



Ata da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Rodoanel Metropolitano de São Paulo - Trecho Oeste”, de responsabilidade da DERSA-Desenvolvimento Rodoviário S.A.

Realizou-se no dia 13 de novembro de 1997, no Salão Nobre do Paço Municipal de Osasco, a Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Rodoanel Metropolitano de São Paulo-Trecho Oeste”, de responsabilidade do DERSA-Desenvolvimento Rodoviário S.A. Dando início aos trabalhos, o Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, depois de declarar que, em nome do Secretário Fábio Feldmann, saudava na pessoa do Secretário de Transportes, Michael Paul Zeitlin, todas as autoridades, como o Secretário de Meio Ambiente do Município de São Paulo, Werner Zulauf, e o Secretário de Planejamento de Osasco, Ângelo Melli, o representante do Ministério dos Transportes e todas as pessoas que vieram contribuir para essa importante discussão sobre o empreendimento “Rodoanel Metropolitano-Trecho Oeste”, ofereceu as seguintes informações: que faziam parte da Mesa que dirigia os trabalhos a Coordenadora da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Helena de Queiroz Carrascosa von Glehn, o representante das entidades ambientalistas cadastradas no Conselho Estadual do Meio Ambiente, Carlos Alberto Hailer Bocuhy; que as Audiências Públicas assim se organizavam: a abertura dos trabalhos que ora acontecia e que era seguida da segunda parte, quando ocorriam as manifestações do empreendedor e dos representantes da equipe técnica responsável pela elaboração do EIA/RIMA e das entidades ambientalistas cadastradas no Consema; que da terceira parte participavam os representantes das entidades da sociedade civil; que na quarta parte se manifestavam as pessoas que se haviam inscrito e que falavam em seu próprio nome; na quinta, os representantes do Consema; na sexta, os Parlamentares presentes, que não podiam ser representados por outras pessoas; na sétima, ocorria a manifestação dos Prefeitos e dos Secretários Estaduais e Municipais; que, em seguida, ocorriam as réplicas, oportunidade em que novamente se manifestavam o empreendedor, a equipe responsável pela elaboração do EIA/RIMA e os representantes de entidades ambientalistas cadastradas no Consema. Informou, em seguida, que todos os documentos entregues à Mesa fariam parte do processo sob análise, como também todos aqueles que forem enviados nos próximos cinco dias à Secretaria Executiva do Consema, com propostas, sugestões e quaisquer manifestações. Oferecidas essas informações, o Secretário Executivo declarou que se daria início efetivo aos trabalhos, com a exposição do Secretário Estadual dos Transportes, Michael Paul Zeitlin, representando o empreendedor, que, grosso modo, teceu as seguintes considerações: que ocupava o cargo de Secretário de Transportes e era Professor da Fundação Getúlio Vargas e que, nessa oportunidade, falava em nome do Estado; que a RMSP possuía 39 Municípios, 16 milhões e 300 mil habitantes e 4,5 milhões e meio de veículos; que, do ponto de vista territorial, o Estado de São Paulo correspondia a 3% da área do País como um todo, ou seja, constituía uma pequena porção do território nacional; que a população do Estado de São Paulo correspondia a 22% da população do País, enquanto sua área correspondia a 3%; que a RMSP abrigava 10,5% da população brasileira, que residiam numa superfície que correspondia a 0,1% do território nacional; que o Produto Interno Bruto de São Paulo respondia por 35,4% da produção do País e representava um pouco mais que um terço da produção do País, produzido por uma população que correspondia a 22% de toda a população do País e numa área que correspondia a 3%; que metade da produção do Estado de São Paulo era produzida na RMSP; que, quantificada a circulação de carga do lado oeste, que se ligava com vários Estados da Federação, constatava-se que chegavam à cidade de São Paulo 64,6 milhões de toneladas/ano e saíam 54 milhões; que, do lado de Minas Gerais, chegavam 9,1% e saíam 6,8%;



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

que, do Rio de Janeiro e de parte do Nordeste, chegavam 30,4 milhões de toneladas e saíam 25,9 milhões; que, do lado de Santos, entravam 35,3 e saíam 19,6 milhões de toneladas; que na região oeste chegavam, pois, 64,6 toneladas e saíam 54,1, que era a metade de tudo que chegava e saía de São Paulo; que, em relação aos veículos, o total, por via bidirecional, do que chegava totalizava 1 milhão e 110 mil veículos; que, na intersecção com o Rodoanel, que ficava no km. 21, chegavam 544 mil veículos; que, nas rodovias que levavam ao Paraná, transitavam 44,2 % dos veículos que chegavam a São Paulo e que, portanto, quase metade de todo o trânsito de veículo chegava e saía pela região oeste; que, em relação a esse projeto, um processo muito democrático estava sendo promovido pela SMA e pelo Consema; que esse projeto já deveria ter sido executado há vinte anos e que os Governos federais, estaduais e municipais estavam unidos entre si em relação a esse projeto; que foram executados vários projetos de traçado e várias propostas evoluíram ao longo desses anos; que o traçado que a DERSA executou começava no Município de Embu, no cruzamento com a Rodovia Régis Bittencourt, cruzava as Rodovias Castelo Branco, Raposo Tavares, Anhangüera e Bandeirantes e terminava numa pedreira próxima a um aterro sanitário naquelas vizinhanças; que essa obra estava sendo projetada em um padrão muito moderno, no mesmo que havia orientado a construção da Rodovia dos Bandeirantes; que o Rodoanel seria uma rodovia bloqueada, que permitia velocidades de projeto de 100km/h, duas pistas e um determinado número de faixas - quatro - em cada uma delas, de acordo com o volume que se esperava; que se pensava executá-la com o mesmo cuidado com que foi construída a Rodovia Imigrantes e com todos os cuidados ambientais; que quem projetou esse traçado, que era moderno e respeitava as diferenças de nível do terreno, recomendou uma série de ações que visavam não só a preservação, mas também a melhoria dos aspectos ambientais; que os custos com o Rodoanel seriam da ordem de 2 bilhões e 837 milhões de reais, 161,57 km; que, no ano 2000, circularão 55.621 veículos/dia; que a porcentagem de caminhões era mais alta porque o maior transporte de mercadoria acontecia nesse trecho; que, quando o Rodoanel estiver totalmente pronto, 51% dos recursos necessários para sua construção virão de investidores privados e os demais 49% do Estado, nos níveis federal, estadual e municipal; que havia um grupo do qual faziam parte o Secretário Executivo do Ministério e os Secretários do Estado e do Município, que se reuniam a cada três semanas; que o trecho inicial seria executado basicamente com o dinheiro público, porque havia muita incredulidade em relação a essa construção, de modo que as três esferas de Poder tomaram a decisão de iniciá-lo com o dinheiro público e que se esperava construir o restante com recursos privados. Em seguida, os representantes da equipe técnica responsável pela elaboração do EIA, Ana Maria Iversson e Juan Piazza, ofereceram os seguintes esclarecimentos: que a elaboração desse Estudo envolveu mais ou menos trinta pessoas, vinculadas à Escola da Sociologia e Política; que a decisão sobre o traçado era uma decisão importante dessa fase; que, desde a década de 40, se alimentava a idéia de um anel circundando a cidade de São Paulo, e que, em 1994, foi feito um detalhamento do projeto, cujas premissas se encontravam nesse estudo, embora algumas alternativas elaboradas não fossem mais viáveis; que a metodologia empregada lançou mão do inventário de todos os estudos, alternativas e variantes anteriormente identificados (mais de quarenta somente para o trecho oeste); que as alternativas adotadas estabeleciam o limite externo na área de busca (aproximadamente coincidente com aquela apontada pelo estudo elaborado em 1991); que foi feita uma interpolação entre os vários cruzamentos, que levou a seis alternativas; que, desde o ano de 1986, de qualquer obra rodoviária de grande porte exigia-se a apresentação de EIA/RIMA, do qual constavam as análises elaboradas por especialistas das várias esferas, que analisavam os meios antrópico, biótico e físico; que a elaboração desse Estudo seguiu um roteiro-padrão que tentava



