



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 São Paulo, no dia 28 de julho de 2009.

Realizou-se, no dia 28 de julho de 2009, às 17 horas, na Casa de Portugal, na Avenida da Liberdade, nº 602, São Paulo-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 – na pessoa do Excelentíssimo Senhor Eduardo Jorge, Secretário do Verde e do Meio Ambiente da Prefeitura Municipal de São Paulo –, do Poder Legislativo – na pessoa do Excelentíssimo Senhor Vanderli Ferreira Dourado, Vereador do Município de Suzano –, do Poder Legislativo – na pessoa da Excelentíssima Senhora Thelma Thais Cavarzere, Promotora de Justiça do Meio Ambiente da Comarca de Ribeirão Preto –, dos órgãos públicos, das organizações da sociedade civil e 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 6.563/2009). 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. Depois de Paulo Vieira de Souza, Diretor de Engenharia da Dersa, órgão responsável por esse empreendimento, apresentar o projeto e de Ana Maria Iversson, representante do Consórcio JGP – Prime, empresa responsável pela elaboração dos estudos ambientais, apresentar esses estudos, passou-se à etapa em que se manifestam os representantes das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. Carlos Bocuhy comentou: 1) que, nas primeiras discussões sobre o Rodoanel Metropolitano Mário Covas, os Secretários de Estado do Meio Ambiente e dos Transportes compareciam sempre às audiências, conferindo prestígio às discussões que nelas se travam, à oitiva da sociedade e ao próprio empreendimento concebido à época como uma política pública, mas que atualmente, dado que a implantação dessa obra é dado como fato consumado, essas autoridades não mais comparecem e se analisa apenas o aspecto técnico dessa obra; 2) que representa o Proam – Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental, mas, nessa audiência, fala em nome do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas do Consema, que agrega oitenta entidades do Estado de São Paulo; 3) que se reportaria à questão prioritária da proteção ambiental, que implica a proteção dos seres vivos, e, para tanto, repetiria uma importante afirmação feita pelo amigo e ambientalista Ricardo Ferraz, falecido no ano passado, que dizia o seguinte: “Nós não podemos permitir que novos



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

ciclos econômicos passageiros desrespeitem as leis vigentes, provocando impactos ambientais irreversíveis” e, para tanto, dizia ele, “é preciso fazer uma reflexão sobre em que período da história estamos neste Planeta; 4) que a história geológica do Planeta dura 4,5 bilhões de anos, significando que o patrimônio ambiental que temos à nossa disposição levou 4 bilhões de anos para ser formado, constituindo-se como uma enorme biodiversidade, em meio ao qual começamos a existir como *homo sapiens* há cerca de 200 mil anos, e, como *homo sapiens sapiens*, há apenas 40 mil anos, o que significa que nossa espécie, em face da história biológica do Planeta, é muito pequena; 5) que aquilo que se entende, na sociedade contemporânea, como paradigma para manutenção da vida do Planeta, é orientar as atividades pela idéia de sustentação ambiental, que se rege pela ótica da responsabilidade ética, uma vez que a sustentação ambiental abrange inúmeras questões relacionadas com nosso cotidiano e com nossa própria sobrevivência; 6) que a natureza implica um tempo que é muito lento, pois, para formar-se um bioma, um ecossistema, às vezes são necessários milhares de anos, e o homem, em sua ânsia de conquistas, impõe uma noção de tempo que se orienta pela ótica meramente econômica e, portanto, bastante distinta do dinamismo da natureza, o que leva o homem a conviver com dois processos de tempo, aquele imposto pela natureza, o biológico, e o tempo econômico; 7) que, segundo o relato que Padre José Anchieta nos deixou, no Planalto de Piratininga, por volta de 1500, chovia dia sim, dia não, a temperatura era constante, não havia grandes picos nem alterações, em consequência das grandes matas existentes, tratando-se, portanto, de uma natureza pródiga, pois abrigava enorme biodiversidade, e que, atualmente, o Planalto de Piratininga em 2009, possui uma grande mancha urbana que se estende desde a região da Serra da Cantareira até o Porto de Santos, a Metrópole de São Paulo, à qual muitos chamam de metástase urbana; 8) que, portanto, se evoluiu de uma condições naturais para a de grande região metropolitana, constituindo-se essa massa de concreto que vem se formando desde 1881 até, mais ou menos, 1995, tal como muralha que emoldura pequenas áreas verdes, como por exemplo, entre as quais as áreas do Bairro dos Jardins; 9) que essa condição prevalece até mesmo neste momento em que passaram a ganhar corpo as preocupações com as questões globais, entre as quais o aquecimento do Planeta, que se atrela à extinção das espécies, em decorrência do grande crescimento da população, do aumento de poluentes na atmosfera, principalmente do monóxido de carbono e do nitrogênio, que levam ao aquecimento do Terra; 10) que esse aquecimento se manifesta nos diferentes graus de temperatura que ocorrem, na mesma hora de um mesmo dia em diferentes regiões da RMSP, como ele próprio comprovou nesse dia, porque, ao sair de casa na Granja Viana, periferia de São Paulo, a temperatura era de 17 graus, e, ao chegar a essa reunião, pouco tempo depois, ela alcançara 21 graus, e esse grau aumentado na região central da cidade se deve à ocupação urbana que leva à existência de um mar de concreto, dando lugar às “ilhas de calor”, as quais concorrem para os chamados efeitos-bolha, que se deve à retenção da poluição decorrente das emissões do grande volume de automóveis que por esse mar de concreto circulam; 11) que as consequências desse modelo de desenvolvimento que lança sobre a cidade oitocentos e setenta veículos e provoca oito mortes por dia, significam um custo de 14 reais por segundo ou meio bilhão de reais por ano; 12) que, a cada seis meses ou cada ano, o Laboratório de Pesquisas de Poluição, da Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo, torna disponíveis para a sociedade dados que dão conta dos grandes danos ambientais provocados pela poluição, porém esses dados apresentados para a sociedade são somente a ponta do iceberg, porque a grande morbidade ou malefício provocado pela poluição não constam deles, porque dizem respeito à cumulatividade da poluição, cujos efeitos não são previstos nem percebidos pela sociedade, que são os chamados efeitos crônicos, além de matar 1 mil 569 pessoas em São Paulo e ferir diariamente 72



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

pessoas; 13) que esse modelo é prevalente não só no Estado de São Paulo como também na China, no México, no Chile, mas é inegável que na RMSPP a situação é mais grave, em virtude do grande crescimento da frota de veículos se comparado com o da população; 14) que a opção pelo modelo rodoviarista traz sérias consequências para a sociedade, como demonstram os dados relacionados com o uso desse transporte comparado ao de outros tipos, em vários países, porque, por exemplo, na Argentina, ele corresponde a 44%, nos Estados Unidos, a 25%, na Alemanha, a 18%, no Canadá, a 13%, e, no Brasil, a 62%, o que comprova que este país faz mais uso do transporte rodoviário, o qual vem sendo implementado a partir do grande *lobby* das indústrias de petróleo, entre as quais a Standard Oil e General Motors, e também do *lobby* das empresas de pneus, ambos formados nas décadas de 40 e 50, nos Estados Unidos; 15) que nos mapas apresentados aparece a mancha urbana das Regiões Metropolitanas de São Paulo, da Baixada Santista, de Campinas, Sorocaba e do Vale do Paraíba, cuja população oscila entre 28 e 29 milhões de pessoas; 16) que a OMS afirma que, quanto mais se concentra a população, maior é a demanda pelos serviços prestados pelo Poder Público, e que, a cada passo que a humanidade dá sobre a natureza, e, portanto, quanto mais se concentram atividades, mais se rompe com a capacidade de suporte do meio ambiente, isto é, com o limite das alterações aceitáveis pelos ecossistemas, ocorrendo, em consequência, danos irreparáveis à saúde da população e ao meio ambiente em geral; 17) que a água em São Paulo constitui um problema sério e, mesmo assim, o Rodoanel escolheu, na cidade, o caminho das águas, passando pela várzea do Embu-Mirim, pela encosta da Represa Guarapiranga, atravessando a Represa Billings e segundo, pela Zona Leste, em direção ao Rio Guaió.; 18) que uma alteração que se verifica em São Paulo diz respeito ao ciclo das chuvas, uma vez que não chove mais como chovia antigamente nas regiões de mananciais, pois a chuva que cai nessas áreas se desloca hoje, em decorrência das áreas de baixa pressão, para o centro da cidade, ocorrendo, hoje, um índice menor de pluviosidade nas áreas que precisam mais de água; 19) que os jatos de baixa altitude, jatos de umidade, refletem na Cordilheira dos Andes e provocam precipitações, principalmente na região do Centro-Oeste, no Pantanal e, também, no Estado de São Paulo, e que, em decorrência do desmatamento da Amazônia, essa umidade lentamente deixa de vir para o centro do continente, provocando menos chuva, situação esta que tende a se agravar, considerando que a Amazônia encontra-se em processo rápido de desmatamento; 20) que, pelo fato de o Rodoanel cruzar áreas de mananciais, as obras desse anel viário praticamente abraçam a várzea do Embu-Mirim, de onde foram retiradas árvores com a promessa de serem plantadas em outro local; 21) que área que apresenta nesse eslaide, obtida através de foto de satélite, demonstra quão intenso é o corte que o Rodoanel realiza nos mananciais, o que é grave, pois se trata de uma obra viária de grande porte passando sobre áreas frágeis da metrópole; 22) que mapas e fotos que serão apresentados dão a idéia do desmatamento que o Rodoanel provoca, como, por exemplo, nas regiões de Cocaia e do Bororé, e dão conta também do aterramento ocorrido na Represa Billings, precisamente nas regiões do Braço do Itaquaquetuba, do Botujuru, no Braço do Rio Grande, que é uma área extremamente frágil; 23) que imagens de um sobrevôo feito em outubro do ano passado mostra o assoreamento de um Braço da Billings provocado por uma obra, apesar do cuidado adotado com a colocação de telas de proteção, o que não impediu que a terra solta chegasse até a represa, e isso porque essa represa é por demais frágil; 24) que uma área que foi represa e onde existe uma pequena fazenda, ocupada por alguém que se apropriou da área indevidamente, concorre para que ela desapareça a partir dos braços, cuja fragilidade leva a essa situação; 25) que o traçado das Rodovias Imigrantes e Anchieta e do Trecho Sul do Rodoanel e as interligações previstas impulsionarão uma expansão não só no corpo do manancial, voltado como nas áreas mais preservadas, e que, portanto, a



