo único critério é o benefício que poderá trazer para sua propriedade. Declarou que deveria sair dessa audiência alguma proposta, pois tudo que estava sendo dito já fora falado em outras oportunidades e não produziram nenhum resultado. Declarou, ainda, a Administração Municipal enfrenta uma dificuldade técnica muito grande, pois não tem condições, por exemplo, de analisar o fluxo da Rodovia Índio Tibiriçá em direção a Sertãozinho, pela qual passará um grande número de carretas durante o dia inteiro. Ao concluir, declarou: 1) que, assim como parte dos recursos da compensação ambiental serão empregados na construção de rodovias – pois já ouviu essa informação –, eles poderiam também ser utilizado na pavimentação das ruas do Bairro Rancho Alegre; e 2) que se deveria fazer aliança com organismos internacionais e promotores, comprometidos, com vistas a que sejam implementadas algumas ações e fortalecida a comissão que já existe na Vila Sueli, ou seja, se partir para algumas ações. Jéferson Torres da Cruz, representante da Unidos da Vila Tavolar, inicialmente protestou contra o fato de a Estância turística de Ribeirão Pires pagar com o seu ar, com sua água, com o seu sossego, pela falta de planejamento urbano, inclusive de sistema de transporte, para a RMSP, que conta, aproximadamente, com 18 milhões de habitantes. Declarou que de nada adiantava construir uma obra faraônica, para se exibir, para dizer que é a maior da América Latina, porque se trata apenas de uma obra eleitoreira, que não poderá ser implantada às custas da qualidade de vida da população de Ribeirão Pires. Declarou, ainda, que a população desse Município precisava contar com o apoio do Ministério Público e dos Poderes Legislativo – que não se faz representar nessa audiência – e Executivo, porque se nenhuma medida for tomada daqui a vinte anos serão muito precárias as condições de vida neste Município, que possui o maior e melhor tesouro. Gilmar Antonio de Oliveira, representante da Associação Amigos do Bairro Vila Belmiro, comentou que era morador do Bairro da Vila Belmiro, cuja extensão deve alcançar entre 300 a 400 é muito e cuja população fez um abaixo-assinado dizendo “Rodoanel, aqui, não.”, mas, com certeza, ele passará pela Chácara da Merenda. Acrescentou que toda a população desse bairro se sentia como se estivesse em plena guerra, quando se vivencia a iminência de uma avião jogar bombas e alguns se salvarem, outros ficarem mutilados, e muito poucos beneficiados com a indenização, cabendo à maioria experimentar o barulho dos veículos, a poluição, a sirene da ambulância e a sirene de bombeiro, pois ocorrerão muitos acidentes. Temos amigos nossos, companheiros nossos que têm comércio lá, no bairro. Ao concluir, questionou se será indenizado aquele que possui o estabelecimento comercial ou o dono do imóvel. Regina Carvalho de Oliveira, representante da Chácara Folha Viva, declarou, inicialmente, que estava muito emocionada ao ver a população de Ribeirão Pires discutindo e se colocando, o que via como um presente, uma dádiva, pois nunca vira a população de Ribeirão Pires se manifestar em um evento de tanta importância como esse. Declarou que a água era muito importante, um verdadeiro tesouro, e, realmente, ela deveria ser cuidada com muito carinho, com muito amor. Declarou, ainda, que Ribeirão Pires ainda estava dormindo, era um gigante adormecido que precisava acordar, e que teve essa constatação no último dia 5, quando em uma reunião percebeu que havia pessoas favoráveis à implantação do Rodoanel, e isso porque, a seus olhos, elas não estavam bem informadas. Declarou, também, que não se tratou de uma discussão, mas de um diálogo extremamente importante, que contou com a colaboração dos ambientalistas e das pessoas preocupadas, na verdade, com os mananciais da região. Ao concluir convidou todos a comparecerem



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

às reuniões da Folha Viva, para fazerem propostas e sugestões que ajudem a chegar a um ponto comum, qual seja, que a água deve ser tratada como sangue, porque como é vital como ele, constituindo o mais precioso patrimônio, não podendo ser reduzida à condição de mera mercadoria. José Newton Guedes, representante do Movimento de Lutas por Moradias. José Newton Guedes, declarou que estava reivindicando o reassentamento de umas famílias que foram despejadas e que já haviam chegado a um acordo, porque essas famílias serão contempladas por um conjunto habitacional que existe em Mauá, no Paranavaí, o que constituiu uma grande vitória para elas que vinham lutando há quatro anos por moradia digna. Comentou que essas pessoas não tinham escritura e estavam recebendo um apartamento com escritura e com vaga para estacionarem o carro, se tiverem carro. Declarou que essa vitória é fruto da luta dos movimentos sociais por uma causa nobre. Declarou, também, que não era contrário ao Rodoanel, mas que algumas modificações tem de ser feitas. Declarou, ainda, que agradecia a Paulo Vieira de Souza, Diretor de Engenharia da Dersa, por abrir esse espaço e contemplar essas famílias, e esperava que a Dersa cumprisse também seu compromisso com aquelas pessoas às quais deu sua palavra, e que essas pessoas também deveriam cobrar essas promessas, como ele havia feito. José Ceará, representante da Associação de Moradores de Ouro Fino Paulista. Depois, fala Lúcio Antonio Madureira, depois de manifestar sua discordância com o ponto de vista do manifestante que o antecedeu acerca da atuação da Dersa, por trabalhar em Diadema e ver as péssimas condições em que vivem parentes e conhecidos que moram na faixa da Ecovias Imigrantes, declarou que tinha de se entrar no campo político se se pretende preservar a água, a fauna e a flora dessa região. Declarou, também, que se manifestava contrário à intervenção dessa obra no território do Município de Ribeirão Pires, reconhecido todo ele como área de proteção de mananciais. Declarou, também, que a população de todos os bairros que serão cortados pelo traçado do Rodoanel – Vila Belmiro, Vila Sueli, Alvarenga e São Bernado — é contrária a essa obra. Declarou, ainda, que seus filhos e netos não mais usufruirão dos recursos pelos quais ele lutava e que será destruído, pois alguns deles são irre recuperáveis. Lúcio Antonio Madureira, representante da Associação Ecológica de Mauá e Cidades Circunvizinhas, que reiterava o pedido feito ao Diretor de Engenharia da Dersa, Paulo Vieira de Souza, de que fornecesse mapas, plantas e informações que havia prometido, pois são vergonhosos os mapas expostos nas peruas, pois não se consegue ler suas legendas. Argumentou, também, que a Dersa teria de indenizar tudo o que estivesse plantado nas áreas verdes e nas chácaras, e que, para tanto, estava orgnizando, com o engenheiro florestal, um Memorial Descritivo Vegetativo, para não ser pego de surpresa, pois, ja que não se poderia bre car o Rodoanel, reivindicava uma indenização digna daquilo que se plantou com grande dificuldade. Acrescentou que só nos trechos 14, 15 e 16 contou mais de cinquenta pontos de olhos d’água, minifios d’água que vão ser entupidos. Argumentou também que se fala até de uma lama milagrosa existente em Vital Brasil de cuja amostra o Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo-IPT fez uma análise e constatou a presença de silício, alumínio, preponderante, ferro, titânio, pequenas porções de magnésio, potássio, zircônio, bário, nibídeo, nióbio, cromo e manganês, estrôncio, gálio, zinco e cálcio, e que um relatório a esse respeito será protocolado na Secretaria Executiva do Consema e na Secretaria de Estado do Meio Ambiente. Concluiu afirmando ter sido publicada, na edição de 5 de junho último do jornal “Repórter Diário”, que, no ABC, sobrevivem apenas 20,8 da Mata Atlântica original, remanescentes esses que serão destruídos com a construção dessa obra. Sandro Nicodemo, representante do Coletivo Jovem de Meio Ambiente do ABC, declarou, inicialmente, que muitos jovens estão pensando nas consequências dessa obra. Declarou, em segundo lugar, que na audiência pública realizada em Mauá houve apenas duas manifestações de