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

responder a perguntas, entre outras, sobre a necessidade ou não desse empreendimento e acerca das alternativas de localização ou traçado; que, respondidas essas questões afirmativamente, se passava para a fase de delimitação, quando se traçavam estratégias para consecução dos objetivos, após o que se fazia um diagnóstico de todos os aspectos de vida existentes no local; que, concluído o diagnóstico, se identificavam e analisavam os impactos que dele decorreriam, tanto os positivos como os negativos, e se analisava a melhor solução, ou seja, o que se devia fazer para mitigá-los, que propiciasse soluções totais ou parciais; que, em seguida, se relacionavam quais medidas mitigadoras seriam necessárias para respeitarem-se os costumes, as pessoas da região e a paisagem; que, para o traçado proposto para o trecho oeste, fez-se, inicialmente, o diagnóstico, tendo-se trabalhado por aproximação, primeiro, com os Municípios da Área de Influência Indireta, ou seja, toda a região oeste da RMSP, além daqueles que lhes eram limítrofes e que também seriam afetados; que se trabalhou com os mapas existentes, imagens aéreas e de satélites, buscando uma fotografia, a mais recente possível, além dos levantamentos de campo; que, delimitada essa área, passou-se a identificar e descrever a Área de Influência Direta, ou seja, aqueles Municípios que seriam diretamente afetados, porque seriam cortados pelo Rodoanel ou estavam muito próximos de suas faixas, os quais mereciam um estudo mais aprofundado; que o traçado proposto pela DERSA era fruto do projeto de engenharia inicial e incorporara todas as sugestões, tratando-se, pois, de um traçado final (nessa oportunidade, iniciou-se a apresentação de imagens de satélite, que mostravam o traçado passando pela franja da área urbanizada dos Municípios de Osasco e de Carapicuíba; a intersecção dos trechos viários com as ruas importantes desses Municípios; o trecho que passará entre o Pico do Jaraguá e a Rodovia Anhangüera; as projeções de modelagem de tráfego a partir da perspectiva da não-construção desse empreendimento; estatística da frota cadastrada, com mais de 5 milhões de veículos em 1995 e que, demonstrava, havia crescido aceleradamente com o Plano Real); que a velocidade-média desenvolvida na cidade começava perto dos 25 km/h e, depois, caía vertiginosamente, tornando inviável o trânsito; que o Rodoanel não resolveria o problema de forma integrada, pois era necessário também que se investisse no transporte público e que o investimento nesse setor seria bem maior caso não se construísse o Rodoanel; que o empreendimento provocará um impacto significativo nas rodovias que com ele se interligarão (nessa oportunidade, foram apresentadas transparências com imagens dos trechos em que haverá maior e menor impacto positivo); que o trecho oeste estava inserido numa região de grande crescimento, o que era compatível com o planejamento da Emplasa, e que esse desenvolvimento não aconteceria na região sul, pois a proteção dos mananciais constituía dificuldade para o seu crescimento; que as projeções indicavam que o crescimento será maior na faixa externa do que na interna do Rodoanel; que se constatara que a maior parte dos benefícios calculados para um período de quarenta anos - a vida útil do empreendimento - adviria do ganho social da população por tempo de viagem; que se calculava que no ano 2010 circularão no trecho oeste do Rodoanel 26.500 de automóveis e haverá melhoria do padrão de aproveitamento e de segurança das Rodovias, como também maior confiabilidade no sistema de tráfego, redução do custo, diminuição do número de acidentes com veículos de cargas tóxicas e maior oferta de emprego para a população da região; que foi feita uma análise abrangente das alternativas de traçado e constatou-se que para esse trecho era pequeno o número de opções; que se identificaram todas as alternativas e que, depois de comparados os aspectos dos meios físico, antrópico e biótico, tomou-se a opção, junto com a SMA, de não se interferir nas unidades de conservação; que houve diálogo constante com o empreendedor durante o processo de elaboração do EIA; que esse traçado se iniciava na Rodovia Régis Bittencourt, pouco antes da Prefeitura de Embu,



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

atravessando essa rodovia na altura de um viaduto e entrando, em seguida, no território desse Município, em direção ao Jardim Vista Alegre; que, em seguida, esse traçado entrava num túnel para cruzar um morro com vegetação; que será feita a remoção de parte da população desse núcleo urbano, sobre a qual fora feito um levantamento de todas as áreas em que o traçado exigia remoção; que se tentou evitar, ao máximo, os núcleos urbanos existentes, preferindo-se os vazios urbanos, onde não havia gente morando; que, mesmo quando não havia essa possibilidade, procurou-se não cortar um bairro ao meio, o que não foi possível com relação ao Jardim Vista Alegre; que foi feito um levantamento das áreas habitadas, as quais seriam indenizadas e, no caso de não ser proprietária do lote e ocupá-lo irregularmente, se proporia uma solução de reassentamento em condições que atendessem à legislação, e que o DERSA já havia identificado todos esses casos; que, quando for feito o projeto executivo, pequenos ajustes poderão contribuir para diminuir o número de remoção; que o DERSA fará o cadastro de cada família antes de se iniciarem as obras e que, portanto, todos os casos serão resolvidos da melhor maneira possível; que, depois do morro que estabelecia a divisão entre os Municípios de Embu e de Cotia, alcançava-se o Loteamento Gramado e que o traçado, em vez de passar pela várzea do rio, passaria por uma área que não interferia no uso residencial; que, a seguir, o traçado cruzará a Rodovia Raposo Tavares, na altura da Fábrica Avon, a partir de onde entrará numa faixa que lhe seria própria; que, depois do Jardim Santa Maria, o Rodoanel alcançará o Jardim das Rosas, passará pelo Conjunto dos Metalúrgicos e continuará pela Várzea de Carapicuíba, alcançando a Lagoa, ocupando uma faixa não-urbanizada; que, na altura do Jardim Padroeira, será construído um trevo para alcançar o Rodoanel aquele que vier trafegando pela Avenida dos Autonomistas; que, visando não se sobrecarregarem as ruas, serão construídas marginais que dêem acesso a esse trevo; que se irá perder uma área de lazer em Carapicuíba e que se propunha que áreas virgens fossem aproveitadas; que, depois de alcançar o Km 21 da Castelo Branco, no Município de Carapicuíba, se construirá um viaduto muito grande, o que exigirá que parte da população dos dois bairros seja removida para um outro loteamento aprovado pelas Prefeituras dos Municípios de Osasco e de Carapicuíba; que, ao se retirar a população desses bairros, se recuperará parcela dessa lagoa; que o traçado passará por cima do rio e entrará ao lado da Petrobrás em direção ao Pico de Jaraguá, espaço esse não-urbanizado com destinação para uso industrial; que no Município de Barueri, na área do Parque Imperial será construído outro túnel, o que exigirá remoção; que, depois desse núcleo urbano, se chegará a uma área de vegetação pertencente a duas fazendas; que, em seguida, o traçado cruzará a Rodovia dos Bandeirantes próximo do aterro sanitário do Município de São Paulo; que, feito o cruzamento, ele avançará e chegará a uma área de mineração, que se encontrava desativada; que eram oitenta e quatro os principais impactos a serem provocados ao longo do traçado e que, no trecho inicial, eles ocorreriam no Jardim Vista Alegre e em algumas áreas de vegetação; que se teve também muito cuidado com os recursos hídricos; que, com a construção do túnel, ocorrerão impactos antrópicos e físicos no Jardim Imperial; que, no trecho do túnel perto das fazendas, eles serão biótico e físico; que, no trecho entre o Parque Estadual do Jaraguá e a Rodovia Anhangüera, a preocupação era com os meios biótico e físico; que, no trecho final, a preocupação era antrópica; que o EIA/RIMA ao constatar a série de impactos mencionada, definiu medidas agrupadas em 11 programas principais: – instrumentação do sistema de adequação da obra, para atender a minimização dos impactos; adequação do sistema construtivo; monitoramento ambiental; controle de riscos operacionais; compensação ambiental que incluía a criação de unidades de conservação e benfeitorias em algumas já existentes; apoio e cooperação com as prefeituras para adequação e coordenação de todos esses programas. Manifestou-se, em seguida, o conselheiro Carlos Alberto