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

indução que o Rodoanel provoca em áreas importantes, vitais, para a sobrevivência da metrópole, é um impacto importante, de natureza diversa daquele que ele provoca como obra física ou de engenharia; 26) que, de acordo com os dados relatados no EIA, encontram-se nesse local, animais que pertencem a espécies ameaçadas de extinção, entre os quais o jacuassu, gavião-pega-macaco, papagaio-verdadeiro, pica-pau-dourado, macuquinho, araponga, tico-tico-do-banhado, pixoxó, carretão, além de outros que só sazonalmente são encontrados, principalmente nos Municípios de Ribeirão Pires e Suzano, como o maçarico-pintado, que é canadense e faz suas passagens por aqui, e que, por ser canadense, não é menos importante nesse processo, e que, além dessas, outras espécies podem ser encontradas, principalmente nas proximidades da Represa Billings e da várzea do Rio Tietê, como a garça-real, o gavião-asa-de-telha, a carqueja-de-bico-manchado e o maçarico-do-campo; 27) que a cobertura vegetal vem decrescendo, principalmente nos últimos trinta anos, e os recursos hídricos também, existindo, hoje, menos água disponível, e, em, contrapartida, uma demanda maior porque a população vem crescendo, e os veículos mais do que a população, e, portanto, vem se expandido a mancha urbana; 28) que é nesse contexto da RMSP que se insere a construção do Rodoanel, que, como se sabe, é indutor de veículos e do crescimento da mancha urbana, que são os dois piores aspectos desse processo, tornando necessário questionar-se se o modelo de desenvolvimento que se tem hoje para o transporte rodoviário é ou não compatível com a proteção da saúde da comunidade e do meio ambiente, precisamente no que diz respeito à manutenção da regulação climática da metrópole; 29) que, diante desse diagnóstico, se a sociedade não mudar seu rumo, o futuro se tornará ainda mais insustentável, confirmando-se a avaliação feita por técnicos da Ibiosfera há cerca de dez anos; 30) que se verifica hoje, com a ocupação das áreas de mananciais de forma desregrada, com a degradação do cinturão verde, é a ausência do Estado no planejamento estratégico territorial, preocupando-se apenas com as obras cosméticas, aquelas que rendem votos e que trazem dividendos políticos, e não benefícios para a sociedade; 31) que se vê diminuir o índice de desenvolvimento humano e a qualidade de vida e aumentar a falta de controle territorial, acirrando-se a competição na busca de espaços vitais, onde há água e vegetação, e perdendo-se os recursos hídricos no tocante à qualidade e à quantidade como também o cinturão verde, o que faz com que diminua o seqüestro de gás carbônico, tornando cada vez mais crítica a qualidade do ar; 32) que todas essas questões não são tratadas de forma adequada pelo Estudo de Impacto Ambiental, o que evidencia uma segmentação e uma insuficiência desses estudos; 33) que essa é a percepção que os ambientalistas têm desse processo, pois a segmentação do traçado do Rodoanel pelas alças Norte, Sul, Leste e Oeste levou a sociedade paulistana a um desarmamento, porque, quando se construiu o primeiro trecho, o oeste, a comunidade que reside em seu entorno ficou preocupada enquanto a da Zona Norte, mais tranquila, imaginando que esse problema não aconteceria em sua região, e ao acontecer, ao se iniciara discussão sobre o Trecho Norte, houve resistência, a comunidade da região não aceitou a alternativa de traçado proposta, o que fez com que o Governo desistisse de sua construção, o que levou a sociedade a entender que estava garantida a preservação da Serra Cantareira, daquela floresta enorme, daquele maciço florestal, ou seja, o segundo maciço urbano florestal do Mundo, abstendo-se da discussão do processo como um todo; 34) que essa abordagem inicial do Rodoanel passava para a sociedade algo absolutamente superficial e simplista, porque se trata de uma obra necessária para o tráfego de caminhões e para desafogar o tráfego das marginais, sendo oferecidas uma série de justificativas para sua construção, como a necessidade de corredores de exportação, a ligação entre as rodovias, mas não se discutia a sua sustentação, que é a grande questão, ou seja, a medida que o Rodoanel propõe é uma meia medida



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

em termos de sustentabilidade e meia medida é mais perigosa do que nenhuma medida, porque passa para a sociedade uma falsa sensação de segurança, pois todos se sentem muito confortáveis, pensando que o trânsito diminuirá, que a poluição será reduzida no centro da cidade, e todos esses motivos levam a uma acomodação e a se perder a noção do que é sustentação; 35) que a grande questão não é a crise do esgotamento do recurso natural, mas, sim, não usar aquele petróleo, pois não é a quantidade de recurso natural, e, sim, a opção de não utilizar carros, caminhões e veículos que lançam gás carbônico e sufocam o Planeta, mantendo um modelo que não é um modelo desejável para a sociedade, sob todos os aspectos; 36) que existe uma crise de governança, pela mesma exposição feita anteriormente, em que se verifica que a política da saúde, a política urbana da metrópole e a política de meio ambiente acabam não sendo priorizadas, tendo de ser adaptadas à política “rodoviarista”, e não o contrário, ou seja, a sistemática de transportes adaptar-se à condição ambiental do Planeta, da metrópole e dos ecossistemas, que têm limites aceitáveis de alteração. Concluindo sua participação, informou que a gravação dessa reunião ficará disponível para os interessados através do endereço eletrônico do Proam, que é www.proam.org.br, pelo período de uma semana, com todas as exposições apresentadas estará disponível para aqueles que quiserem rever, considerar, refletir sobre o que está sendo discutido. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Roberto Terassi, representante da Associação Comercial e Industrial de Embu, e Jerusa Lisboa Reis, representante da Subseção OAB-Poá, declararam que usarão o tempo que lhes é destinado para projeção de um vídeo. Apresentado o vídeo, Bonfilho Alves Ferreira, representante do Instituto de Pesquisa em Ecologia Humana de Caieiras, depois de declarar que, embora se estivesse trabalhando com um projeto cuja implantação parece fato consumado, comentou: 1) que a opção pelo transporte rodoviário precisa ser repensada, não somente pelo Governo, mas, principalmente, pela sociedade, uma vez que o Governo se ilude ao pensar que a construção de mais estradas resolverá o problema, quando, na verdade, não é esse o caminho, porque se deve investir em ferrovias e, portanto, em transporte público, e é preciso promover uma discussão a esse respeito, o que torna necessária a implantação do Conselho Gestor Metropolitano para discutir o uso do solo metropolitano; 2) que este conselho é o espaço no qual todos os presentes precisam inserir-se para discutir as possibilidades da cidade na qual se pretende viver; 3) que, em relação à compensação ambiental e à mitigação dos impactos ambientais que serão causados pela obra, tem acompanhado essa discussão desde o começo e percebido que não se dispensa um cuidado efetivo para sua implantação, e que, portanto, não são feitas auditorias das medidas de mitigação e de compensação, como aconteceu com o Trecho Sul, do qual por ocasião do licenciamento se exigiu a compensação dos impactos que foram causados nas terras dos indígenas guaranis, e isso não foi feito; 4) que, por outro lado, se foi possível elaborar um EIA/RIMA tão bem feito e bem-apresentado, propõe que também seja possível submeter à certificação de qualidade os relatórios permanentes que podem averiguar a implementação dessa obra, principalmente para evitar que o projeto, depois de aprovado e submetido às audiências, passe por inúmeras alterações, as quais, embora possam causar novos impactos ambientais e sociais, não são alvo de mitigação nem de compensação, pois, como se pode comprovar, o Trecho Sul não passou até agora nem pelo Comitê de Bacias nem pelo Subcomitê da Billings-Tamanduateí e sobre o Trecho Leste sobre o trecho Leste nem se manifestou o Comitê de Bacias nem o Subcomitê Tietê-Cabeceiras, e é fundamental a manifestação de todos os órgãos por ocasião do licenciamento ambiental; 5) que esperava que a sociedade pudesse repensar o futuro, inclusive o modelo de se construir estradas, pois há trinta anos removia-se e substituía-se apenas quarenta centímetros do solo e, atualmente, para que por cima dela possam passar os caminhões e os