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

apoio à construção do Rodoanel, como também ocorreu nessa audiência, e a manifestação massiva contrária a essa obra fez com que pensasse muito, como se lhe dissesse que um filho seu morreria em nome do coletivo e lhe pedisse para escolher a forma como ele morreria. Declarou, em terceiro lugar, que uma alternativa não poderia ser mais dolorosa do que esta. Declarou, em terceiro lugar, que os valores que serão pagos pelas indenizações são equivalentes àqueles que são pagos mensalmente aos técnicos que defendem a implantação dessa obra, embora não possam ser avaliada a preocupação real das pessoas e a história que elas construíram, pois ela tem raízes. Acrescentou que se trata de pessoas, de seres humanos, independentemente do salário que ganham, de onde e de como vivem. Declarou, em quarto lugar, que a sustentação ambiental veiculada nos *outdoors* é aquela apreendida por muitas instituições respeitadas, que tratam desse tema, o qual diz respeito ao equilíbrio, tanto econômico como social e ambiental. Acrescentou, também, que, quando se trata dessa sustentação se deve pensar em condições que se mantenham durante vinte ou trinta anos, e como é possível se ter essa sustentação com o Rodoanel e com o que acontecerá depois de esgotada sua capacidade. Declarou, em quinto lugar, que essa obra acelerará a degradação dos recursos naturais, o que fazia com que pedisse a todos os técnicos, idealizadores poderosos desse empreendimento, que pensassem como seres humanos e se perguntassem a si mesmos se era isso que realmente queriam de suas vidas, e que olhassem os olhos de seus filhos e netos e ousassem dizer que estavam procedendo assim para o bem deles. Ao concluir, observou que essa discussão deveria ultrapassar o limiar do técnico e levar a uma reflexão sobre o ser humano, a um olhar transdisciplinar, pensando o todo. Por último declarou que, com o objetivo de chamar atenção para essa perspectiva, leria um breve texto escrito encontrado em um campo de concentração depois de finda a Segunda Guerra Mundial, que dizia: “Prezado professor. Sou sobrevivente de um campo de concentração. Meus olhos viram o que nenhum homem deveria ver. Câmaras de gás construídas por engenheiros formados. Crianças envenenadas por médicos diplomados. Mulheres e bebês fuzilados e queimados por graduados de colégios e universidades. Assim, tenho minhas suspeitas sobre a educação. O meu pedido é: ajude seus alunos a tornarem-se humanos. Seus esforços nunca deverão produzir monstros treinados ou psicopatas hábeis. Ler, escrever e aritmética só são importantes para fazer nossas crianças mais humanas.” Depois de anunciar que o Presidente da Câmara, Vereador Edson Soto e outros vereadores presentes à audiência pública comunicam que tiveram que se ausentar tendo em vista a sessão que se iniciaria às 19:00 horas na Câmara Municipal, o Secretário-Executivo informou que faria uso da palavra Sérgio Lisse, representante da Associação Amigos do Parque Central, que comentou, inicialmente, que o Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano, se iniciava a 61 quilômetros, e que, de maneira geral, ele será um vetor de desenvolvimento muito forte, como já vem acontecendo, inclusive, na região da Rodovia Régis Bittencourt, com a instalação de fábricas e com a dizimação de 100 hectares de florestas. Comentou, em seguida 1) que o Rodoanel é um vetor, sim, de desenvolvimento e de degradação ambiental de toda a região, inclusive da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da RMSP; 2) que há trinta anos atrás, se comentava que São Paulo deveria parar, mas ela continua a crescer com esses novos empreendimentos,, vetores de desenvolvimento, cortando matas e florestas para implantação de indústrias; 3) que esse Rodoanel que vocês vão ter agora, como prêmio, será totalmente sufocado, congestionado e, possivelmente, no futuro, o Rodoanel será dois; 3) que o Trecho Leste cortará a região do Vale do Guaió, uma região que vai até Suzano e onde existem 5 mil hectares de mata nativa que devem ser, sim, preservadas; 4) que, para compensar as árvores que foram cortadas, foram plantadas outras nas praças da cidade de Santo André, mas elas não pegaram, e isso não se configura como uma compensação ambiental, e que oferecia essas