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

Hailer Bocuhy: - que a primeira questão dizia respeito à sobrevivência da metrópole frente a um empreendimento como o Rodoanel, perguntando, pois, se essa metrópole sobreviveria; que perguntava pelo incentivo ao uso das quatro rodas; que se fazia necessária, nesse momento, uma grande intervenção em um paciente que estava doente, fazendo-se nele uma ponte de safena, mas que, ao continuar levando uma vida desregrada, novamente era submetido a outra ponte de safena; que, apesar das críticas que tinha ao empreendimento, reconhecia o bom trabalho dos técnicos responsáveis pela elaboração dos Estudos, principalmente pela didática por eles utilizada; que, quando se pensava em política pública, tornavam-se dispensáveis empreendimentos como o Rodoanel, cuja propaganda tinha como lema que o “traçado de São Paulo estava traçado”; que, perguntava se a estratégia de se implantarem, em São Paulo, mais vias e mais estradas não entrava em choque com uma outra política, adotada por esse mesmo Governo, que restringia a circulação de veículos, impedindo-os de circularem; que estava defendendo uma gestão e um planejamento para a São Paulo do futuro e, nessa medida, questionava a cultura rodoviarista; que não se podia analisar a questão dos transportes sem levar em conta a matriz energética adotada no País, que, apesar de possuir extensa costa, tinha uma cabotagem extremamente limitada, pois para ela nunca houve incentivo; que o transporte ferroviário foi desmontado e um grande privilégio continuava sendo concedido à indústria sobre quatro rodas; que uma nova matriz para os transportes era o caminho para o futuro; que um urbanista havia dito ser o viaduto a forma mais próxima de se chegar a um novo congestionamento; que outra questão conceitual dizia respeito à visão fragmentada que atualmente vinha sendo adotada pela SMA e passava pela concepção presente na nova legislação aprovada para os mananciais; que São Paulo era considerada a segunda metrópole do mundo em relação à falta de água e que se tinha de priorizar questões que, como esta, eram necessárias para sua sobrevivência; que, quando se falava em blackout energético, não se pensava que já se vivia, há muitos anos, o *blackout* de água; que, em Osasco, atualmente com esse imenso calor, alguns bairros ficavam até cinco dias sem água; que se assegurava que o Rodoanel não causaria danos nem adensamento, pois se tratava de uma via fechada, mas quem assim falava não se lembrava que, com a Rodovia dos Bandeirantes, isso também fora afirmado, e não levava em conta experiências anteriores que concorreram para que a Represa Billings viesse a perder uma grande área de armazenamento de água; que outra questão prioritária era a qualidade do ar e, no mesmo dia em que acontecia essa reunião, um jornal de Osasco afirmava que o Rodoanel poluiria e deixaria o ar dessa cidade ainda mais quente; que se dizia que o Rodoanel desafogaria mais o trânsito, na medida em que concorreria para que ele alcançasse maior velocidade, o que, por certo, acontecerá, como também serão causados problemas ambientais com graves conseqüências para Osasco; que esse empreendimento favorecerá o setor imobiliário, que, com certeza, será o único que dele se beneficiará; que os problemas provocados pelo Rodoanel irão muito além da questão rodoviária e entrarão profundamente na questão urbanística; que um empreendimento como esse só poderia ser implantado quando houvesse um rigoroso controle do solo em todos os Municípios que ele atravessará; que o avanço democrático ocorrido no Brasil se dera da seguinte forma: passou-se da fase do protesto à participação das entidades ambientalistas em conselhos estaduais e municipais e comitês de bacias hidrográficas, isto é, em uma série de fórum, o que permitiu à sociedade civil ser pró-ativa e participativa, mas nunca ter em suas mãos o poder da tomada decisão; que era preocupante não ter a sociedade esse poder, principalmente por ser ela quem falava em nome das atuais e futuras gerações, e que, apesar de toda a ênfase dada aos impactos negativos desse empreendimento, não fazia a defesa do caos. Em seguida, manifestou-se a representante do Movimento de Moradia do Primeiro de Maio e Vereadora do



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

Município de Osasco, Sônia Rainha, que teceu as seguintes considerações: que defendia um movimento cujo objetivo era comprar as terras na periferia da cidade que foram abandonadas e criar condições para conciliar a compra dessas áreas com o tamanho do bolso dos trabalhadores; que, sem dúvida alguma, tanto ela como os membros desse movimento possuíam preocupações com o meio ambiente, pois todo mundo desejava continuar vivo; que fora difícil para o movimento entender o que era o Rodoanel, imaginar como ele seria operacionalizado e quais os prejuízos que acarretaria; que se havia constatado que ele roubaria 140 mil metros de terra comprados pelos moradores a preço de mercado; que, apesar desse dano, avaliando-se a situação que se vivia, constatou-se que o Rodoanel era um mal necessário em virtude da situação de trânsito, pois, para descongestionar um pouco a cidade, fazia-se necessário esse tipo de solução; que, apesar desse reconhecimento, o movimento que representava se preocupava com o bolsão de moradias, com a necessidade de que todos recebessem a indenização merecida; que, mais uma vez, se impunha aos trabalhadores a realidade de continuarem se ajeitando como dava, mas que aproveitava essa ocasião para tornar claro que havia o espaço de se fazerem propostas para os empreendedores para que a vinda do Rodoanel não destruísse aqueles com menor poder de barganha e para que todos juntos pudessem construir alguma coisa; que, em nome do movimento de moradia, declarava que se pretendia continuar conversando com as autoridades para se chegar a melhor solução possível; que tinha certeza que o Governo de São Paulo respeitará essas condições. Em seguida, fez uso da palavra o representante da Associação Comercial do Estado de São Paulo, Napoleão de Abreu, que teceu as seguintes considerações: que esse projeto possuía uma importância muito grande para todos os moradores da RMSP e não só para aqueles das áreas condenadas, mas para os trabalhadores das indústrias, dos escritórios e da área de serviços de modo geral; que a região oeste da RMSP era a que mais estava crescendo no Estado de São Paulo e que um homem que havia contribuído muito para o crescimento dessa região estava à beira de ser novamente eleito governador e que, juntamente com um outro que também será reeleito na cidade de São Paulo, continuará lutando para o progresso dessa região oeste; que o desenvolvimento dessa região terá de contemplar as suas necessidades; que não adiantava o povo do Município de São Bernardo lutar pela preservação dos mananciais e a população continuar vivendo em cortiço, que se falava em preservar, preservar, mas que os representantes dos grupos que possuíam esse pensamento tinham de pensar também no cidadão de hoje, nas pessoas que iam à escola, pensar no comércio e na indústria que tinha de se desenvolver para que continuasse havendo empregos; que se tinha de seguir a política que alguns anos havia sido proposta e não se retornar ao Brasil da época de Cabral; que se deveria mesmo superar os problemas que levavam as pessoas a saírem de casa cada dia mais cedo e levarem horas para chegar ao trabalho. Manifestou-se, em seguida, o representante da Sociedade de Amigos do Bairro São Pedro Quitaúna, Pedro de Souza, que teceu, grosso modo, as seguintes considerações: que, como morava no bairro de Quitaúna, considerava necessária e indispensável à implantação do Rodoanel, entretanto lamentava que ele incorporasse a única área de lazer que a população desse bairro possuía, o que era muito duro, pois essa área fora fruto de muita luta; que era necessário implantar-se esse círculo rodoviário ao longo da RMSP, mas era contrário à retirada dessa área de lazer. Manifestou-se, em seguida, o Presidente do Comdema do Município de Osasco, Wilson Pereira, que expôs os seguintes pontos de vista: que, na condição de ambientalista, possuía preocupação com a preservação dos recursos naturais dos Municípios afetados pelo Rodoanel; que a população de Osasco precisava ter condições de moradia e contar com o apoio dos políticos e governantes para que houvesse condição de moradia para aqueles que serão removidos e não se prejudicassem as áreas de lazer existentes em algumas regiões da