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

treminhões — que são locomotivas sobre rodas —, torna-se necessário remover um metro e meio para colocar pavimento asfáltico, e que o pedágio que se paga é investido nesse tratamento para que as estradas permaneçam intactas. Thelma Thais Cavarzere, Promotora de Justiça e Proteção do Meio Ambiente da Comarca de Ribeirão Pires, declarou: 1) que, durante os onze anos em que exerce sua função, tem testemunhado o desrespeito do Estado com o meio ambiente, o que o faz figurar, na condição de réu, em várias ações civis públicas, e que, provavelmente, figurará nessa condição nas ações que contra ele serão movidas em decorrência da implantação desse traçado criminoso e ilegal, na medida em que desrespeita os mananciais; 2) que os munícipes de Ribeirão Pires viriam hoje em massa participar dessa audiência, mas foram impedidos de assim proceder com a proibição de que ônibus fretado entrem na cidade de São Paulo, a qual entrou em colapso por causa do trânsito, para o que concorreu a falta de investimento em transporte público, o que vem acontecendo há vinte anos; 3) que, em seus onze anos de atuação como promotora do meio ambiente, não testemunhou a implantação de políticas estaduais com a finalidade de promover a descentralização do pólo industrial e comercial de São Paulo, e o que testemunhava era o apogeu da cultura “rodoviarista” que a todos atropelava e, inclusive, destruía os mananciais; 4) que Ribeirão Pires é um município de relevo acidentado em cujos topos de morros há ocorrência de várias nascentes e que seu tratamento deveriam orientar-se pela legislação federal vigente, o que não é feito no que tange ao Trecho Leste, que “sangrará” doze quilômetros do território do município e cuja configuração fechada concorrerá para promover o caos na malha interna, e que este é um dos motivos pelos quais essa obra deve ser morta e sepultada, porque este não é o momento de se destruir a natureza, que é belíssima em Ribeirão Pires, inclusive nesse trecho, onde há árvores e dois maciços de mata nativa; 5) que a comunidade que representa não deseja que os mananciais sejam destruídos, que as árvores sejam arrancadas e os animais, mortos, que o território do município não etá à venda para que nele sejam construídos predinhos da Cohab, e que a comunidade desse município não pretende colaborar para que se repitam situações semelhantes àquela em que o Estado – precisamente a Secretaria de Meio Ambiente – concedeu autorização para a supressão de duzentos e dois hectares de mata atlântica, e depois verificou que tal concessão era irregular. Mariângela Portela da Silva, representante do Sindicato dos Arquitetos do Estado de São Paulo, declarou: 1) que esse sindicato vem-se posicionando há muitos anos de forma intransigente pela sua participação nas discussões sobre o planejamento do território, principalmente quando se encontra em jogo qualquer ação que o Estado se propõe a fazer; 2) que, no tocante a essa grande obra que deixa todos impactados, assustados e revoltados, o Sindicato dos Arquitetos, juntamente com o Instituto dos Arquitetos do Brasil, Clube de Engenharia, a Ordem dos Advogados do Brasil e outras entidades, luta contra a duplicação da Marginal Tietê, na cidade de São Paulo, situação semelhante à implantação do Rodoanel, pois ambas são obras “rodoviaristas”, feitas a toque de caixa, sem discussão e que causam impactos social, urbano e ambiental; 3) que, no tocante ao Trecho Leste, trata-se de uma obra que destruirá área de mananciais produtora de água, desarticulará a população e os grupos de técnicos e de profissionais, que não têm condição de interferir na escolha desse traçado, principalmente em virtude da desarticulação que ocorre na sociedade, e que é intencional; 4) que, em decorrência desses fatos, o Sindicato dos Arquitetos mais uma vez reivindica que essa discussão seja aberta para a comunidade, que esse assunto se constitua em uma pauta de responsabilidade do Poder Público na busca de soluções para os problemas que a sociedade vive e que foram consequências da sua falta de ação; 5) que o Rodoanel Metropolitano Mário Covas testemunhará, no futuro, a omissão dos cidadãos, sua irresponsabilidade ou sua burrice, uma vez que essa obra destruirá o território, e que, como cidadã,



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

insiste para que outros cidadãos presentes não acreditem que essa situação não possa ser mudada, pois, embora já esteja sendo construído o Trecho Sul, o que importa é não se permitir a construção do Trecho Leste, por se tratar de uma atitude irresponsável; 6) que se está enfaticamente reivindicando a abertura da discussão sobre esse projeto, a qual deve contemplar outras alternativas que não implique a fragmentação do território, que não poderá ser nem recomposta nem compensada nem mitigada, porque é irreversível a destruição de maciços florestais; 7) que o Brasil vem sendo destruído há 500 anos e a história mostra que os impactos causados não foram nem mitigados nem compensados; 8) e que, por todas essas razões, o Sindicato dos Arquitetos do Estado de São Paulo não pode omitir-se de discutir essa questão de forma consistente, responsável e participativa. José Lima, representante do Com Luta de Ribeirão Pires, depois de reiterar os posicionamentos dos manifestantes que o antecederam, comentou: 1) sobre a importância de se proteger a represa que produz a água que a população de São Paulo bebe, e que, portanto, não será fácil destruir os mananciais; 3) acerca da pretensão da Dersa de comprar a população, porque os membros da entidade que representa foram procurados pelos moradores da Vila Sueli, que declararam estar sendo obrigados a assinar documentos atestando os limites da propriedade da empresa que funciona nessa vila e que produz armamentos, e que essa empresa agia assim porque detinha informações privilegiadas sobre o Trecho Leste do Rodoanel, com base nas quais ela se beneficiaria; 4) sobre seu posicionamento, que ele se fundamenta na declaração feita, em uma reunião, pelo representante dessa empresa, segundo a qual de “nada adiantava brigar, porque a empresa já havia decidido o traçado juntamente com os representantes da Dersa, e que, portanto, o traçado que haviam escolhido será implantado”; 5) sobre a declaração feita pela técnica Ana Maria Iversson, representante da equipe responsável pela elaboração dos estudos ambientais, segundo a qual havia sido descartada a alternativa do traçado pela Rodovia Índio Tibiriçá, porque seriam significativos os gastos com as desapropriações, o que requereria muito recurso com indenizações, o que atestava que a Dersa só visasse lucro, e defendia, portanto, a opção que mais interessava às empresas construtoras, que estão sendo alvo de operação movida pela Polícia Federal; 6) que igualmente os custos com a implantação do Trecho Sul vem sendo questionada pelo Tribunal de Contas e que todos sabem que a Dersa põe o dinheiro da compensação ambiental nas mãos das empreiteiras, como aconteceu em Ribeirão Pires, que tem três quilômetros do território atravessado pelo Trecho Sul, e cujos recursos oriundos da compensação por esse impacto foram repassados para a Prefeitura, ao todo 9 milhões de reais, os quais foram desviados para a campanha eleitoral; 7) que, nessa audiência, se discutia a vida, a cidade de Ribeirão Pires, a proteção dos mananciais, e não se pretendia contribuir para a caixa dois da campanha de todos os partidos; 8) que havia criado um “blog” pra discutir o Rodoanel e pretendia que todas as pessoas interessadas participassem dessa discussão; 9) que apoiava o pedido de que fossem realizadas novas audiências. João Paulo Alves Freire, representante da Sociedade Amigos do Bairro Estância Noblesse, de Ribeirão Pires, declarou: 1) que não estava rindo à toa e que o pior cego é aquele que não quer vê; 2) que a colega arquiteta que se manifestou declarou que, quando chegar na hora, o “tratorzão” passará por cima de tudo, das nascentes e das árvores; 3) que o Mundo está lutando pela natureza, pelo meio ambiente, mas que a cada dia se está degradando mais e não vai ser mais possível respirar no Estado de São Paulo; 4) que se pretende transferir a poluição de São Paulo para outras cidades, dispersando os poluentes, enviado-as da Avenida Berrini, do Brooklin e do Itaim Bibi para as outras cidades da RMSP; 4) que perguntava se a audiência tinha a finalidade de escutar a população e se a alternativa de traçado já havia sido escolhida; 5) que a empresa de consultoria veio mostrar uma coisa muito bonita, mas se tratava de uma farsa. Sérgio Pascoal Borges, representante