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

informações para evitar que se destruíssem os 5 mil hectares de mata existente no Vale do Guaió. José Carlos Cabral, representante da Associação Jardim Canadá, comentou que as compensações são poucas, pois essa região sofrerá um desgaste muito grande, porque só no Município de Ribeirão Pires o trecho a ser construído medirá 12 quilômetros. Comentou, também, que uma efetiva compensação para toda a perda seria a construção de um hospital regional, para atender a população de Suzano, Rio Grande da Serra, Ribeirão Pires e Mauá. Carlos Jesus Campos, representante do Reviva a Cidade ABC, depois de tecer comentários sobre a situação do Planeta; sobre a hegemonia do sistema financeiro, financiador da grande degradação do Planeta; sobre a hegemonia da indústria automobilística e sobre a grande interferência do setor imobiliário, das megaconstrutoras, elencou uma série de interferências ocorridas na Cidade de São Paulo, nos últimos quinze anos, como a construção da Avenida Água Espraiada, do Viaduto Ayrton Senna e de um rol de outras obras voltadas para o transporte rodoviário, para o transporte sobre pneus, sem qualquer aplicação no sistema de transporte coletivo, a não ser os sessenta quilômetros de metrô em São Paulo. Comentou também que se insiste em dar continuidade a esse modelo rodoviário excludente, pois se anuncia a duplicação da Marginal do Tietê, mas não se pode continuar nessa lógica, porque, quanto mais tecnologia se adquire das multinacionais, mais florestas vêm abaixo e se coloca em jogo a soberania do País. Passou-se à etapa em que se manifestam as pessoas em seu próprio nome. Felipe de Oliveira Barbosa, geógrafo e professor da Escola Doutor Felício Lauretto, comentou apresentar o município uma particularidade do ponto de vista ambiental, qual seja, a presença da obra integralmente em área de proteção aos mananciais. Acrescentou que as áreas de bota-fora e de empréstimo deveriam possuir um estudo ambiental mais específico relativamente ao Município, de vez que se trata de área de proteção aos mananciais, com o objetivo de se evitar o assoreamento dos cursos d'água, tanto os superficiais como os aquíferos. Reivindicou que as compensações financeiras fossem apresentadas de forma clara, que os estudos e inventários da qualidade dos cursos d'água afetados pelo empreendimento fossem elaborados especificamente para o Município sob análise e declarou que não se opunha à realização de uma nova audiência, para se atender às solicitações das associações dos municípios envolvidos, porém destacou que o trecho do Rodoanel em discussão, conforme apresentado para o município, seria viável, mas apenas para o grande capital transnacional, e não para os cidadãos ribeirão-pirenses. João da Silva Faria comentou ser contrário à implantação do Rodoanel em virtude da poluição que a obra produziria, como também do desmatamento, e criticou o apoio dado pelo Prefeito Municipal à obra. Washington José dos Santos declarou-se favorável à implantação do Rodoanel e que não renega os benefícios por ele trazidos. Afirmou, também, que não se pode antecipar situações que podem não ocorrer, e não passam, portanto, de meras cogitações. Afirmou, ainda, que o princípio foi contrário à execução dessa obra, que o deslocaria do local que ocupava, mas foi convencido a abandonar o local, uma vez que lhe fora oferecida – e, igualmente, às outras 1 mil e 89 famílias – unidades habitacionais com infraestrutura. Pedro Cordeiro questionou os danos que o funcionamento desse trecho do Rodoanel causaria à sua casa, uma vez que ela se situa às margens do novo traçado e não conta com alicerces sólidos. Depois de José Alberto dos Santos tecer considerações acerca da importância do Rodoanel e de seu significado para o futuro da região cortada pela obra, Jair dos Santos declarou que estava protocolando na Mesa de Trabalho o material de um molusco encontrado na Represa Billings, que crescera exageradamente dada a presença nesse manancia de diversos metais pesados como cromo perfilado, chumbo, e que este animal foi encontrado próximo do local onde se forma o Braço do Rio Grande da Serra, onde se encontra a CBC, uma empresa de cartuchos. Declarou que os estudos com base nos quais se detectaram a



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

presença desses elementos na Represa Billings foram acompanhados pelo Exército e pela Marinha. Declarou, ainda, que, a seu ver, não haviam sido realizados estudos sobre o subsolo e o assentamento do sedimento do solo, o que era necessário porque houve vazamento de chumbo e mercúrio nas empresas que fabricavam resíduos para veículos, pois ela antigamente enterravam esse material antigamente. Declarou, por último, que, embora não se possa mudar, em um único milímetro, o traçado escolhido, fazem-se necessárias análises de solo e do subsolo antes de sua execução. Maria Aparecida de Castro declarou que os moradores de sua rua não receberam informações sobre essa obra e que dela tomou conhecimento, por acaso, quando foi ao Centro de Ribeirão e, no carro da Dersa, o engenheiro deu poucas informações a esse respeito, entre elas a de que algumas casas seriam desapropriadas, e outras não. Comentou, em seguida, que saiu de Mauá, por ser muito poluído, para morar em Ribeirão Pires, por causa do clima e da existência de melhores condições de vida, e que compareceu a essa audiência para mostrar sua indignação pela falta de respeito para com os moradores, que são pessoas de idade que estavam totalmente desinformadas. João Paulo Alves Freire reiterou o posicionamento da manifestante que o antecedeu, pois, afirmou, os representantes da Dersa apenas comunicam que ali será executada uma obra “assim, assim, assim”, como fazem os políticos em época de campanha, sem pensar no ser humano, sem pensar nas crianças. Declarou, também, que, embora seja permitida no Município a especulação imobiliária, um cidadão de bem não podia construir o seu casebre. Acrescentou, ainda, que vira uma faixa na qual estava escrito que “água é vida”, o que era fantástico, fenomenal, extraordinário, mas que ao longo dos doze quilômetros que serão devastados, como será gerada água, uma vez que não existirão árvores para produzir chuva. Ao concluir declarou que a população não compareceu à audiência para receber um “cala-boca”, pois os moradores eram cidadãos de bem, que queriam o melhor para o Município. Mário Fernando Petrelli do Nascimento comentou que, ao final do curso de arquitetura, elaborou o projeto de um parque à beira da Represa Billings, precisamente para uma área que tem cerca de 8 milhões de metros quadrados e ficava atrás da CBC e, também, do Jardim Santa Inês e da Vila Sueli, cujos principais objetivos eram a preservação da mata atlântica aí existente e a criação de uma atração turística, já que o Município se propõe ser um pólo de turismo. Acrescentou também que, para tanto, visitou várias vezes essa área, caminhou em toda a sua extensão e fez, em média, duzentas fotografias. Argumentou ser factível esse projeto do Rodoanel, mas que possuía algumas falhas, entre as quais não prever que os recursos oriundos da compensação ambiental sejam aplicados na preservação dos remanescentes da mata atlântica existentes no Município. Argumentou, ainda, que esse traçado para o Trecho Leste do Rodoanel tem de ser revisto para que as áreas de preservação sejam contínuas e para que se transforme em área de preservação permanente aquela existente atrás da Vila Sueli, por se tratar de uma área muito interessante. Daniel Rodrigues declarou que possuía uma empresa de logística e de transporte na cidade de Ribeirão Pires, precisamente na região por onde passará o Rodoanel, o qual a prejudicará pelo fato de o traçado passar dentro da cidade, sem uma alça de acesso que favoreça o escoamento da produção, obrigando a que se faça um trajeto já complicado, que exige que as carretas que transportam as mercadores ultrapassem um pontilhão recém-construído no centro de Mauá, para alcançar o Rodoanel. Afirmou também que há poucos dias foi a Cotia e de lá trouxe duas árvores em seu caminhão, mas, ao chegar em casa percebeu e falou para sua filha que não ponderia replantá-las, porque o Trecho Leste do Rodoanel passaria por ali e destruiria tudo. Argumentou que teria, portanto, de dispensar funcionários, não teria condições de pagar os impostos e que, portanto, teria de fechar sua empresa. Declarou, também, que, ao atender solicitação da Prefeitura do Município de São Paulo para que retirasse uma árvore que ela havia