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

cidade, como no Jardim Três Montanhas; que deixava o pedido de que se tivesse um cuidado todo especial com essas questões, pois se devia pensar também nas gerações futuras e que, se isso não for feito, se não se preservar, se procederá da mesma forma como se procedeu com o Nordeste; que era necessário agir sempre com racionalidade, não destruindo os recursos naturais, cuja preservação e manutenção, afirmavam as Constituições, era dever da União, dos Estados e dos Municípios; que o Rodoanel era uma realidade que se impunha, pois havia vontade política para tanto, e a sociedade civil nada podia fazer contra esse tipo de imposição. Em seguida, ocorreu a manifestação do Presidente da Associação de Bairro de Vila Alpina, Celso Kolesnikovas, que teceu as seguintes considerações: que se afirmara que o traçado original passaria pelo Córrego de Carapicuíba, em área de preservação e que, com a nova alternativa, se preservaram essas áreas, talvez em respeito à legislação que garantia sua preservação, e que os membros da associação que representavam estavam atentos para uma eventual mudança do traçado indicado pelo EIA/RIMA e que se retrocedesse, escolhendo de novo o traçado original. Em seguida, ocorreu a manifestação do representante da Associação dos Posseiros do Açucará e Paiva Ramos, João Ferreira da Silva, que, grosso modo, teceu as seguintes considerações: que, em primeiro lugar, os moradores do Bairro Açucará eram um povo sofrido, não tinha sossego, e que fora à audiência pública para saber quando poderão dormir tranquilos, pois morava nesse bairro há trinta anos e, apesar de toda a luta, nenhum vereador ou prefeito dera resposta às suas inquietações e só apareciam no bairro na época da eleição; que não pretendia atacar ninguém, não estava lá para isso, e, sim, para reclamar aquilo que o povo do Açucará precisava: moradia digna e sossego. Em seguida, manifestou-se o Celso Mota, representante do SOS Lagoa de Carapicuíba, que apresentou os seguintes pontos de vista: que quanto a avaliação da suficiência das áreas de bota-fora e empréstimos pré-selecionados, do sub-trecho entre a CPTM e Castello Branco (aproximadamente 800.000m²), considerados no atual estudo uma “situação bastante complexo”, alertamos que deverá ser apontado no Sistema de Registros Ambientais, os entornos da Lagoa de Carapicuíba - como áreas de riscos motivados pela desordenada extração de areia, conforme Relatório de Mapeamento, elaborado pelo IPT- Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo; que “os projetos municipais foram identificados por meio de entrevistas com técnicos e autoridades, responsáveis pela gestão urbana local”, entretanto, causa-nos surpresa não serem mencionados importantes projetos de campanha do Prefeito atual, mas que são objetos de estudos do EIA: - a recuperação ambiental do lixão municipal, correspondente a uma área de aproximadamente 90.000m², às margens da Lagoa, e objeto da Ação Civil Pública Ambiental - no 265/92 impetrada pela entidade SOS Lagoa de Carapicuíba, a instalação de usina de tratamento do lixo urbano e a instalação de poços artesianos; que a incorporação de critérios ambientais das subempreiteiras e fornecedores era oportuna, na medida em que a região oeste, especialmente a Lagoa de Carapicuíba, era palco de ações de degradação e cujos agentes depredadores e de poluição estavam inscritos nos registros; que a coleta e disposição de resíduos sólidos domésticos, urbanos e industriais eram problemas para os Municípios que estavam tentando solucionar a situação dos lixões; que havia carência, no Estudo, de dados sobre a qualidade do ar nas áreas próximas ao lixão municipal, principalmente daqueles poluentes mais importantes para as fontes móveis, como CO, NOx e O₃; que, entretanto, a existência do lixão municipal em operação há mais de quinze anos, como também a Estação de Tratamento de Efluentes de Barueri, eram os responsáveis pela emissão diária de gás metano, que esses poluentes, ao combinarem-se com outros gases, iriam comprometer ainda mais a qualidade do ar da área, especialmente dos moradores do conjunto da Cohab existente nessa região, e que possui, aproximadamente, 150 mil habitantes; que, como forma de mensuração de



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

impactos, verificou-se a necessidade de instalação de uma estação automática de monitoramento da qualidade do ar, nas proximidades do traçado das divisas de Carapicuíba e Osasco; que o projeto do Rodoanel, evidenciando sua concepção de elemento estruturador de um sistema viário interligado que contribuirá para o descongestionamento, deveria incluir outras alternativas ou opções de transportes, através de um aproveitamento mais racional da malha viária; que isso deveria dar-se tendo em vista a necessidade de se dar cumprimento a leis ou ao projeto de lei que, com certeza, dentro de seis meses será aprovado pela Assembléia Legislativa, pelo qual o Governo do Estado será obrigado a incluir faixas para bicicletas, ou ciclovias, em projetos de novas estradas ou ferrovias; que o Rodoanel não possuía nenhuma base científica e que aqueles que o propunham não sabiam como ele se originou. Em seguida, manifestou-se o representante da AMAR-Reserva da Biosfera, Malcon Forest, que expôs os seguintes pontos de vista: que representava a área do cinturão verde que envolvia a cidade de São Paulo e mais 66 Municípios; que havia ficado claro que essa obra provocará impacto ambiental e que, portanto, se pagará um alto preço por ela; que havia, como foi visto, problemas habitacionais e que essa obra contribuirá para agravá-los; que era necessário perguntar se o Rodoanel, uma obra tão cara, era necessária, pois se sabia que quem pagará é o povo; que se deveria perguntar se seriam tão imprescindíveis os benefícios que ele trará a ponto de não se investir esse dinheiro na solução de problemas mais urgentes, como era o caso da habitação popular; que o cinturão verde de São Paulo vinha sendo constantemente ameaçado e que, por essa razão, se criara a Reserva da Biosfera, patrimônio da humanidade, que era uma verdadeira reserva de vida, onde se inseria o homem; que a questão não era preservar o meio ambiente em detrimento da população mais pobre; que, em todo o território brasileiro, só existiam três áreas pertencentes à biosfera e que, com a implantação de empreendimentos como esse, se caminhava para a extinção de todas elas. Manifestou-se, em seguida, a representante da entidade Itereí - Refúgio Particular de Fauna e Flora, Lea Correia Pinto, que teceu, grosso modo, as seguintes considerações: que, com relação à implantação do Rodoanel, chamava atenção para as florestas e manifestava sua discordância com a fragmentação que nelas e nas áreas verdes se operava; que, analisando o traçado proposto para vários trechos, se percebia que ele cortava florestas, fragmentando o Parque Estadual na Serra da Cantareira, e que, em nome de sua entidade, reivindicava que os parques fossem salvos. Em seguida, manifestou-se a representante do Movimento dos Moradores Recanto das Rosas, Inês Aparecida Silva, que teceu, grosso modo, as seguintes considerações: que os moradores de seu bairro ficaram assustados e apreensivos com as notícias que receberam e resolveram falar com os técnicos do DERSA, pois no bairro apareceram pessoas afirmando que, apesar de não ter sido ainda notificada, a população iria ser removida e que essas pessoas estavam dispostas a lutar a favor dos moradores; que, por motivos como esses e pela falta de informação, pedia que um escritório do DERSA fosse instalado nessa região para afastar esses advogados que se diziam especialistas em desapropriações; que a população estava consciente, mas ainda se encontrava assustada, precisava de informações que esclarecessem se ela seria realmente desapropriada e se seria beneficiada ou prejudicada; que também essa população estava preocupada com aqueles que moravam em áreas públicas, razão por que perguntava por que os governantes não priorizavam o meio ambiente, tentando despoluir os rios da cidade de São Paulo e melhorar a qualidade do ar, que era altamente poluído, pois também considerava de que nada adiantava as pessoas comprarem carro e não poderem utilizá-lo; que, quando se falava no Rodoanel, se ouvia uma chuva de crítica, principalmente porque o primeiro traçado passaria em cima do bairro, o que não mais aconteceria; que, mais uma vez chamava atenção sobre a necessidade de se informar a população sobre todos esses aspectos, pois se ela não estivesse