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

da Comissão de Lutas do Jardim Celso, de Ribeirão Pires, declarou: 1) que trabalhou no Departamento Nacional de Obras e Saneamento; 2) que todo País defende o seu meio ambiente; 3) que o Brasil, há muitos anos, desde seu descobrimento, desde a Primeira e a Segunda Guerras Mundiais, está alimentando outros países; 4) que se deve defender a água, o meio ambiente, a fauna e a flora; 5) que, antigamente, na mesa de debates havia uma jarra para servir água e que, hoje, a água estava em plástico contaminado, que provoca câncer; 5) que há 20 anos atrás foi no Triângulo do Fogo e viu uma porção de quadradinhos – feijão, milho, laranja, café etc. – e uma porção de gente trabalhando, e que, atualmente, voltou lá e só viu plantação de cana, para exportar, passar pelo Porto de Santos e alimentar os americanos; 6) que a autopista do Rodoanel arrebentará a cidade. Márcio Antonio Ângeli, representante da Sociedade Humanitária Tucuxi, declarou que a associação que representa tem vinte e três anos e se dedica à fauna; 2) que o RIMA que leu é o mesmo que foi apresentado em 1987, e que a Resolução nº. 1 do Conama, que exigiu que o licenciamento de obras que causam significativo impacto ambiental fosse feito através de EIA/RIMA, exige também que este último documento seja escrito em linguagem acessível, de modo que qualquer pessoa possa entender o que ele contém, e que não é fácil entender esse que foi entregue sobre o Trecho Leste do Rodoanel Metropolitano Mário Covas; 3) que considerava impossível fazer o levantamento da fauna em dez meses, porque esse período de tempo é insuficiente para se verificar, por exemplo, se existe ou não ave migratória na região, e esse EIA/RIMA fazia essa afirmação; 4) que efetivamente não foi feito nenhum levantamento de fauna; 5) que, portanto, não foi elaborado nenhum RIMA, porque este que foi apresentado não corresponde à realidade, como comprova a afirmação que o papagaio-verdadeiro é um intruso na região, atestando assim que sequer foi consultada a literatura antiga, que afirma que a distribuição geográfica do papagaio-verdadeiro passa pela região de Ribeirão Pires, Mauá e por todo o Estado de São Paulo; 5) que uma pessoa com uma visão um pouquinho mais apurada conseguiria verificar esses dados. Lúcio Antonio Madureira, representante da Associação Ecológica de Mauá e Cidades Circunvizinhas, depois de declarar que fazia parte de uma entidade de Mauá, cujos membros entendiam que o progresso custa muito caro a todos os cidadãos e aos contribuintes, comentou: 1) que, como ser humano e ambientalista, tem dó da população, porque no futuro, não muito longe, reclamará dos benefícios que vai perder; 2) que se percebe que a cidade de São Paulo, através dos seus mandatários, administradores e técnicos, não fizeram o dever de casa, e que, atualmente, todas as cidades vizinhas terão que pagar um preço alto pela falta de planejamento; 3) que a natureza levou milhares de anos para construir o que será destruído no espaço de dois ou três anos com o funcionamento do Trecho Leste; 4) que, por exemplo, mora na região há mais de vinte anos e que a conhece de forma detalhada por observá-la quando faz caminhadas em trilhas; 5) que se está pecando contra o meio ambiente, e esta constatação o faz questionar por que o ser humano, que se interessa por um pseudo-progresso e por se locomover com facilidade, não pensa no futuro, como bem demonstra o fato de ainda não ter aprendido a conviver com o Planeta, o que levará a humanidade a pagar um preço muito alto, e que, para não parecer omissos perante seus descendentes, filhos e netos, faz neste momento a sua parte, tal como fez o passarinho, que, ao perceber que a floresta estava pegando fogo, com seu biquinho começou a pegar um pouco de água e a jogar nas fagulhas de fogo, e que os outros passarinhos, ao vê-lo fazer isso lhe chamaram de bobo e de louco, porque – lhe disseram –, com certeza, não conseguiria apagar o, que ele lhes respondeu: “estou fazendo a minha parte, e, se vocês me ajudarem, quem sabe, juntos conseguiremos”. Raimundo Barbosa de Souza, representante da União Brasileira de Atividades Comunitárias de São Bernardo do Campo, depois de declarar que participava de mais um capítulo da história do Rodoanel



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

Metropolitano Mário Covas, comentou: 1) que era lamentável que atores, que foram criados pela Dersa, elogiassem as obras do Rodoanel, porque, ao caminhar junto aos canteiros de obra, verificava a assustadora quantidade de animais que encontrava mortos, alguns deles pertencentes a espécies ameaçadas de extinção, como era o caso do tamanduá, sagüis e capivaras, que desorientadas, caminhavam sem rumo; 2) que, recentemente, foi inaugurada uma Unidade Básica de Saúde-UBS, e que, durante a cerimônia, foi afirmado pelo Senhor Prefeito que se tratava de uma compensação pela construção do Trecho Sul do Rodoanel, o que a seus olhos era um absurdo; 3) que tinha amigos que defendem a implantação dessa rodovia do que discorda, e isso porque a Natureza demora um século para criar aquilo que o homem destrói em poucas horas, e que, portanto, as trezentas árvores que serão plantadas em troca de uma única que será derrubada, levarão muitos anos para crescer e produzir oxigênio; 4) que, na simulação apresentada, não aparece nenhum dos impactos ou estragos que a construção dessa obra provocará, embora já estejam irreconhecíveis os morros da região do Câmara-Patente, e que não acredita na compensação que o empreendedor promete que fará; 5) que foi alterado o traçado do Trecho Sul desde a região de Parelheiros até Riacho Grande, o que é assustador; 6) que morava a uns 11 quilômetros do traçado do Rodoanel, precisamente no Parque dos Químicos, em São Bernardo do Campo, e ficava preocupado com o desequilíbrio que observa e que é motivo das epidemias que se alastram; 7) que chamava atenção para o investimento do Governo em obras rodoviárias e o seu descaso com a saúde, que, no Brasil, está sendo sucateada, pois, como se vê, apesar do sério risco de contaminação da gripe que surgiu, os postos de saúde se encontram superlotados e são improvisadas tendas para dar um atendimento um pouco adequado a todos; 8) que, se por um lado, o Governo não investiu na prevenção dessa epidemia que é a gripe suína, por outro lado, como o segmento dos transportes, que tem interesse no Rodoanel, ele alça essa obra para o primeiro plano na ordem das prioridades. Edson Barbosa, representante da Associação dos Direitos Humanos do Alto Tietê, depois de declarar que era presidente dessa associação e narrar um pouco sua história, comentou: 1) que abraça a causa do Rodoanel e que, durante a audiência de Suzano, fizera vários questionamentos ao doutor Paulo, entre os quais se seriam ou não mantidas as passagens, do lado de Calmon Viana, da cidade de Poá para a cidade de Suzano, e que, depois daquela audiência, houve informações de que será interrompida uma dessas passagens; 2) que outro questionamento, que já formulou por ocasião das várias audiências, é se a Dersa apoiará ou não as câmaras de indenização dos proprietários que serão atingidas por esse trecho do Rodoanel, e que pedia encarecidamente à Dersa que fornecesse informações à comunidade a esse respeito, e que a deficiência dessa empresa em atender à demanda da população, merecia uma severa crítica. Declarou, ao final, que a técnica Ana Iversson, representante da empresa de consultoria responsável pela elaboração do EIA/RIMA, não tem igualmente oferecido respostas convincentes aos questionamentos feitos e que também eram evasivas as explicações fornecidas pelos técnicos que dão atendimento nas kombis que foram instaladas nos municípios com esta finalidade. Juscelino Rodrigues Oliveira, representante do Sindicato dos Professores de Ribeirão Pires, depois de elogiar a exposição feita pelo ambientalista Carlos Bocuhy, declarou que era calvo e tinha de usar chapéu porque o pessoal de São Paulo poluía tudo, acabava com a proteção da camada atmosférica, e tinha medo de pegar câncer. Declarou também que morava em Ribeirão Pires há trinta e quatro anos e que considera um crime, uma vez que feria a dignidade do ser humano, fazer doação de casas construídas em área contaminada. Declarou ainda que era um absurdo que o prefeito de Mauá não tenha firmado contrato com a Caixa Econômica Federal, para construção de moradias, com o argumento de que elas causaria impacto ambiental. Acrescentou que a quantidade de água que será atingida daria para