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

cortado na Praça Buenos Aires, na Avenida Angélica, os moradores dele se acercaram perguntando porque havia cortado essa árvore, por que ele havia feito isso com a árvore, demonstrando muito sentimento, e essa dor é o efeito que produzem os impactos causados pelo corte de uma árvore com 300 ou 400 anos, que cresceu e se tornou árvore, debaixo da qual aqueles velhinhos descansavam. Ao concluir, chamou atenção para o fato que, com o pagamento obrigatório dos pedágios do Rodoanel, as mercadorias ficarão mais caras e quem pagará por isso são os consumidores. Aírton Silva Massari, depois de declarar que se havia inscrito como comunidade, perguntou sobre o papel da população nessa “brincadeira”, se era, soberano ou periférico, pois, embora o Município fosse atravessado por um duto de etileno, nele não podia ser instalada uma fábrica de plástico; embora ele fosse atravessado por duto de gás natural, a população podia usar gás automotivo; embora passasse por seu subsolo um duto da Petrobras, até mesmo um coletor-tronco, o esgoto era lançado no rio, embora se pagasse pelo seu tratamento. Argumentou também que a Resolução Conama 01/1986, que instituiu a exigência de EIA/RIMA, estabelece, também, em seu Artigo 2º, que têm de ser examinadas todas as hipóteses relacionadas com o empreendimento, até mesmo a de ele não vir a ser construído, o que não acontece em relação a esse empreendimento. Argumentou, ainda, que: 1) há mais de trinta anos esse Município foi declarado, pela Cetesb e pela Emplasa, área de manancial, mas nele funciona um pólo petroquímico; 2) e desde que foi construído o primeiro carro na face da Terra se estuda o impacto causado pela colocação e pela retirada de carros da circulação, embora aconteça que, ao se retirar um caminhão da Avenida Bandeirantes, vinte novos carros entram em circulação, cujos proprietários moram na Avenida Berrini, no Morumbi, e não nos Municípios por onde passarão o Trecho Leste do Rodoanel. Juscelino Rodrigues Oliveira declarou que era diretor de escola e membro do Conselho de Representantes do Sindicato dos Professores, morava em Ribeirão Pires há 34 anos e que, do ponto de vista da geologia, era um tremendo absurdo que esse traçado do Rodoanel cortasse o Município de Ribeirão Pires, por se tratar de uma região produtora de água, sem que fosse feito estudo geológico, tendo-se de ouvir a afirmação absurda, feita pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente, qual seja, que o Município de Ribeirão Pires não tem água..Comentou que, quando veio morar em Ribeirão Pires em 1974, ao escavar dois metros apenas na Rua das Palmeiras, se deparou com água e foi isso que o levou a vender sua casa e se mudar para Ouro Fino, e que, por isso, se tinha de rasgar o diploma dos engenheiros que afirmavam o contrário, a não ser que eles estejam se “corrompendo” com o dinheiro público e com o dinheiro das empreiteiras. Comentou, também, ter sido expulso de Santo André por causa da poluição e que será expulso de Ribeirão Pires por causa do Rodoanel, que não irá levá-lo para lugar nenhum. Comentou que desafiava a Secretaria do Meio Ambiente a organizar uma passeata com os moradores dos Municípios por onde passará o Rodoanel e demonstrar que essa obra não causará impactos nos ecossistemas, que levam 500 anos para se formar. Argumentou que a compensação era uma grande mentira inventada pelos capitalistas, que querem pegar o dinheiro do Estado, que se trata de uma mentira geológica, ecológica, sem qualquer sustentação científica. Argumentou, ainda, que o meio ambiente não se produz tirando uma árvore e colocando outra, são necessários 500 anos para ele se constituir, se organizar. Acrescentou que foram necessárias várias eras geológicas, para se formar essa cidade maravilhosa, com água, a qual não queremos ver destruídas. Argumentou, igualmente, que bastava o fato de o Prefeito colocar o nome, no Serviço de Proteção ao Crédito, dos moradores que atrasavam o pagamento do IPTU. Perguntou, em seguida, pelo desenvolvimento, pelo progresso, e concluiu afirmando que PSDB, que se tornou possível na luta pela anistia, ao se enfrentar a ditadura, se transformou em ditador, e essa era a marca do PSDB. Dorvair Santana comentou que, como todos os moradores do Município de



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

Ribeirão Pires, se sentia prejudicado com a implantação desse projeto, porque a riqueza que havia na região era a água. saudável, que aí era gerada, e os estudiosos não haviam compreendido sua importância e, portanto, haviam cometido um grande erro. Argumentou, em seguida, que nenhum morador foi consultado sobre esse projeto e sequer foi comunicado de sua existência, e esse era um dos motivos pelos quais continuava contrário à sua implantação. Argumentou que outro motivo era que esse traçado, de fato, perturbará o sossego da comunidade e poluirá o ar, acarretando, desse modo, só transtornos para todos. Argumentou, ainda, que pensava no dia de amanhã, pensava nos filhos e nos netos, isto é, naqueles que ainda virão, nas gerações futuras, e não apenas em receber receber e encher o bolso, o que é apenas uma uma ilusão. Ao concluir, solicitou que todos esses aspectos fossem examinados, o lançamento de esgoto a céu aberto, sem nenhum tratamento, e que, com as chuvas, são encaminhados para a represa. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Público. Thelma Thais Caverzere, Promotora de Meio Ambiente do Município de Ribeirão Pires, comentou: 1) que, no dia anterior, entidades vieram apontar irregularidades na realização da audiência pública, razão pela qual moveu uma ação cautelar inominada, preparatória de ação civil pública, com pedido de liminar para suspender a realização dessa audiência pública, que foi negada, e a audiência está-se realizando, apesar da evidência de algumas irregularidades, mas ela continua *sub judice*; 2) que foi sendo abandonada pelo Estado, pelos órgãos técnicos e municipais, mas encontrou esses municípios que rasgaram o coração para demonstrar o amor que sentem pelos mananciais; 3) que há 11 anos vem defendendo a aplicação da legislação estadual e da Constituição Federal, que via sendo rasgadas e postas no lixo pelo Estado, uma vez que o Rodoanel Metropolitano Mário Covas não preservava o meio ambiente, não preservava os mananciais, o que a fez promover mais de cinquenta ações civis públicas; 4) que, reiterando o convite feito pela manifestante Regina, convidava todos os que se manifestaram para participarem da reunião que ela está organizando e que ocorrerá no próximo 19 de junho, sexta-feira, às 19 horas, e que todos os que precisassem de algum esclarecimento a respeito dessa reunião poderiam entrar em contato com Lucas, pelo celular 7411-7708; 5) que se manifestava nessa audiência como representante do Ministério Público e em nome das legislações federais e estaduais vigentes acerca da preservação do meio ambiente e daqueles que não se encontravam aqui para defender seu direito a uma qualidade de vida decente, que são as crianças, e dos cento e cinco animais que serão solapados; 6) que as entidades ambientalistas estão solicitando que o EIA/RIMA apresente estudos sobre hidrodinâmica (as alterações nas correntes dos ventos) e de batimetria da Represa Billings, pois, em nenhum outro lugar do Mundo, uma grande quantidade de pontes é construída sobre represas, como acontece no Estado de São Paulo, as quais produzem alterações nas correntes que se interligam com os ventos que vêm das marés; 7) que, portanto, o estudo sobre hidrodinâmica é exigido para que ele mostra como se comportarão essas correntes de vento quando barradas, e o estudo de batimetria, por sua vez, constatará o quanto de terra vai para o corpo d'água, pois o Rodoanel, ao promover impiedosamente o desmatamento, concorre para que o solo fique exposto, o que faz com que a terra, a areia e os sedimentos sejam levados para a água, para dentro do corpo da represa, concorrendo para que ela perca ainda mais sua capacidade de produção e de armazenagem de água, o que vem acontecendo, ao longo de três décadas, fazendo com que a Represa Billings perdesse, até agora, 50 % da capacidade da produção e mais de 20% de sua capacidade de armazenagem; 8) que outro aspecto importante diz respeito à publicidade dada às informações sobre a obra contidas nos estudos, a qual é insuficiente para o cidadão de média compreensão em cuja categoria se inclui, pois não conhece os aspectos técnicos dessa obra, pois os estudos tornados