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

bem informada poderia dar crédito àqueles que a abordavam e lhe pediam que assinasse documentos; que, entretanto, se o pessoal do DERSA lá estivesse presente evitaria problemas como esse, pois será com ele que se fará qualquer negociação. Em seguida, se manifestou o representante da Associação Pró-Moradia Açucarária, Antenor Batista de Souza, que formulou uma única questão: que, em 1994, tivera conhecimento desse projeto, o qual fora alterado, e que queria saber qual o critério para essa modificação. Em seguida, passou-se àquela etapa em que se pronunciavam as pessoas em seu próprio nome. O primeiro a se manifestar foi Ricardo Souza Conceição, que declarou ter comparecido à reunião para saber qual o traçado que, efetivamente, será aprovado, pois morava no bairro Novo Horizonte e que, se for desapropriado, gostaria de saber para onde irá e se será ou não reassentado em um lugar adequado. Manifestou-se, em seguida, Carlos Zaratini, que declarou externar sua concordância com as observações feitas pelo representante de entidades ambientalista Carlos Bocuhy e queria ser informado sobre as seguintes questões: como o Consema analisará o corte que será feito nas estradas pelo Rodoanel, pois tudo levava a crer que não existia planejamento e, mesmo assim, haverá ocupação das áreas nas proximidades do Rodoanel, como, por exemplo na Rodovia Raposo Tavares, onde já estava havendo especulação imobiliária; que grande trecho dessa rodovia estava se transformando em uma avenida e perguntava por que ela não recebia um tratamento adequado; que deveria ser dito onde serão reassentadas as pessoas que moravam em loteamentos clandestinos, pois os moradores de favela e de loteamentos também tinham o direito de conhecer o seu destino. Manifestou-se, em seguida, Mara Danuza, que teceu as seguintes considerações: que o RIMA não havia considerado os Municípios de Osasco e Carapicuíba, pois nele não havia aparecido uma análise minuciosa sobre eles; que, infelizmente, as Secretarias de Meio Ambiente desses Municípios não acumulava dados de si mesmas; que, ao ler o Rima, havia percebido que a qualidade de vida dessas cidades havia caído; que perguntava quem controlará os problemas de poluição auditiva que serão gerados com o Rodoanel e como será feito o reflorestamento; que as entidades ambientalistas da região fiscalizarão rigorosamente se as medidas mitigatórias seriam ou não implementadas. Manifestou-se, em seguida, José Geraldo Pires de Campos, que afirmou concordar com os pontos de vista expressos pelo representante de entidades ambientalistas Carlos Bocuhy, pois, como ele, havia percebido terem ocorrido várias mudanças no traçado original, o que mostrava a pouca seriedade dos empreendedores, e que era necessário elaborar planejamentos mais cuidadosos. Em seguida, Marco Moreno expôs os seguintes pontos de vista: que o projeto de reurbanização dos lagos dos baturis fora suspenso porque o Rodoanel passaria por suas proximidades, ocupando uma pequena área desse lago, e perguntara por que não se executou uma mudança no projeto de modo que ele fosse poupado; que queria também saber se houve acordo ou não entre o Prefeito do Município de Osasco e os empreendedores; que o Rodoanel iria ser implantado porque as indústrias multinacionais estavam interessadas; que o Município Carapicuíba não possuía áreas suficientes para sua expansão, o que tornava paradoxal a utilização de uma área que poderia ser utilizada para o lazer da população, além do problema com o lixo, o que tornava mais que necessária uma estação de tratamento, como havia solicitado o representante do Movimento SOS Lagoa de Carapicuíba. Manifestou-se, em seguida, Meire Márcia Pizelli, que teceu as seguintes considerações: que acompanhava esse processo desde o seu início e havia participado de todas as reuniões e discussões que foram feitas sobre ele: que o Município de São Paulo e os Governos estadual e federal estavam financiando esse projeto, para melhorar a qualidade de vida da cidade de São Paulo, cortando para isso as áreas lindeiras; que o adensamento populacional que esse empreendimento provocará não melhorará a qualidade de vida da população e que esse empreendimento passava por áreas que sofriam restrições para ocupação;



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

que, na cidade de Osasco, o Rodoanel extinguirá as últimas áreas verdes existentes e que algumas delas se transformarão em bota-fora; que os vereadores, que estavam favoráveis ao projeto e se diziam representantes da população sem habitação, deviam doar suas terras para substituir as áreas verdes que serão destruídas. Manifestou-se, a seguir, Geni Couto, que declarou morar na região há muitos anos e não sabe por que motivo, com tantas pessoas inteligentes participando desses estudos, não se pensou em um projeto rodoviário, ou de metrô, ou de bonde aéreo, pois que quem utilizará esse rodoanel não será a população mais pobre que usava o transporte público e será fortemente prejudicada com esse empreendimento. Em seguida, manifestou-se Simeão Vitor, que teceu as seguintes considerações: que era membro do Conselho de Saúde Municipal e que entendia que esse empreendimento não resolverá o problema de tráfego, pois seu propósito era aliviar as marginais; que sua preocupação era com a saúde da população, que será afetada com as cargas tóxicas que transitarão por esse anel rodoviário, razão por que propunha que o Estado indenizasse as pessoas que contrairão doenças com o contato com esse material tóxico. Manifestou-se, a seguir, Professor Edmilson dos Santos, que teceu as seguintes considerações: que era professor da USP e morador da região e que não viera à audiência para atacar quem quer que fosse, mas buscar algumas explicações, pois, antes de assumir uma posição, tinha de tomar contato com a situação e obter informações mais detalhadas; que o processo de operação e de implantação desse empreendimento deveria ter um certo controle, para que não gerasse grandes impactos, como, por exemplo, em relação ao tráfego; que se deveria saber quem ganhava o quê e quem perdia o quê; que as comunidades ambientalistas locais se aliavam e deveriam saber reconhecer que o momento de implantação da obra poderia constituir uma boa oportunidade de negociação para que o Município obtivesse alguns ganhos, como, por exemplo, implantar um maior número de escolas, uma melhor infra-estrutura de saneamento básico e criar empregos; que queria ser informado sobre os cuidados que serão dispensados à Aldeia de Carapicuíba e que não considerava ser ela um lugar adequado para implantação de ciclovias, mas, sim, de motovias; que, apesar de não haver planejamento, se deveria reconhecer que algumas obras eram inevitáveis, que o carro possuía muito sucesso, não só por impulsionar algumas indústrias e governos, mas por conferir, antes de tudo, *status* social àquele que o possuía. Passou-se, então, àquela etapa em que se pronunciam os membros do Conselho Estadual do Meio Ambiente, tendo-se manifestado o conselheiro João Affonso de Oliveira, nos seguintes termos: que parabenizava as pessoas presentes, pois representava, no Conselho Estadual do Meio Ambiente, aquelas pessoas que sofriam; que deveriam estar presentes nessa audiência pública autoridades de todos os Municípios por onde passará o Rodoanel, para que pudessem discutir todas as intervenções que serão feitas em cada um deles; que a situação seria outra se há quarenta anos atrás se tivesse outra mentalidade, pois as indústrias que fabricavam trens não estariam falidas, e que isso deveria servir de exemplo; que o Consema já havia discutido essa questão quando da construção de outras rodovias, quando houve algumas negociações; que, enquanto representante do povo no Consema, não pôde evitar essa obra, que, por certo, provocará sofrimento no povo. Iniciou-se a etapa em que se manifestavam os parlamentares, tendo ocorrido, em primeiro lugar, a manifestação do Vereador do Município de Osasco, William Rafael da Silva, nos seguintes termos: que presidia o Movimento Corporativista Casa para Todos e que, em sua opinião, a cidade de São Paulo deveria ter crescido de forma ordenada, seus rios não deveriam ter-se poluído, os mananciais e o cinturão verde deveriam ter sido preservados, não se terem originado tantas discrepâncias nessa cidade e no País e não ter o Presidente Juscelino Kubitschek concedido tanto incentivo às montadoras, como também ter sido encontrada uma solução para o lixo urbano; que não se eximiria das suas responsabilidades para que fosse