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

alimentar o Mundo inteiro, que não faz sentido o trecho do Rodoanel cortar o território de Ribeirão Pires, pois só será de utilidade para os grileiros e que essa recém-editada legislação específica da Represa Billings impede apenas a construção de imóveis pequenos. Ao final declarou que o único aspecto positivo é que terá de se fazer campanha contrária ao PSDB em 2010, e que lembrava, mais uma vez, que até então não obteve respostas sobre os motivos pelos quais essa obra atravessará o Município de Ribeirão Pires. Paulo Barbosa, representante da Sociedade Amigos do Bairro Vila Maria de Maggi, de Suzano, comentou que tem acompanhado as audiências públicas realizadas nos Municípios de Suzano, Poá, Itaquá e Arujá e vem se batendo contra o fato de os representantes da Dersa e da empresa de consultoria não responderem às perguntas formuladas nas quatro últimas audiências. A falta de informação é tão grande, tão grande, que a gente poderia estar solicitando aqui mais dez audiências públicas, o que era imprescindível até mesmo porque o EIA-RIMA também não oferecia todas as explicações necessárias, faltando informações sobre elementos esclarecedores das medidas mitigadoras que serão adotadas e também acerca dos motivos da rejeição da alternativa de traçado feita pela Rodovia Índio Tibiriçá, dado este importante, uma vez que a alternativa de traçado escolhida pode ter como consequência a derrubada de mais de quatrocentas residências só no Município de Suzano e novecentas, só no Município de Itaquaquecetuba, sem contar aquelas que serão desapropriadas nos Municípios de Poá e Arujá. Declarou que um grande número de indivíduos lhe solicitaram que pedisse explicações sobre a opção por esse traçado ao Consema, ao DAEE e à Secretaria de Estado do Meio Ambiente, e esses indivíduos são o macuco, o jacuassu, a garça-real, o gavião-asa-de-telha, o gavião-pomba, o gavião-pega-macaco, a carqueja-de-bico-manchado, o maçarico-do-campo, o maracauá-nobre, o papagaio-verdadeiro, o sabiá-cica, o pica-pau-dourado, o macaquinho, a tesourinha-da-mata, a araponga, o pavão-do-mato, o tico-tico-do-banhado, a patativa-verdadeira, o pixoxó, a cigarra-verdadeira e, por fim, o carretão. Acrescentou que eles pedem, encarecidamente, que essa obra não passe onde eles residem. Ao concluir declarou que somos hóspedes e não senhores da natureza e que, por isso, temos de desenvolver um novo paradigma para o desenvolvimento e resolução de conflitos, com base nos custos e benefícios para todos os povos comprometidos com os limites da própria natureza, e não com os limites da tecnologia e do consumismo. E que, depois da última nascente secar, vocês perceberão que água não brota de concreto e ferro. Jerônimo Barreto da Silva, representante da Associação dos Moradores do Bairro Nossa Senhora Aparecida e Jardim São Francisco, de São Mateus, comentou: 1) que, mais uma vez, participava de uma audiência sobre o Trecho Leste do Rodoanel, e que, para aquela que aconteceu em São Mateus, conseguiu levar 3 mil e 500 famílias; 2) que o PAC investiu 114, 4 milhões para construção de moradias para a população que vivia no esgoto, na companhia de ratos, e que agora vivem de forma decente, e que se trata de um trabalho comunitário; 3) que a moradia é também um direito ambiental, que a área em que vivia é muito carente e que precisava do apoio, não só da Dersa; 4) que serão feitas algumas compensações para a região, com o intuito de retirar as crianças da condição em que vivem, e que precisava, sim, de liderança que ajudasse a ter melhor qualidade de vida, com iluminação, pavimentação, esgoto e documentação; 5) que sentirá saudades da audiência, porque são uma oportunidade de defender o seu povo, com o qual exigirá a implementação das compensações ambientais, para atender as crianças e os jovens que estão em São Mateus e não têm a mente ocupada. José Newton Guedes, representante do Movimento Luta por Moradia, declarou que era líder de um grupo de pessoas afetadas pela desapropriação, em 2004, e que estava lutando pelo reassentamento delas em Mauá, no Conjunto Paranavaí, blocos F1 ou F2, lá no Paranavaí, no bairro do Paranavaí. Declarou, também, que era favorável à implantação do Rodoanel, embora inicialmente



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

fosse contrário, e que, depois de uma série de conversas com os representantes da Dersa, refletiu sobre seu posicionamento e mudou o seu ponto de vista acerca dessa obra, inclusive porque não era contrário ao progresso. Declarou que entendia que as pessoas que serão afetadas pela implantação desse trecho serão compensadas, e que, nessa audiência, estão presentes representantes de vários movimentos e de várias associações de bairros, que não deveriam cobrar apenas da Dersa, que não é culpada por todos os problemas existentes, mas também dos órgãos municipais, porque, se as pessoas lutarem conseguirão o que desejam. José Soares, representante do Movimento em Defesa da Vida, iniciou sua intervenção dizendo que a Dersa, nessa audiência, havia armado o mesmo circo que armou em Arujá, passando a fazer, em seguida, uma série de questionamentos a Ana Maria Iversson, representante da empresa de consultoria responsável pela elaboração dos estudos ambientais. Informou que a imprensa paulista recentemente divulgou que a construção de um quilômetro do Rodoanel custa 50 milhões de reais, além das multas ambientais aplicadas pela mortandade e manejo inadequado dos animais, as quais já somam cerca de 1 milhão de reais. Declarou, em seguida, que a Dersa não está respeitando o patrimônio histórico da RMSP, pois demoliu, em 2008, a Capela São Sebastião de Sertãozinho, que foi construída em 1915, e que demolirá outras, como a de São José Operário, que está no traçado da Avenida Jacu-Pêssego. Pede informações sobre a possibilidade de adquirir cópia do filme produzido pela Dersa com o dinheiro público e sobre a origem dos recursos utilizados em sua confecção. Declarou, ainda, que deve ser feita uma auditoria ambiental independente sem a participação da Dersa e do Governo., em nome dos animais que ela está matando e matará e de pessoas que, também, matará. Hamilton Clemente Alves, representante do Movimento Ambiental, Cultural e Ecológico de São Mateus, depois de declarar que agradecia a oportunidade de se manifestar nesse espaço democrático, que é a audiência pública, comentou: 1) que está magoado com as ofensas que lhe foram dirigidas pelo seu companheiro Jerônimo Barreto da Silva, e entende que, assim como deve ser respeitada a defesa que ele faz, com seu jeito simples, da moradia digna, ele, manifestante, deve ser também respeitado na defesa que faz do direito do ser humano de viver com dignidade; 2) que a região de São Mateus, na Zona Leste da RMSP, é muito e onde moram trabalhadores e que, portanto, se trata de uma região-dormitório; 3) que, infelizmente, na sociedade consumista em que se vive não se conta com programas ou políticas para habitação popular, não se resolve o problema da falta de moradia e, em contrapartida, se constroem rodovias e viadutos; 4) que, inquestionavelmente, é necessário que se implantem obras de porte, mas com responsabilidade com o meio ambiente, e, portanto, com sustentação do ponto de vista ambiental; 4) que faz parte da entidade Movimento Ambiental Cultura e Ecologia, que reflete sobre as questões ambientais; 5) que é verdade que as pessoas – aproximadamente mil – que vivem no bairro de São Francisco bebem água de esgoto, e que, com os recursos da Dersa, ou seja, do Governo Estadual, elas serão transferidas daí e receberão uma moradia digna; 6) que próximo do traçado da Avenida Jacu-Pêssego, há mais de 100 mil pessoas morando em condições desumanas, e que convocava os promotores de meio ambiente para observar de perto sua situação; 7) que propunha que, no âmbito dos programas de compensação e mitigação, fossem destinados recursos para implantação de infraestrutura de saneamento básico, e que era isso que tem para afalar. Walter Silva Flores, representante da União dos Moradores do Jardim Viana, de Itaquaquecetuba, declarou que, com muito sofrimento, caminhou mais de 38 quilômetros para chegar a essa audiência com o intuito de ouvir os esclarecimentos da Dersa acerca da situação das 350 famílias que serão desapropriadas. Declarou também que a técnica Ana Iversson, representante da empresa de consultoria responsável pela elaboração dos estudos ambientais, informou que técnicos da Dersa estariam à disposição da população das cidades que