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

disponíveis são sintéticos de modo a não se atender ao princípio da transparência; 9) que, como lhe foi informado, a definição oferecida nesses estudos sobre a área de influência direta é tal que sequer contempla a RMSP como um todo, deixando de fora a Baixada Santista e vários Municípios do Interior de São Paulo; 10) que outro aspecto é que não está avaliado, sequer abordado, no EIA-RIMA o controle e a gestão articulada, do que decorre a promoção da sustentação ambiental e social do empreendimento, no que concerne, por exemplo, à ocupação humana, o que constitui flagrante deficiência na consideração dos impactos ambientais negativos decorrentes da indução à ocupação do solo e suas consequências para a qualidade ambiental, para os remanescentes de ecossistemas naturais, para os recursos hídricos e para a qualidade de vida da população; 11) que esse talvez seja o aspecto mais preocupante de toda a questão, já que a indução à ocupação urbana é fato historicamente associado à construção de estradas, e, como é sabido, a ocupação irregular traz consequências catastróficas, colocando em risco inúmeros bens ambientais indispensáveis à sadia qualidade de vida, como é o caso dos recursos hídricos, motivo de alarme na RMSP; 12) que o Plano Diretor de Ribeirão Pires é fortemente voltado para a proteção das áreas de mananciais, sendo fundamental a avaliação técnica bem como a demonstração fundamentada de sua compatibilidade com o traçado com vistas ao desenvolvimento do Município; 13) que já havia movido várias ações civis públicas, contra o Estado, porque quando se elabora um EIA-RIMA não se vai para o meio do mato contar os ninhos de passarinhos, o número dos animais que moram na mata, nem se promove o manejo adequado para que eles não morram; 14) que, por último, solicitava aos moradores que não deixassem morrer seu amor pela água, e que estivessem certos de que os empreendedores e a Secretaria do Meio Ambiente estavam abertos para discutir esse traçado; 15) que, embora tenha solicitado, nunca foi convidada para analisar esse traçado, e, como perdeu parte da apresentação, não viu sua apresentação no iníciódessa audiência; 16) que solicitava se levasse em conta a especificidade topográfica desse município, que se trata de dois maciços de mata nativa, de árvores centenárias e que Ribeirão Pires possui o relevo acidentado porque era um município aquífero, porque possui nascentes em cada topo de morro, e que, se elas forem aterradas, a água não mais brotará. Roberto Molin, da SIURB São Paulo, disse se favorável ao Rodoanel; mencionou o fato de que, no caso do Rodoanel Sul, teria havido uma ampla discussão a respeito, que durou cinco anos; disse que o empreendimento, que tem um custo de cinco bilhões, dos quais três bilhões e meio são obras diretas, vai trazer como compensação ambiental e mitigação ambiental obrigatórias, objeto de análise da Secretaria de Estado do Meio Ambiente, o valor de R\$ 500 milhões, ou seja, 10% do valor do empreendimento será gasto com esse tipo de medidas; comentou que o empreendedor não busca um projeto executivo, mas tão somente uma licença prévia junto aos órgãos ambientais, mesmo porque está proibido por lei de fazer um projeto executivo enquanto não obtiver sua licença prévia; disse que as audiências prévias, no caso num total de sete, se prestam a fornecer subsídios para a análise técnica da Secretaria do Meio Ambiente, sendo-lhe vedado estender-se a estudos mais avançados do que aqueles que já realizou; destacou que os discursos, não importando o seu tom, são válidos e importantes, e eles devem sugerir medidas compensatórias inteligentes; questionou porque o empreendedor não traz alternativas de traçado; por fim considerou importante que as propostas colocadas fossem objetivas. Eliete Vieira Silva comentou já ter visto em sua cidade todo o tipo de desmatamento criminoso, em diversos bairros; demonstrou apoio ao Rodoanel e à forma como o processo de licenciamento vem sido conduzido; ressaltou, sob a ótica dos setores da indústria e comércio, e como porta-voz dos interesses do comércio e da indústria, o valor da obra para todo o Estado de São Paulo, que extrapola o das municipalidades pelas quais passa; que a geração de