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

evitada uma maior degradação do meio ambiente e o povo fosse retirado do ambiente degradado e levado para outro menos degradado; que não podia esconder sua cabeça e achar que nada disso estava acontecendo; que cumprimentava todos os técnicos da DERSA que, de forma respeitosa, atendeu toda a comunidade como também todos os representantes dos movimentos populares; que tem compromisso com a geração futura mas tinha também com as pessoas que não tinham onde morar; que gostaria que a violência ao meio ambiente e o impacto ambiental, fossem os menores possíveis. Passou-se à etapa em que se manifestam os Prefeitos e Secretários de Estado, tendo feito uso da palavra, em primeiro lugar, o representante do Prefeito do Município de Osasco e Secretário Municipal de Planejamento Ângelo Melli, que teceu as seguintes considerações: que, analisando as condições de circulação no fenômeno de conurbação que teve lugar na RMSP, não havia outra saída senão a implantação do Rodoanel e de investimentos maciços no transporte coletivo; que era plenamente favorável a essa obra e só achava que se deveria melhorar as condições dos bairros da cidade de Osasco por onde passaria e que sentiu a falta da não-utilização da integração modal, o que promoveria uma maior qualidade às interligações que se processariam com a implantação desse empreendimento; e que passaria a ler a carta encaminhada pelo Prefeito do Município dando conta de todas as propostas e sugestões feitas e que foram encaminhadas ao empreendedor: OF. PREF.G.Nº 1053/97 “Prezados Senhores, na oportunidade que se apresenta com a realização das audiências públicas sobre o Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA do empreendimento “Rodoanel Metropolitano de São Paulo - trecho Oeste” o Município de Osasco gostaria de consignar suas posições a respeito, solicitando sejam elas consideradas nas deliberações desse digno Conselho quando da análise do licenciamento ambiental solicitado :-1.O trecho Oeste do Rodoanel passa por diversos municípios, sendo porém, Osasco o município com maior extensão da obra em seu território. - 2. A maior parte da obra, no território de Osasco, passa por região já densamente habitada e conurbada com o vizinho Município de Carapicuíba, no Vale do Ribeirão de Carapicuíba, que divide os municípios. Esta região é área de ocupação relativamente recente, ocupada a partir de vias de espigão, sem vias coletoras e/ou troncais de maior porte. - 3. Durante o desenvolvimento de projetos, técnicos da Prefeitura de Osasco e de Carapicuíba reuniram-se por diversas vezes com técnicos do DERSA e da EMPLASA visando, inicialmente, ter maior compreensão da abrangência do empreendimento, e posteriormente para apresentar as recomendações e/ou reivindicações dos municípios a respeito. - 4. Em anexo a este, segue cópia do documento “Relatório de Recomendações a Respeito da Proposta de Implantação do Rodoanel no Município de Osasco” entregue ao DERSA e à EMPLASA em reunião dia 26 de junho último, o qual solicitamos seja considerado por V.Sas. - 5. Algumas das recomendações apresentadas então, foram incorporadas ao projeto apresentado para o licenciamento ambiental, outras porém, não tivemos a oportunidade de ver contempladas nos estudos e projetos disponibilizados para análise. - 6. Isto posto, o Município de Osasco gostaria de deixar bastante claro o que segue: 6.1. Somos inteiramente favoráveis ao conceito de implantação de um Rodoanel Metropolitano em São Paulo, com os objetivos tão amplamente divulgados pelos responsáveis pelo empreendimento; 6.2. Entendemos que a obra de tal magnitude precisa ser cuidadosamente planejada para que os benefícios regionais que objetiva, não sejam obtidos à custa de efeitos danosos sobre as comunidades locais cruzadas por seu traçado; 6.3. No caso de Osasco, os impactos gerados pelo Rodoanel já podem ser sentidos, antes mesmo da obra ser, sequer, iniciada: com a edição dos decretos de utilidade pública para desapropriação do traçado básico e das chamadas áreas conexas, em setembro de 1994 e com os dois anos que se passaram de indefinição sobre o futuro da obra, as glebas decretadas sofreram forte



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

desvalorização e grande incerteza sobre o seu destino. Quase a totalidade das glebas destinadas às chamadas áreas conexas, acabaram sendo negociadas com movimentos populares cooperativados para construção de moradias, elevando em muito a densidade habitacional prevista para a região e as demandas por equipamentos sociais e infra-estrutura, especialmente infra-estrutura viária; 6.4. No caso de Osasco, ainda, ao se analisar os impactos sobre o meio, sem prejuízo da importância que se deva dar as questões da poluição do ar, à hidrografia e à vegetação, destaca-se, sem dúvida, o impacto sobre o meio urbano, sobre o meio ambiente construído. A própria experiência da construção da Castelo Branco em áreas urbanizadas de Osasco, há pouco mais de três décadas, nos exige atenção redobrada para as consequências da construção do Rodoanel; 6.5. Todo o discurso de apresentação do projeto do Rodoanel informa que o empreendimento contemplará a rodovia em si, assim como as vias marginais e alimentadoras necessárias. Em nosso relatório entregue em junho p.p., dentre outras, destacávamos a importância fundamental da implantação de vias marginais, adequadamente dimensionais, formando binário em ambos os lados do Rodoanel, entre a Rodovia Raposo Tavares e a Avenida dos Autonomistas, interligando-as com o trecho de acesso Padroeira, localizado a meio caminho dessas duas vias. É inadmissível a inexistência dessas marginais ao longo de todo o trecho. O Rodoanel funcionará como um verdadeiro imã atraindo tráfego pesado para seus acessos e, se não existirem vias coletoras que ordenem esses movimentos, as pequenas vias locais de bairro serão literalmente invadidas e destruídas por todo tipo de veículo que as demandarão. Desprezar estes fatos é desacreditar dos números fantásticos de veículos que demandarão a rodovia apresentados como justificativa do empreendimento. 6.6. Da análise dos documentos apresentados, as marginais-coletoras são contempladas apenas no trecho entre o trevo Padroeira e a Avenida dos Autonomistas, deixando de lado seu trecho Sul, entre o trevo Padroeira e a Rodovia Raposo Tavares, justamente a região de ocupação mais recente, mais carente de infra-estrutura viária básica e aonde existem zonas industriais com potencial de ocupação em função da implantação do Rodoanel. Para o Município de Osasco, e entendemos, também para a vizinha Carapicuíba, os impactos e consequências danosas dessa não execução das marginais-coletoras são absolutamente inaceitáveis. 6.7. O trevo de acesso Padroeira, localizado de fato, no Jardim Iguassú, em Osasco, é acessado pela Estrada Municipal, pequena via que interliga aquele bairro periférico à Avenida Benedito Alves Turíbio, esta, uma via de espição por onde passam todas as linhas de ônibus que demandam os bairros da região, já bastante congestionada por esse fato. Não vimos também, nos documentos apresentados, quaisquer medidas previstas para adequar estas vias de acesso ao trevo, o que consideramos imprescindível para que a operação do Rodoanel não gere consequências danosas a toda a estrutura viária da região. O mesmo se dá na face Oeste do trevo, no Município de Carapicuíba. 6.8. Nossas rodovias, em seus trechos urbanos, são coalhadas de pedestres, as quais, na sua quase totalidade, só foram construídas após muitas vidas terem sido perdidas tentando atravessá-las. Isso não pode ser repetido. Osasco e Carapicuíba se fundem numa só malha urbana e a implantação do Rodoanel virá a separá-las. Em nossas recomendações, apresentamos a necessidade de implantação de um conjunto de travessias completas, não só de pedestres, adequadamente dimensionadas, em média a cada um quilômetro, no trecho entre a Avenida dos Autonomistas e a Rodovia Raposo Tavares. Duas delas não estão contempladas no projeto apresentado, (junto ao Conjunto Habitacional São Cristóvão da Cooperativa dos Taxistas e junto à COHAB V), justamente locais de grande concentração populacional no horizonte de implantação da obra. As travessias contempladas no projeto, Estrada Velha de Cotia, Metalúrgicos e Avenida Benedito Alves Turíbio, nos parecem ainda, subdimensionadas. Não há impacto negativo maior que a perda de vidas