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

serão atravessadas pelo Trecho Leste do Rodoanel, em peruas kombi estacionadas próximo das prefeituras, para oferecer todas as informações que lhes forem solicitadas, o que não aconteceu, pois esses técnicos não forneceram dados precisos sobre o processo de desapropriação e, conseqüentemente, sobre o valor dos imóveis. Declarou ainda que os integrantes da Associação dos Moradores de Jardim Viana reiteravam o documento protocolado pela promotora Thelma Thais Cavarzere, ou seja, assinava com as outras pessoas tudo o que ele estiver solicitando. Cristiane Monteiro, representante do Movimento em Defesa da Dignidade de Mauá, depois de declarar que era moradora de Mauá há 27 anos, declarou que praticamente 70% do território do município encontra-se em situação irregular e, conseqüentemente, um problema muito sério de moradia, com a remoção das palafitas em que as pessoas viviam em situação subumana, e que a prefeitura colocou essas pessoas em outros imóveis dos elas só terão a escritura – se chegar a ter – daqui a vinte anos, e que, embora fossem pequenos, “pombais”, como foi referido nas audiências, eram melhores que as palafitas, e que as pessoas poderiam permanecer lá até encontrarem outra coisa. Declarou ainda que respeitava os movimentos que se dedicavam à luta pela preservação do meio ambiente, e que ela lutava para que se resolvessem os problemas dessas pessoas às quais acabara de se referir. Declarou igualmente que a população não deve ser tratada como apenas um número do cadastro, e que, quando surgem as obras, aparecem políticos e entidades politiquieiras, mas que não se deveria permitir que eles interferissem na vida das comunidades, porque a única coisa de que necessitavam era uma política por moradia. Ao concluir declarou que não era contrária ao programa de reassentamento da Dersa exatamente porque o seu movimento cuida da moradia e dos moradores. Sandro Nicodemo, representante do Instituto da Ibiosfera de São Bernardo do Campo, declarou que morava em São Bernardo há vinte e seis anos e que considerava interessante a parceria que a Dersa firmou com a Ordem dos Advogados do Brasil-OAB. Declarou, em seguida, que era contrário à implantação do Rodoanel, porque ele não resolverá o problema do trânsito do centro da Cidade de São Paulo, e que utilizava o transporte público, o que fazia com que conhecesse a precariedade de sua situação. Declarou também que lamentava a ausência dos jovens nessa audiência e que considerava uma “burrice” acabar com aquilo que se gente, a água, cometendo-se dessa forma um crime ambiental, porque, assim procedendo, se passava por cima das legislações ambientais, inclusive da própria Constituição Federal, que proclama o direito da pessoa ao meio ambiente ecologicamente saudável. Comentou que se deveria avaliar o que era mais importante, o carro, a água ou o ar saudável. Eduardo Raccioppi, representante da entidade Aruanda Ambiental, depois de dar os parabéns aos representantes da sociedade civil, declarou que defende os interesses sociais, os recursos hídricos, ou seja, o meio ambiente, e que se opõe à degradação e à destruição de *habitat* humano, que é o Planeta Terra. Em seguida, perguntou aos representantes da Dersa, se a população, se a sociedade que está discutindo essa obra será ouvida e se as instituições teriam a dignidade de aceitar uma auditoria independente, uma auditoria que auditasse esses EIA/RIMA, os orçamentos propostos e os danos ambientais, para os quais não existe nenhuma compensação, assim como não se pode compensar morte de um homem que é assassinado. Declarou que não existe democracia, e, sim, votocracia, porque, a cada dois ou a cada quatro, se tem de votar naquele que não representará os que o elegem. Declarou ainda que os técnicos têm de aguentar e suportar todas estas verdades que são colocadas durante as audiências e que essa, como outras obras, devem ser analisadas por uma auditoria privada e independente. Lucas Barbosa, representante da Associação de Moradores do Bairro Parque Aliança, declarou que protocolará um documento com cinquenta e oito propostas das entidades. Declarou que sua fala era repetitiva porque não era técnico, mas participante da sociedade civil, e que não



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

concordava com o traçado do Trecho Leste do Rodoanel no Município de São Bernardo. Declarou também que: 1) a água consumida em São Bernardo vem de Ribeirão Pires e de Rio Grande da Serra; 2) que muitas entidades lutam por moradia em São Paulo; 3) que algumas pessoas manifestam-se favoráveis a essa obra porque entendem que a Dersa está dando casa, e que, entretanto, tem de se reforçar a luta por moradia, porque é grande o déficit no Estado de São Paulo; 4) que a população de Ribeirão Pires não tem líderes, mas todos são líderes e todos organizarão a RMSP e denunciarão uma comissão internacional que a Dersa pretende destruir os mananciais, como a Bacia do Guaió, que é uma muito importante, inclusive para produção de hortaliça, que atende à demanda daquela região; 5) que o governador do Estado de São Paulo tem o apoio da Assembléia Legislativa, que vota tudo com ele, e conta também com o apoio da imprensa, que é corrupta, e que, portanto, trata-se de um governo blindado; 6) que muitos dos animais existentes que saem amedrontados com os dispositivos utilizados pela Dersa pertencem a espécies ameaçadas de extinção; 7) que a Dersa coloca pedágios em todas as rodovias; 8) que a compensação ambiental deveria contemplar o plantio; 9) e que a população de Ribeirão Pires é contrária à implantação do Trecho Leste do Rodoanel e que há mais de 2 mil assinaturas em um documento que manifesta essa oposição e que o protocolará na Mesa Diretora dos Trabalhos. Alexandre Calixto, representante da Associação de Moradores do Jardim Viana, de Itaquá, comentou: 1) que, com muita indignação e com uma dor tremenda no coração, afirmava que Itaquaquecetuba não tem representante público que defenda o povo e a cidade, motivo por que todos devem juntar-se para defender a região; 2) que se enfrenta dificuldades para defender o cinturão verde e a Represa Billings, que, sem dúvida, será assoreada; 3) que 42% da cidade de Itaquaquecetuba será afetada por essa obra e as autoridades administrativas não estão se importando com isso, o que é muito lamentável, e que o bairro onde mora e onde nasceu há 33 anos está também correndo o risco de ser extinto, e não há o mínimo de consideração por parte das autoridades, o que é irrefutável. Passou a ler trecho de matéria publicada em jornal da cidade que afirmava que as três interseções estão muito próximas, uma delas na Rua Enrique Eroles, em Suzano; outra, na Rodovia Ayrton Senna, em Itaquá; e, a última, na Rodovia Presidente Dutra, em Arujá, e que esses três pontos terão praça de pedágio. Em seguida, questionou o destino da cidade e comentou que a população da região não usufrui em troca de todos esses problemas nenhum benefício pois receberá apenas a poluição que será produzida pelo grande número de caminhões que transitarão nessa rodovia, porque os empregos que serão gerados não beneficiarão os moradores, porque essas empresas já trazem pessoas de fora para trabalharem com elas. Declarou, também, que haverá um plantio em 510 que 79 hectares sofrerão impactos haveria um plantio de 510 hectares, que será implantado um CEU, que convive nesse bairro há vinte, trinta anos, com os moradores, e que ninguém tem o direito de ir lá e tirar os moradores de seu lugares e levá-las para casinhas da Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano-CDHU. Carlos de Campos, representante do Reviva a Cidade de São Paulo, comentou que pretendia que as cidades revivessem, e que, no que diz respeito à obra que está sendo discutida, pretendia, em primeiro lugar, esclarecer que a origem das verbas do Rodoanel são dos Governos Federal e Estadual e elas devem ser usadas para beneficiar a maioria da população, precisamente no transporte coletivo de massa, eficiente, rápido, seguro e com preço justo. Declarou, também que o Rodoanel, mesmo que passasse a 70 metros de altura e não causasse, em nenhuma hipótese, dano ambiental, a discussão não estaria encerrada, porque se deve discutir a questão da mobilidade, pois esta é a justificativa da execução dessa obra, ou seja, que ela permitirá descongestionar a cidade de São Paulo, o que é uma mentira, visto que o espaço que será deixado nas marginais pelos caminhões será ocupado pelos automóveis, porque entram aproximadamente