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

empregos será fomentada com o Rodoanel; convocou os interessados a participar ativamente da discussão em andamento, no âmbito do Consema, e, por fim, destacou as medidas de caráter desenvolvimentista de que a região será objeto como consequência da obra em discussão. Passou-se à etapa das réplicas. Paulo Vieira de Souza, representante da Dersa, comentou: 1) que agradecia a cada cidadão que externou sua opinião em relação a esse empreendimento, com ou sem emoção, e aqueles que puderam ficar, agradecer a exposição de cada cidadão da cidade, e que um dos motivos da audiência pública, das sete ou mais audiências que serão realizadas — é manter o diálogo com a sociedade; 2) que esse diálogo é proveitoso porque constitui a oportunidade de se oferecerem subsídios com base nos quais se definiu o traçado definitivo, porque, se durante a audiência fossem comentados trinta diferentes traçados, não se teria discussão de discutir cada um deles; 3) que foram suprimidos 250 hectares de vegetação e que serão replantadas 35 vezes mais, perfazendo um total de 5 mil e 400 árvores, e que, se procedendo dessa forma, foram adotados os mesmos procedimentos que um proprietário adota quando adquire um lote que possui árvores e pretende nele construir uma casa, que é retirar as árvores e replantá-las naquela parte do terreno onde nada será construído, e que, portanto, para compensar esse desmatamento, se implementará uma medida cujos benefícios são de quatro a cinco vezes superiores aos danos causados que pretende neutralizar; 4) que, como compensação da implantação do Trecho Sul do Rodoanel, quatro parques estão sendo implantados nos Municípios de Embu, Itapeverica, Riacho Grande, e que a Dersa propôs à SMA a construção de um enorme parque para uso da população próximo da Represa Billings; 5) que o mesmo acontece em relação às escolas, pois por duas delas, cuja situação era precária, esse traçado passará e as demolirá, mas as substituirão por duas escolas-modelo, uma municipal e outra estadual; 6) que evidentemente nem pretende abandonar sua moradia, mas que a Dersa procederá com eles da mesma forma que procedeu com aqueles que foram desapropriados quando da construção dos Trechos Oeste e Sul do Rodoanel e com a duplicação da Avenida Jacu-Pêssego, quais sejam, se o morador é dono do imóvel, receberá o valor do imóvel, se possuir a escritura, receberá o valor da terra e da benfeitoria, se tiver um fundo de negócio, receberá os lucros cessantes por ele, e sempre no valor de mercado; 7) que, como diretor da Dersa, era responsável pela construção dos Trechos Oeste, Sul e Leste do Rodoanel Metropolitano Mário Covas, das obras de duplicação da Avenida Jacu Pêssego, da Marginal Tietê, da Avenida Roberto Marinho, da Jacu Pêssego Sul, e, como tal não conseguiria enganar toda a população envolvida na execução de todas essas obras; 8) que um número razoável de pessoas acompanha cada uma das audiências realizadas, e, até mesmo, aquele que teceu comentários sobre sua plantação de flores será reembolsado; 9) que, com relação às propriedades, todas elas — quer sejam comerciais, residenciais — serão indenizadas pelo valor de mercado tenha ou não o proprietário a escritura, ou seja, os procedimentos de indenização serão aqueles que foram adotados com os proprietários desapropriados para a construção do Trecho Sul do Rodoanel, num total de 1 mil e 500 imóveis, dos quais 45%, isto é, 850 optaram por unidades residenciais; 10) que, em relação às desapropriações relacionadas com a duplicação da Avenida Jacu Pêssego, Vamos entregar agora, na Jacu Pêssego, foram desapropriadas, ao todo, 3 mil e 200 famílias nos municípios de Mauá e de São Paulo, mas a intervenção policial que ocorreu e foi relatada durante essa audiência não disse respeito ao processo de desapropriação para a construção dessa avenida, pois se tratou da retirada dos invasores de uma área particular; 11) que só a Dersa é responsável pela execução das obras do Rodoanel e a Queiroz Galvão é uma das cento e cinquenta empresas contratadas para construção da obra, mas as demais responsabilidades são da Dersa; 12) que a Promotora de Meio Ambiente que se manifestou tentou suspender essa audiência, medida da qual discorda pois



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

reconhece que a população tem o direito de se manifestar uma primeira, uma segunda e uma terceira vez, e que tanto a Dersa como os órgãos responsáveis pelo licenciamento ambiental devem ouvi-la, pois, assim, colherão tanto as propostas favoráveis como contrárias à implantação dessa obra, e que sua função não era convencer as pessoas; 13) que qualquer que seja a atitude adotada ela produz efeitos positivos e negativos, toda ela produz ônus e benefício, como é o caso dos presídios que são necessários para os assaltantes e criminosos, mas nenhum Município quer sejam construídos em seus território, e, sim, em São Paulo, mas essas instituições precisam ser descentralizadas; 14) que pedia a todos os moradores que tentassem examinar se essa obra lhes trará algum benefício, se ela não melhorará a condição de vida de algum morador, e que se verificarem que isso não ocorre que façam sugestões, pois não é verdade que o traçado já se encontra definido; 15) que, em relação à empresa que fabrica balas, trata-se de uma área sensível, motivo por que é previsto um túnel em suas proximidades, pois qualquer movimentação de carros pode dar lugar a uma explosão, e com essa medida não se faz necessário retirar a empresa do local onde se encontra instalada; 16) que a Dersa não se recusa a atender às pessoas, ela pode até falhar, mas não se recusa a dialogar; 17) que, felizmente ou infelizmente, o Rodoanel precisa ser construído, pois se nada se fizer nada será produzido. Ana Maria Iverson, representante da JGP Consultoria, empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA, esclareceu: 1) terem sido anotadas cem por cento das colocações feitas, mas que, infelizmente, não conseguirá responder todas elas, por isso agrupou-as em blocos, que são os assuntos que, aparentemente, estão causando maior angústia ou maior preocupação, pois apareceram em um grande número de depoimentos, e esses depoimentos serão organizados para, a partir deles, checar os próprios estudos, após o que a empresa os tornará, juntamente com as respostas, disponíveis para serem usados pela SMA; 2) que se trata de um processo é enriquecedor, e que já vivenciou vários deles, alguns dos quais relacionados com empreendimentos bastante complexos do Brasil inteiro, experiência esta que lhes permite, em primeiro lugar, verificar tudo aquilo que já foi abordado, mas que não se encontra suficientemente evidenciado, pois não é percebido pelo leitor, e se tenta, em um segundo momento, transmitir esta informação com os dados fornecidos pelos próprios moradores; 3) como já se disse, é prévio ou preliminar o estágio em que se encontra esse estudo e diz respeito à concepção do projeto, fazer ou não fazer, diz respeito também às alternativas consideradas para não executá-lo é aquelas consideradas na perspectiva de sua construção, todas essas possibilidades encontram-se detalhadas no EIA, com farta documentação de mapas, que foram discutidos nos municípios com vários interlocutores, e que esta é a oportunidade de enriquecer esses estudos antes de submetê-lo às decisões do órgão que licencia, que é a Secretaria Estadual do Meio Ambiente; 4) que todas as contribuições serão muito bem-vindas, pois serão utilizadas, e que elas foram divididas em três blocos, pelos quais rapidamente passará; 5) que um dos blocos diz respeito ao diagnóstico, que, ao contrário do que foi dito, baseou-se em um material riquíssimo sobre a Região Leste, um material que, modéstia à parte, é fonte para todos os moradores que têm interesse na preservação e na melhoria da qualidade ambiental da região que será atravessada pelo Trecho Leste, na medida em que compila informações disponíveis de fontes secundárias, além de existirem estudos primários inéditos, que podem enriquecer a compreensão de todos os problemas que já existem hoje; 6) que foi realizado diagnóstico de Ribeirão Pires e as carências apontadas por ele apontadas constam do EIA, entre as quais problema de regularidade das habitações, em virtude do crescimento enorme e desordenado, pois a linha da CPTM que corta o Município concorreu para que a cidade exercesse a função de dormitório, e que a Lei de Proteção dos Mananciais, embora muito bem-intencionada, concorreu para o surgimento de um efeito