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

inocentes por falta de travessias adequadas e a intervalos razoáveis para transpor uma rodovia. 6.9. Da apresentação feita pela equipe técnica da Secretaria de Transportes / DERSA, vê-se que nas projeções futuras de carregamento do sistema viário após a implantação do Rodoanel, a Rodovia Castelo Branco, ao contrário das demais rodovias, terá seu carregamento aumentado no trecho entre o Cebolão e o Rodoanel. Exatamente o trecho que hoje é o mais congestionado. Por essa razão insistimos na necessidade da implantação plena das marginais do Rio Tietê até Barueri, permitindo assim, a absorção de parte daquele trecho da rodovia e seu respectivo acesso ao Rodoanel. 6.10. Por fim, sem prejuízo dos demais itens constantes de nosso relatório anexo, o qual reafirmamos solicitação de considerá-lo todo, preocupa-nos muito a fase de execução das obras no trecho urbanizado cruzado pelo Rodoanel. Todas as medidas de segurança aos moradores dos bairros lindeiros devem ser tomadas visando reduzir ao mínimo os riscos de acidentes, inclusive dimensionando, sempre que possível, rotas de circulação de veículos de trabalho da obra em áreas internas à faixa de domínio. São estes os principais pontos que o Município de Osasco gostaria de fazer constar desta audiência pública, lembrando que preservar e recuperar a qualidade dos meios ambientes natural e construído é dever de todos, principalmente, daqueles, quer sejam eles do setor público ou privado, responsáveis por empreendimentos que, necessários e oportunos como o Rodoanel, possam vir a gerar impactos ambientais negativos ou danosos ao seu entorno. Aos Senhores componentes do digno Conselho Estadual do Meio Ambiente, solicitamos atenção e consideração aos pontos que apresentamos”. - “RELATÓRIO DE RECOMENDAÇÕES A RESPEITO DA PROPOSTA DE IMPLANTAÇÃO DO RODOANEL NO MUNICÍPIO DE OSASCO : 1. Marginais do Rodoanel - Implantação do sistema binário de marginais interligando a Avenida dos Autonomistas ao entroncamento da Rodovia Raposo Tavares, possibilitando o trânsito local, o trânsito entre Osasco e Carapicuíba, ordenando os acessos de Osasco e Carapicuíba ao Rodoanel, reduzindo, assim, o impacto do mesmo sobre a malha viária existente, em especial no entorno da Interseção Padroeira (Iguassú); 2. Travessias - Redimensionamento das propostas e implantação de novas, possibilitando a plena circulação entre os bairros ao longo do Rodoanel e entre Osasco/Carapicuíba, tendo como padrão mínimo, 7,00m de pista com 2,00m de passeio de cada lado, para cada sentido de tráfego. Necessário se faz compatibilizar geometricamente, em cada caso a interligação das vias locais e os retornos; 2.1. Alargamento do tabuleiro na passagem superior da Estrada Velha de Cotia, de forma a permitir o alargamento desta via, conforme diretriz municipal (faixa de 30,00m, com duas pistas de 10,50m cada). (Estaca 2505 + 10,00); 2.2. Implantação de travessia no Recanto das Rosas, interligando a Estrada das Margaridas à marginal Leste, permitindo, assim, comunicação da “ilha” em que se transformou o local. (altura da Estaca 2560); 2.3. Revisão geral do projeto proposto para a Passagem Inferior Metalúrgicos, contemplando as vias Rua Plutão, em Carapicuíba, Avenida Sarah Veloso (novo traçado) e futura Avenida Transversal sul, ambas em Osasco, mais as marginais Leste e Oeste. Eliminar o acesso criado pelo interior do Conjunto dos Metalúrgicos. (Estaca 2600 + 0,00); 2.4. Implantação de travessia no Cristovão, interligando as marginais Leste e Oeste. (altura da Estaca 2660); 2.5. Revisão do projeto da Interseção Padroeira (Iguassú), fazendo a concordância com a marginal Leste e revendo a geometria proposta, prevendo o alargamento da Estrada Municipal conforme diretriz municipal (faixa de 20,00m com pista de 14,00m). (Estaca 2695); 2.6. Ampliação da Passagem Inferior Benedito Alves Turíbio, acomodando o alargamento previsto para a Avenida (faixa de 20,00m com pista de 14,00). (Estaca 2738 + 0,00); 2.7. Implantação da travessia COHAB V interligando as marginais Leste e Oeste (altura da Estaca 2790; 2.8. Prever a possibilidade de implantação futura da interseção com a Via Panorâmica