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

oitocentos veículos por dia na cidade. Declarou também que a outra justificativa, a geração de emprego, concorda que elas devam ser criados nas regiões onde as pessoas moram, mas não vê nenhuma medida ser adotada nesse sentido. Declarou, ainda, que, no que diz respeito à informação de que está sendo feito investimento maciço no transporte coletivo, a propaganda da CPTM e do Metrô é falsa, porque, se qualquer pessoa pegar o metrô às 18 horas ou um trem na Estação da Luz para ir até Ribeirão Pires, se dá conta da falsidade dessa propaganda oficial, porque, nos últimos quinze anos, a média de expansão linear do metrô foi 700 metros, o que é uma vergonha, e que, ao mesmo tempo, constrói-se Rodoanel e se duplica a Marginal do Tietê. Observou que o vultoso recursos foram gastos na construção da Avenida Água Espraiada do Túnel Ayrton Senna, daria para construir 60 quilômetros de metrô, e que, portanto, os governantes não devem tapear a população. Acrescentou que o Governo é surdo e que a população inundará a RMSP de panfletos, denunciando a política rodoviarista que não preserva a vida, pois, desde 1955 até 2005, nesses cinquenta anos desde a implantação da indústria automobilística, 1 milhão de pessoas já morreram, sem contar os 200 mil feridos por ano, que ficam pelas estradas. Ao concluir afirmou que se aquilo que a população deseja é o transporte coletivo, são ferrovias de longo percurso para tirar todo povo que está se matando nas estradas. Marcos Gaspar, representante da Associação de Assistência aos Moradores do Jardim Pantanal, declarou que queria fazer uma homenagem ao automóvel, à indústria rodoviária e à empresa urbanista e imobiliária, que era a Dersa, com a apresentação de um vídeo. Encerrada a apresentação ele declarou que toda aquela falácia que foi montada em Arujá, trazendo todo esse pessoal, com recurso público, para dar depoimento, feria o princípio da audiência pública e, também, queria agradecer a Dersa por ter tirado o Jardim das Oliveiras, que ele construiu em área contaminada. Ao concluir, declarou que a compensação ambiental será o plantio de três milhões de árvores. Passou-se à etapa em que as pessoas se manifestam em seu próprio nome. Passou-se à etapa em que as pessoas se manifestam em seu próprio nome, com direito a três minutos para sua exposição. Washington José dos Santos comentou que, nas audiências passadas, alguém afirmou que o Rodoanel não constrói casas e quem tem que dar casas é o governo, o que contesta, pois, como afirmou o representante da Dersa, a obra do Rodoanel é um conjunto, não é só mais uma rodovia, e contempla todos os aspectos envolvidos em sua construção, inclusive o da moradia. Moacir Ricardo afirmou que compareceu à audiência, em nome de 1 mil e 089 moradores do Jardim Conceição e do Jardim Padroeira de Osasco, os quais, com a construção do Trecho Oeste do Rodoanel ganharam moradia digna muitas pessoas que, até então, moravam em favelas, sem nenhuma condição de conforto e higiene e que a Dersa e o Rodoanel permitiram que essas pessoas tivessem moradia digna. Comentou também que, no que diz respeito ao aspecto ambiental, a Dersa cumpriu todas as exigências com a entrega do Parque dos Paturis, e que essa obra trouxe progresso e felicidades para sua cidade, o que igualmente acontecerá com aqueles que estão envolvidos com a construção do Trecho Leste. Maria de Fátima Figueiredo afirmou que ali está também para agradecer, por tudo que o Rodoanel fez por muitas famílias carentes da região de Osasco, que são 566 famílias que receberam moradia, ônibus disponível para todas as cidades, médico, farmácia, supermercado, enfim, todas as necessidades atendidas, e que as obras do Rodoanel continuem, pois elas vieram para tirar muita gente da precariedade, porque passaram a morar em local digno, com água, luz, e endereço. Sandra Gonçalves dos Santos também agradeceu a casa em que hoje mora com a filha que tem 6 anos e disse que saiu de uma área junto a um lixão para morar em outra bem melhor. Aconselhou àqueles que estão brigando e se debatendo em defesa da água a não perderem as esperanças, porque sua comunidade também brigou por outros motivos e muita coisa boa conseguiu, como, por exemplo,



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

tirar os filhos da droga. Ao concluir lembrou a todos que nada se obtém isoladamente, e que fizessem um pouco pelos outros. Iraildes Freitas da Silva, Luzinete Gonçalves, Raimunda Teixeira e Alexandra Oliveira a exemplo de outros manifestantes que as antecederam, agradeceram à Dersa pela casa em que moram com dignidade, e por poderem garantir aos filhos um futuro melhor, além da escola, até mesmo porque atualmente usufruem dos serviços básicos e assistenciais próximos de suas casas, como bem exemplificou a última manifestante, que tem quatro filhos estudando na Fundação Bradesco, onde aprendem a trabalhar e respeitar o meio ambiente, trazendo essa consciência para toda a família. Maria do Socorro endossou o discurso das pessoas que a antecederam, lembrando que não defendia nem a Dersa nem o Rodoanel, mas que inquestionavelmente ocorreu uma troca. Comentou também que a questão ambiental é importante, mas todos necessitam de moradia, já que foi preciso uma grande obra como o Rodoanel, que passará em cima de algumas moradias, como foi na sua e em muitas outras, para que se possam adquirir uma moradia digna, com toda a infraestrutura, e quando se diz, como aconteceu nessa audiência, que os moradores foram “comprados”, pois eles não são mercadoria. Rosa Maria da Silva decarpi que compareceu à audiência para dizer a verdade e não fazer propaganda, e que se considera satisfeita e feliz com a casa que recebeu. João da Silva Faria fez severas críticas aos governos municipal e federal, porque nada dão à população, pelo contrário, só tiram, e que os sindicatos viraram agência de empregos e que os salários, renda, para justificar a cobrança de imposto dos aposentados, acrescentando ainda que o governo está destruindo o meio ambiente, isto é, a natureza. Rosimeire Alves da Silva, Kátia Aparecida e Rita de Cássia Perossi foram unânimes ao dizer que compareceram à audiência, nem para defender ou criticar as obras do Rodoanel, mas para dizer que estão unidas pelo mesmo sentimento, pelo mesmo ideal, que é viver bem. Afirmam que é fácil apontar erros, criticar, ofender, e que ninguém é contrário ao meio ambiente, e que há uma luta maior por moradia. Ana Maria Bondesan contou que a propriedade onde mora em Itapeverica da Serra pertence à família desde 1928, quando seu avô comprou aquelas terras, e que está sendo prejudicada pelas obras do Trecho Sul do Rodoanel. Declarou que participou do processo desde as primeiras audiências, ocorridas em outubro de 2003, acompanhou a licitação das obras do trecho sul e chegou a acreditar nas propostas feitas pela Dersa no que diz respeito às indenizações das desapropriações, mas que a realidade mostrou-se outra. Explicou que a Dersa ofereceu pela sua propriedade um valor totalmente desatualizado, e que, por não aceitá-lo, está sendo acusada de golpista, e por ela ter apresentado a planta de uma área de 3 mil e 200 metros, onde consta uma área construída de 1 mil e 200 metros, que eles alegam ter sido uma tentativa de golpe, mas que ela pode comprovar, pois mora nesse imóvel onde sua mãe nasceu, em 1934. Denunciou que a manilha que a Dersa colocou para dar vazão a uma nascente ficou obstruída por ocasião das últimas chuvas, e que, por este motivo, a água quase invadiu as residências. Declarou que compareceu a essa audiência para alertar as pessoas, para que tomem cuidado com a Dersa, pois nem tudo que está no panfleto sobre a desapropriação será cumprido. Maurício dos Anjos Lima, morador de Mauá, disse que está desempregado, e que a Dersa está lhe dando a oportunidade de começar vida nova, com dignidade, algo que muitos não têm. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. Vanderlei Ferreira Dourado, Vereador do Município de Suzano, disse que compareceu às audiências realizadas nas cidades de Suzano e Poá e que trouxera uma pauta de reivindicações que protocolará na Mesa de Trabalhos e que entregará também ao Ministério Público e aos representantes da Dersa e que elas foram propostas por um grupo de cento e oitenta moradores do Jardim Monte Cristo onde ocorrerá o maior número de desapropriações no Município de Suzano e também por um grupo de agricultores e pelos empresários cujos estabelecimentos se localizam ao