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

perverso, ao permitir que não se regularizassem as habitações que permaneceram no local; 7) que, no momento atual, a discussão da proteção ambiental é muito mais técnica e está apresentando resultados; 8) que ocorre, portanto, um avanço, o qual favorece a discussão do Plano Diretor de Ribeirão Pires, que institui critérios para ocupação do território do Município e para a proteção dos fragmentos remanescentes e que esse plano encontra-se transcrito nos onze volumes do EIA, com mapas bastante sofisticados, que se encontram à disposição nas Kombis da Dersa desde o dia 6 de junho, em seus onze volumes e mapas bastante sofisticados, para serem consultados por qualquer cidadão de Ribeirão Pires e dos outros Municípios cujos territórios serão cortados pelo Rodoanel, e permanecem nelas técnicos que registram as dúvidas e auxiliam os moradores a dirimi-las; 9) que, sem dúvida, se trata de um projeto complexo, que exige muito estudo, muita conversa, muita negociação e muito conhecimento e cujo diagnóstico detalhado inclui levantamentos de campo de flora, fauna, tendo sido realizadas duas campanhas de fauna, com autorização do Ibama e seguindo a orientação desse órgão pra todos os empreendimentos, inclusive, na Amazônia, e muito ajudará aquele que realmente estiver interessado em preservar os recursos da região, a orientar ações futuras para preservá-los; 10) que a elaboração desse material, por uma equipe multidisciplinar, seguiu a orientação de uma metodologia científica equipe, com modelagens de tráfego e a incorporação de seus resultados levaram à dilatação do prazo inicialmente estabelecido para elaboração do EIA; 11) que é com base nesses resultados que se pode afirmar que os impactos são pontuais e passíveis de medidas de planejamento para melhoria e para mitigação, até mesmo porque, para a incorporação desses resultados, aplicou-se um *software* pela primeira vez utilizado no Estado de São Paulo se aplica para a previsão de ruído futuro ao longo da rodovia, e que, portanto, foi despendido um esforço muito grande de uma equipe bastante comprometida; 12) que, em relação às alternativas de traçado, elas foram estudadas detalhadamente e encontram-se documentadas no EIA, entre as quais a da Rodovia Índio Tibiriçá foi detalhadamente examinada e o impacto dela sobre Ribeirão Pires seria muito maior, uma vez que essa rodovia é um eixo estruturador importantíssimo para Ribeirão Pires e que, se o Rodoanel for construído no mesmo eixo, ele tem de ser construído com 130 metros e com duas marginais, uma de cada lado do Rodoanel, o que exigiria a quase total desocupação ao longo dessa rodovia, inclusive de atividades econômicas, causando uma desestruturação econômica na região muito grande; 13) que a escolha de alternativa de traçado em regiões muito ocupadas como esta é algo preocupante, escolhendo-se sempre o menos pior; 14) que, em relação aos impactos, foram feitas modelagens sobre as emissões, tecnologia de ponta, que é a usada atualmente pelo órgão ambiental norte-americano Usepa, e seus resultados foram incorporados ao EIA; 15) que também foi feita modelagem para medição do ruído, verificando-se que, com medidas de planejamento muito simples a serem incorporados no projeto executivo de engenharia, consegue-se mitigar boa parte do seu aumento de ruído, podendo-se lançar mão de vários mecanismos, entre os quais o tipo de asfalto, o tamanho do *guard-rail*, o *greid* da pista, e esses dados também constam do EIA; 16) que a qualidade do ar foi modelada, mas não existe extração de medição fixa de emissões na Região Leste, motivo porque uma das propostas de mitigação é que sejam instaladas algumas estações, mantidas, operadas pela Cetesb, patrocinadas pelo empreendedor para que seus resultados da modelagem possam ser medidos, na prática, e acompanhados pela Secretaria do Meio Ambiente. Daniel Turi, representante das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, comentou: 1) que se sabia que as margens de erro eram muito grandes e se falava de impactos ambientais em uma região muito delicada, e que houve erros na construção do Trecho Sul, descobertos na fase de execução, que levou a serem adotadas outras técnicas, inclusive alterar o projeto executivo, além da demolição de



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

algumas casas, a convivência constante com o cinza, pois a população não mais verá o Sol e passará a conviver com muito barulho; 2) que o ser humano tem uma história recente, ele vem aprendendo e caminhando, e se estava em uma encruzilhada com a continuação do Rodoanel por esse traçado; 3) que o Rodoanel pode ser um marco para o Brasil, pois não atende apenas aos interesses da RMSP, dado que se trata de uma obra de infraestrutura nacional, mas a população dessa região metropolitana não o quer, não pretende ver implementada essa obra, e os técnicos, ao defendê-la, estão cumprindo apenas seu papel; 4) que os vereadores se retiraram, porque, talvez, as posições que defendem sejam incoerentes e eles devem ter assuntos mais importantes para tratar do que 12 quilômetros que essa obra rasgará no solo de Ribeirão Pires; 5) que é difícil falar-se apenas do Trecho Leste do Rodoanel, que é difícil se querer buscar argumentos técnicos para se discutir esse traçado, porque se está acelerando um processo, insistindo-se em um único modelo, naquele que só gerou miséria e injustiça, não se apresentando uma única chance de inovar; 6) que se argumenta que essa obra não parará São Paulo, que ela não causará o fracasso de Ribeirão Pires, mas não se tem bola de cristal, não dá para precisar, a partir de determinadas modelagens, o que acontecerá, pois a dinâmica social, ambiental, é alheia à nossa inteligência; 7) que, sem dúvida, essa obra produzirá algumas vantagens, mas também produzirá muitas desvantagens, mensuráveis e não-mensuráveis, e também existem opções de novos traçados, que não são discutidas; 8) que se tem de aproveitar os recursos que estão à disposição, pois o gasto desnecessário não é bom, e, quando é feito pelo Estado, trata-se do dinheiro público, e, quando se usa recursos da natureza, são recursos não-renováveis que se está aniquilando; 8) que não se esclareceu o que Ribeirão Pires ganhará com esse traçado e por que não se tentam outros traçados ou, então, não se incrementa a utilização da Avenida Jacu Pêssego e se preserva o último manancial, que é o Guaió, aproveitando-se também a mata atlântica da qual pouco restou; 9) que se pretende enterrar nascentes quando se sabe do gargalo que o abastecimento da RMSP atravessa; 10) que pretende estabelecer um diálogo com o Governo do Estado, motivá-lo a inovar e a guardar um pouquinho no bolso Trecho Leste, tornando-o uma opção para daqui a cinco anos, pois se está em 2009, diante de graves ameaças ambientais que vêm sendo anunciadas; 11) que, portanto, a região precisa do Rodoanel, mas precisa também dos recursos ambientais. Celina Bragança Cláudio, representante do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA/Cetesb, ofereceu esclarecimentos: 1) que a etapa do licenciamento em que se encontra o projeto do Trecho do Sul do Rodoanel é precisamente a primeira etapa, a do licenciamento ambiental prévio, quando são realizadas as audiências para se ouvir a população e recolher suas propostas, críticas e sugestões, inclusive aquelas que serão encaminhadas posteriormente a esse evento. 2) que todo esse material fará parte do processo, e, caso se faça necessário serão solicitadas informações complementares ao empreendedor e à equipe de profissionais ligada à empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA; 3) que, depois de colhidos os subsídios vindos dessas diferentes origens, o DAIA elaborará um parecer declarando a viabilidade ou a inviabilidade ambiental desse empreendimento, e sobre esse parecer e esse posicionamento o Conselho Estadual do Meio se debruçará e ratificará ou não a indicação oferecida pelo DAIA; 4) que, como os demais trechos do Rodoanel, as licenças concedidas possuem prazos de validade determinado, pois, caso no acompanhamento da execução das exigências comprovem-se irregularidades, as licenças não serão renovadas; 5) que o departamento que conduz o licenciamento no Estado de São Paulo, o DAIA, não licencia sozinho, pois conta com o apoio dos órgãos setoriais que o auxiliam, como é o caso do Departamento Estadual de Proteção dos Recursos Naturais-DEPRN, do Comitê de Bacias e da Coordenadoria de Planejamento Ambiental-CPLA, que sobre a viabilidade ambiental dos empreendimentos também se