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

(parcialmente implantada), possibilitando a ligação dos Parques Industriais Mazzei e Água Vermelha ao Rodoanel. (altura da Estaca 3120); 3. ALTERAÇÕES DE TRAÇADO - 3.1. Afastamento para Oeste (Carapicuíba), eliminando desapropriações no Conjunto dos Metalúrgicos. (altura da Estaca 2620); 3.2. Afastamento para Oeste (Carapicuíba), mantendo distância mínima dos edifícios do Conjunto São Cristovão (Taxistas), em construção. (altura da Estaca 2670); 3.3. Afastamento para Oeste (Carapicuíba) para acomodação das marginais e implantação da Travessia COHAB V.(altura da Estaca 2780); 3.4. Afastamento para Oeste (Carapicuíba), visando acomodar o binário de marginais em Osasco, no trecho do Parque dos Paturis (Carapicuíba), eliminando a marginal proposta no interior do mesmo, como forma de preservá-lo; 3.5.Desvio do traçado proposto para Oeste, passando de Osasco para Barueri e São Paulo, visando preservar a possibilidade de ampliação do aterro sanitário, bem como a implantação de empreendimento na Fazenda Paiva Ramos, o que possibilitará a criação de uma reserva ecológica com aproximadamente 600.000m² . (a partir da Estaca 3100 aproximadamente); 4. INTERLIGAÇÕES PRIORITÁRIAS - 4.1. Prolongamento das marginais do Rio Tietê até Carapicuíba/Barueri e interligação destas ao Rodoanel, direcionando o trânsito de acesso ao mesmo, poupando a malha viária urbana e, especialmente, reduzindo a demanda à Rodovia Castelo Branco; 4.2. Interligação da Avenida Eurico da Cruz com a Interseção Castelo Branco, possibilitando acesso às marginais da Rodovia Castelo Branco em ambos os sentidos, o que será imprescindível face a eliminação do Viaduto Petrobrás sobre a Rodovia Castelo Branco; 4.3. Mudança na interligação Rodoanel/Rodovia Raposo Tavares, compreendendo: a) Acesso à área da Cadeia Pública em construção pelo Estado e aos empreendimentos em implantação ao sul da Rodovia Raposo Tavares, com a mudança no sentido de tráfego no viaduto existente (acesso sentido capital/interior) e implantação da alça a partir da marginal Raposo Tavares (acesso sentido interior/capital); b) Implantação da alça de acesso do Rodoanel para a Rodovia Raposo Tavares, sentido capital/interior; c) Implantação de passagem superior na Rodovia Raposo Tavares, possibilitando retorno para a capital e acesso a Avenida Altair Martins e a área da cadeia pública em construção; 5. INTERFERÊNCIAS - Entendemos necessária a compatibilização das interferências ao projeto, decorrentes da implantação e da operação de sistema de auxílio ao usuário, balanças, postos de serviço, de policiamento e de atendimento médico e demais equipamentos, dos quais não dispomos de informações. São Paulo, 26 de junho de 1997. Angelo A. F. Melli, Diretor Dep. Planej. Urbanismo”. Manifestou-se, em seguida, o Secretário de Estado Transportes, Michael Paul Zeitlin, que expôs os seguintes pontos de vista: que se sentia muito orgulhoso pela forma elogiosa através da qual as pessoas que se manifestaram nessa audiência pública haviam se referido aos técnicos do DERSA e da equipe responsável pela elaboração do EIA/RIMA; que elogiava as pessoas presentes que tiveram o denodo e a coragem de ficar todas essas horas participando dos trabalhos; que, com prejuízo dos detalhes, todas as colocações feitas poderiam ser agrupadas em dois grandes grupos: aquelas que se referiam aos problemas ambientais que poderão ser gerados pela obra e aquelas que se referiram aos problemas habitacionais; que esse último problema havia aflorado de forma muito clara e gostaria de deixar claro que todos os responsáveis pela obra se empenharão para que sejam reassentados de forma digna e recebam indenização justa todos os que forem desapropriados; que o projeto não atingirá o bairro Açucarará; que deixava claro nunca ter tido a pretensão de pensar que esse empreendimento resolveria todos os problemas, sequer os de transportes, não excluindo para esse setor a adoção de outras medidas, pois de forma alguma ele era o remédio para todos os males e problemas; que, apesar de tratar-se de um projeto sério, ele não excluía, por exemplo, o planejamento, investimento pesado na recuperação e manutenção da sustentabilidade ambiental e



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

uma séria fiscalização dos programas que continham as medidas de mitigação; que o Governo do Estado vinha investindo na ampliação do metrô e dos trens metropolitanos e adotando outras medidas que, em conjunto com esse anel viário, diminuirão o débito social; que também era favorável a que se desse atenção à ferrovia, meio de transporte esse que considerava de importância fundamental para o desenvolvimento do País e ao qual havia dedicado seus primeiros anos de atividade profissional; que a Secretaria à qual pertencia pretendia construir um ferrounel unindo as linhas da Fepasa com o Porto de Santos; que agradecia a todos os ambientalistas pela sua insistência em inspecionar, evitar erros e fiscalizar o processo de implantação desse empreendimento para que todas as medidas mitigadoras sejam implantadas; que as sugestões contidas na correspondência encaminhada pela Prefeitura de Osasco eram extremamente úteis e, sem dúvida alguma, seriam levadas em conta. Passou-se à fase das réplicas, em que se iniciou com a manifestação do empreendedor Ulisses Carraro, nos seguintes termos: que, sem dúvida alguma, Rodoanel, enquanto obra rodoviária, dava ênfase à cultura sobre as quatro rodas; que se estava recuperando a Fepasa, 270 km de malha ferroviária, recuperando o trilho, comprando novos trens, implementando o projeto “trem bão” e tentando articular tudo isso com a malha rodoviária; que a linha da Fepasa que passava por Osasco chegará à Estação da Luz e alcançará a Zona Leste, que a linha sul que ia da Cidade Universitária até Osasco receberá sete novas estações; que estava sendo implantada uma linha da CPTM que cruzará com essa que vinha de Osasco; que também estava se implantando a linha que descia a Avenida Rebouças e ia até Santo Amaro; que, afora isso, estavam sendo implantados os corredores que ligavam vários Municípios e chegavam até a Estação de Metrô Jabaquara; que todos esses projetos estavam em andamento, como também a Hidrovia Tietê-Paraná; que foram realizadas mais de trinta reuniões abertas com os Municípios da RMSP para discutir esse projeto, que, com as definições que serão feitas pelo Consema, sem dúvida alguma os cuidados com esse projeto se ampliará. Fez uso da palavra, em seguida, o também representante do empreendedor, Ives de Freitas, nos seguintes termos: que o primeiro ponto que abordava dizia respeito ao caráter dessa audiência pública, que mostrava não ter sido adotada pelo Estado uma postura impositiva como acontecera no passado; que já foi o tempo em que um processo como esse era feito a portas fechadas e o Consema funcionava como um cartório de homologação; que anos atrás havia sido proposta a construção da Rodovia do Sol, que, ao ser apresentada ao Consema, foi reprovada e não foi construída; que a sociedade tinha o poder e o papel era de fazer com que o Estado prestasse contas; que, se o Rodoanel não for executado, como outras políticas públicas, ocorrerá o caos no tráfego da RMSP; que, do ponto de vista do planejamento, esse projeto foi pensado, o que não significa que ele seja o melhor projeto; que o Governo do Estado de São Paulo encampou o Projeto da Reserva da Biosfera; que muitas das sugestões feitas pelos Municípios foram encampadas, pois esse projeto só ganhará dimensão política com a participação da sociedade e que o Consema era o fórum mais adequado para apreciá-lo. Manifestou-se, em seguida, o representante da equipe responsável pela elaboração do EIA/RIMA, Juan Piazza, que teceu as seguintes considerações: elaborar um EIA/RIMA no contexto do Rodoanel era uma tarefa muito complexa, pois tinha de se discernir as decorrências que adviriam da implantação do empreendimento do que já vinha acontecendo sem a sua implantação; que boa parte dos comentários sobre as conseqüências atribuídas ao empreendimento não procedia por que não seriam por ele provocadas, como, por exemplo, aquelas que diziam respeito à reserva da biosfera; que o Rodoanel não iria direcionar o adensamento, apenas aceleraria o seu ritmo em uma região que já estava sendo adensada; que, como qualquer outro empreendimento que se inseria numa região com grande interferência antrópica, ele produziria impacto diluído, como por exemplo, com



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

relação à qualidade do ar, e que não era verdadeira a afirmação de que ele transferiria a poluição. Em seguida, manifestou-se o representante das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, Carlos Bocuhy, que teceu as seguintes considerações: que falar de um modelo sustentável não era falar de um mundo movido a quatro rodas e que o melhor seria promover um sistema de gestão sustentável; que o acompanhamento que a sociedade civil fará será diuturno; que constituía um absurdo o ponto de vista emitido pelo representante da Associação Comercial do Estado de São Paulo de que a Represa Billings era superada, pois era mais retrógrado do que aquela defendida pelo Brasil na Conferência de Estocolmo em 1972, e que pedia, portanto, ao Senhor Napoleão de Abreu, que revisasse seu ponto de vista; que não viera a essa audiência para pedir a Cetesb ou a Sabesp que cumprissem sua função, mas, sim, que promovessem a gestão sustentável; que hoje se lutava pelos interesses difusos, pois entendia que as gerações futuras não poderiam ser indenizadas, pois não existia a possibilidade de se mitigar impacto em ecossistema degradado, como acontecera com aqueles presentes na Serra do Mar, e que o mesmo poderia vir a acontecer com o cinturão verde, que, se já não existisse atualmente, não se teria condições de se estar hoje promovendo essa discussão; e, por fim, que o investimento no Rodoanel servisse de exemplo para que se corrigisse o rumo do desenvolvimento brasileiro. Em seguida, depois de constatar terem sido cumpridas todas as etapas dessa audiência pública, eu, Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, declarei encerrados os trabalhos, após o que lavrei e assinei a presente ata.

GSF-PS