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

longo da Rodovia SP-66. Declarou que, oportunamente, reivindicaria também a construção de uma passagem entre os municípios de Suzano e de Poá, precisamente em um local, onde, segundo o traçado da Dersa será construída uma passarela. José Cândido, Deputado Estadual, disse que compareceu a essa reunião para ouvir a população e defender o meio ambiente, e que, embora não seja filiado ao Partido Verde, preocupa-se com a degradação do Planeta, cuja sobrevivência é de responsabilidade do ser humano. Declarou que o Município de Ribeirão Pires não deveria existir, pois toda sua extensão, ou seja, 100% do seu território, constitui área de proteção dos mananciais, o que igualmente acontece com 76% do território de Suzano, e que, apesar das restrições, esta última cidade foi loteada com vistas à obtenção de lucro. Alertou para a necessidade de se zelar pela natureza, e que a implantação dessa obra requer muita tecnologia, cuja utilização é apresentada como facilidades, mas que, como tudo, nem todos os problemas serão resolvidos, como é o caso, por exemplo, daqueles que os proprietários de várias chácaras que serão atingidas enfrentam, pois terão que atravessar de um lado para outro esse traçado para cuidar de seus afazeres. Declarou que evidentemente alguns cuidados foram dispensados, entre outras para proteger a mata nativa das duas margens, com a implantação de um caminho para passagem dos animais, que não imagina como serão treinados para passarem por pelo túnel. Conclui sua participação lembrando que só na RMSP residem 20% da população brasileira, e que cada uma dessas pessoas tem responsabilidade pela degradação ambiental e para arcar com as suas consequências, pois as soluções tem sido paliativas, pois é muito difícil conter a ambição do ser humano, do lucro pelo lucro. A seguir passou-se à etapa das réplicas. Paulo Vieira de Souza, representante da Dersa, fez os seguintes comentários: 1) que as reivindicações feitas serão atendidas pela Dersa; 2) que o traçado não foi ainda definido e que só se poderá avaliar qualquer imóvel, qualquer reivindicação, após essa definição e que as obras não se iniciarão antes de agosto de 2010; 3) que, encerradas as audiências, a Dersa estará à disposição da população para atendê-los; 4) que a Dersa apoiará a constituição de uma câmara de acompanhamento do processo de desapropriação e indenização, a exemplo do que ocorre com a Rodovia Jacu Pêssego e com o Rodoanel Sul; 5) que será mantida a passagem em Calmon Viana e todos os acessos existentes; 6) que os imóveis serão quitados antes de serem entregues, e que esta é uma obrigação do Governo; 7) que o investimento destinado a ferrovias e ao transporte público totalizam 23 bilhões de reais; 8) que os interessados devem acompanhar a execução das obras do Trecho Sul do Rodoanel Sul, para verificar que 70% dos cento e vinte e seis programas ambientais já estão sendo implementados; 9) que o Rodoanel Metropolitano está sendo executado de acordo com o projeto aprovado pela Secretaria do Meio Ambiente, porque, se assim não fosse, se daria ensejo a eventuais impugnações; 10) que o asfaltamento de ruas, em hipótese alguma, será considerado compensação ambiental; 11) que, em hipótese alguma, o EIA foi elaborado em apenas dez meses; 12) que os cem animais encontrados durante a construção do Trecho Sul foram capturados e encaminhados ao órgão responsável da USP, registrando-se perda de 25%; 13) que as questões jurídicas envolvendo os imóveis objetos de desapropriação serão resolvidas caso a caso; 14) que estão sendo executadas obras de restauração e construído um museu; 15) que o aspecto afetivo é inestimável e que, portanto, não é passível de indenização; 16) que os plantios compensatórios serão definidos pela Secretaria do Meio Ambiente; mas não antes do reconhecimento oficial da viabilidade ambiental do empreendimento, e que o plantio de um determinado número de mudas foi exigido pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, e que esses dados estão disponíveis; 17) que representantes da DERSA irão a todos os municípios e entrarão em contato com as comissões de moradores, seja através de vereadores ou dos órgãos técnicos municipais, e que, nessas ocasiões, será estudada a



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

possibilidade de se atender a reivindicações que extrapolam o âmbito das exigidas por lei. Ana Maria Iverson, representante da equipe de consultoria responsável pelos estudos ambientais, ponderou, em nome da equipe que elaborou os estudos sócio-ambientais, existirem algumas questões que necessitam de um maior esclarecimento. No que tange aos levantamentos de dados sobre fauna, refutou a acusação do senhor Marco Antonio, segundo a qual os referidos dados teriam sido forjados, argumentando que eles foram obtidos a partir de campanhas determinadas, que obedecem a critérios específicos autorizados e aprovados pelo IBAMA e pela Secretaria do Meio Ambiente, e que foram levados a efeito por meio de duas campanhas completas, uma na estação seca e outra na chuvosa, cumprindo o exigido ciclo de representatividade, e ainda que nunca pretendeu-se fazer um levantamento completo da Região Metropolitana em dez meses, posto não ser este o objetivo do estudo, mas tão-somente compilar os dados existentes e enriquecê-los com levantamentos específicos de campo. Observou terem sido os animais capturados para finalidades científicas e depositados em coleções do MUSUSP, e que, além das 22 espécies de aves listadas como em perigo de extinção no EIA, existem dezenas de outras identificadas no documento, inclusive de outros gêneros. Quanto aos possíveis traçados do Rodoanel, afirmou orientarem-se por critérios sócio-ambientais, utilizados na análise comparativa de dezenas de traçados diferentes, e que todos encontram-se documentados no EIA e à disposição para consulta, após haverem sido discutidos e analisados pelas equipes técnicas das prefeituras interessadas, na presença da procuradora de Meio Ambiente de Ribeirão Pires. Agradeceu a contribuição do conselheiro Bocuhy, em sua apresentação, de modo particular pelas imagens comparativas do Planalto Paulistano por volta de 1500 e atualmente. Enfatizou que o grande desafio do momento é viabilizar soluções adequadas aos problemas que sofre a RMSP, com vistas ao futuro, destacando entretanto que esses problemas não foram causados pelo Rodoanel. Definiu o Rodoanel como um projeto setorial do ramo dos transportes, pensado numa matriz multimodal que considera não só o transporte rodoviário, mas também os investimentos em transporte ferroviário e outras modalidades de transporte e que vem incorporando na sua execução o que existe de mais avançado em termos de planejamento. Argumentou que o EIA-RIMA responde integralmente às questões colocadas pelo conselheiro Bocuhy no que tange à minimização dos impactos ambientais, em prol da manutenção da qualidade de vida. Por fim, destacou que a obra não consome nem produz água e que foi elaborada de modo a preservar os mananciais. Carlos Bocuhy citou conhecida fábula africana envolvendo uma águia que foi criada entre galinhas para ilustrar a visão do governo a propósito das questões administrativas que lhe dizem respeito. Citou ainda o educador Paulo Freire, que teria dito: “Nós temos que evitar qualquer manifestação que signifique falsa generosidade. A falsa generosidade destrói a cidadania”. Disse considerar inadmissível que empresas como a Dersa, que representam o governo, lancem mão de expedientes questionáveis para ver apoiadas suas iniciativas, bem como tenham maior espaço do que já têm nas audiências públicas, defendendo fosse respeitado o espaço nelas destinado aos representantes da sociedade civil, garantindo assim a representatividade e a isonomia do mecanismo democrático. Considerou inverossímil que de duas a três mil pessoas congregassem em torno de uma audiência pública tão somente para registrar enfáticos testemunhos em favor da atuação da Dersa, o que segundo ele faz crer tratar-se tudo de um jogo de cena, posto ser inegável a dimensão do impacto de grandes rodovias urbanas, na medida em que, por exemplo, separam a creche, a igreja e a escola das famílias que as frequentam. Mencionou o bairro do Bronx, em Nova Iorque, na década de 1960, a propósito do impacto provocado por uma rodovia que cindiu a cidade, afetando a comunidade local e levando-a a tornar-se uma das comunidades mais violentas da região, uma vez que essa cisão do bairro fez que se perdesse



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

totalmente o espírito comunitário da população local. Ao finalizar, acrescentou que tal fenômeno demonstra o quão perversos podem ser os efeitos de uma intervenção do porte do Rodoanel, e sugeriu que se esgotassem os caminhos do debate democrático. O Secretário-Executivo, depois de informar que tudo havia sido registrado e seria juntado ao processo, declarou que todas as etapas da audiência pública haviam sido cumpridas e agradeceu, em nome do Secretário de Estado de Meio Ambiente, Francisco Graziano Neto, a presença de todos. Informou ainda que toda pessoa interessada em contribuir com o aperfeiçoamento desse projeto poderia encaminhar sua contribuição no prazo regulamentar de cinco (5) dias úteis após a realização desta audiência. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, lavrei e assino a presente ata.