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

manifestam. Carlos Bocuhy, representante do Conselho Estadual do Meio Ambiente nessa audiência, fez as seguintes considerações: 1) que, por uma questão de princípio, sua manifestação não seria apenas a de um membro do Conselho Estadual do Meio Ambiente, mas, também, a do segmento que representa nesse Conselho, que é o movimento ambientalista; 2) que, enquanto se fala da matriz de transportes — e se fala aqui da matriz rodoviária —, se reportava a acontecimentos havidos nos Estados Unidos, na década de 50, quando um importante *lobby* de três companhias americanas, General Motors, Standard Oil e Goodyear, implementara, esse modelo nesse país, contando, para sua implementação, com o respaldo de outro grande *lobby* que funcionava no Congresso desse país, e a implementação desse projeto, principalmente em regiões metropolitanas, como Nova Iorque, Detroit, Filadélfia e Costa Oeste, contou com a adesão de algumas cidades e a recusa de outras; 3) que, no Brasil, depois da construção de Brasília, o grande sonho era a matriz rodoviária, e sua gênese foi fruto do *lobby* de um setor específico e sua sustentação, do ponto de vista ambiental, é atualmente questionada; 4) que existe, atualmente, um paradigma que vê a sustentação como a possibilidade de não e não se extrair o recurso natural e não contribuir para o aquecimento global; 5) que, quando se fala de indicadores ambientais, de tecnologia, se considera que a percepção da comunidade é o elemento extremamente importante para tomada de decisão política, e que é muito importante ouvirem-se as comunidades, porque ela, por ter afeto à região em que habita, por ter vivências comunitárias, percebe as ameaças às comunidades, muito mais do que podem pressupor a tecnologia e o estudo frio; 6) que um aspecto, entre outros, importante é a paisagem, cuja alteração drástica pode alterar o meio ambiente, e dois outros elementos importantes são o ar e a água, e a matriz rodoviária possui interface com a política de proteção da água e com a política de proteção do ar, e que, embora em 1989, o Conselho Nacional do Meio Ambiente-Conama tenha estabelecido, através da Resolução Conama nº. 5, a necessidade de se avançar numa política de ar puro para o Brasil, pouco se avançou, pois a frota de veículos da RMSP cresce dez vezes mais do que a população; 6) que, em relação à proteção da água, também pouco se avançou na RMSP, porque o crescimento da demanda é determinando no processo de planejamento e na gestão desses recursos, tornando comprometidas as áreas de mananciais, o que o fez, durante anos, coordenar a campanha “Billings, eu lhe quero viva”, com uma grande iniciativa no sentido de demonstrar a existência da especulação imobiliária sobre os mananciais e a ocupação clandestina; 7) que uma política de transportes está sendo proposta e, ao mesmo tempo, o Conselho Estadual do Meio Ambiente dá um salto para a discussão da política pública para a proteção do ar e da água, inserida nesse conjunto multidisciplinar de políticas necessárias para a manutenção da qualidade de vida dessa metrópole, pois, se entende, que o mesmo peso deve ser dado ao transporte, à proteção das águas e do ar, pois todos esses elementos e aspectos estão implicados na sustentação ambiental; 8) que, durante os 4,5 bilhões de existência do Planeta, somos a espécie mais inteligente que nele habita, mas que, ao mesmo tempo, desenvolveu uma grande aptidão para lhe causar impacto de magnitude impressionante, tornando necessário que se reverta esse processo; 9) que, se a decisão do Conselho Estadual do Meio Ambiente, neste processo, for em prol da sociedade, for em prol da sustentação ambiental, ele cumprirá o seu papel, no sentido de consagrar, no Brasil, aquilo de maior valor, que é a institucionalização da democracia através de conselhos ambientais; 10) que a decisão a ser tomada por esse Conselho deve ser insistentemente monitorada pela sociedade; 11) que, diferentemente do momento em que ingressou no movimento ambientalista, que se chama os construtores de estradas e rodovias de “estradeiros”, hoje eles já não podem ser assim chamados porque se organizam em departamentos de meio ambiente e começaram a pressionar dado o aumento dos usuários, o que



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

possui um aspecto interessante, porque eles são obrigados a implementar ouvidorias, para gozar de uma boa imagem junto ao público, não se constituindo mais um setor de infraestrutura impermeável à questão ambiental e à questão social, tendo introjetado elementos ambientais, até mesmo em virtude da pressão exercida p elas comunidades; 12) que fazia votos para que essa discussão caminhasse, continuasse caminhando nesse espírito de democracia e que se colocava à disposição da comunidade, para acompanhar mais de perto essa discussão, principalmente em se tratando de Ribeirão Pires, que é uma cidade inserida no caminho das águas, escolhido como alternativa do traçado para o Trecho Leste do Rodoanel. O Secretário-Executivo, Germano Seara Filho, informou que todo aquele que desejasse enviar contribuição para o aprimoramento do projeto, teria o prazo de cinco (5) dias para encaminhar sua contribuição para a Secretaria Executiva do Consema ou protocolando-a neste setor ou encaminhando-a através dos Correios, que essa contribuição seria juntada ao processo e encaminhada ao DAIA, para que se avaliasse sua adequação para ser incorporada ou não ao projeto. Depois de informar também terem sido seguidas todas as etapas da audiência, agradeceu, em nome do Secretário de Meio Ambiente, Francisco Graziano Neto, a presença de todos e declarou encerrada a audiência. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Diretora do Núcleo de Documentação e Consulta, lavrei e assino a presente ata.