



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

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, realizada na cidade de São Paulo no dia 18 de novembro de 1997.

Realizou-se no dia 18 de novembro de 1997, às 19:00 horas, na Casa de Portugal, Avenida Liberdade, 608, São Paulo, SP, a audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório-EIA/RIMA do empreendimento “Rodoanel Metropolitano de São Paulo-Trecho Oeste”, de responsabilidade do DERSA-Desenvolvimento Rodoviário S. A . Depois de declarar abertos os trabalhos, o Secretário Executivo do Consema informou que, em nome do Deputado Fabio Feldmann, Secretário Estadual do Meio Ambiente, saudava a todos e, na pessoa do Secretário de Estado dos Transportes, Michael Paul Zeitlin, todas as autoridades presentes civis, os representantes das entidades ambientalistas e todos os presentes. Depois de declarar que comporia a Mesa, o Secretário do Meio Ambiente, que lamentava não poder participar dessa reunião, o Secretário Executivo do Consema, a Assessora da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Elza Takahashi, e o representante do Conselho Estadual do Meio Ambiente, conselheiro Antonio Cyro Junqueira Azevedo, ofereceu as seguintes informações: que falavam nas audiências públicas todas as pessoas que desejavam e que isso acontecia de modo organizado; que, na primeira parte, o representante do empreendedor e da equipe responsável pela elaboração do EIA/RIMA fariam exposições sobre o projeto, os impactos que ele provocará, seus detalhes e as medidas mitigadoras que serão adotadas; que, na etapa seguinte, se pronunciavam os representantes de entidades ambientalistas cadastradas no Consema, os representantes de entidades civis e, em seguida, as pessoas em nome pessoal; que, em seguida, se pronunciavam os membros do Consema, os Parlamentares, Prefeitos e Secretários de Estado e Municipais, e que, era importante salientar, os Prefeitos e os Parlamentares não podiam fazer representar-se; que, por último, tinham lugar as réplicas feitas tanto pelo empreendedor e pela equipe consultora e pelo representante das entidades ambientalistas; que se daria início, efetivamente, aos trabalhos, passando a segunda etapa, na qual se manifestariam os representantes do empreendedor, da equipe responsável pelo EIA e das entidades ambientalistas cadastradas no Consema. Inicialmente manifestou-se o Secretário dos Transportes, o que se deu nos seguintes termos: que se chamava Michael Paul Zeitlin, ocupava atualmente a função de Secretário dos Transportes e Professor da FGV e que, em nome dos empreendedores, dos Poderes Executivos federal, estadual e municipal, que, pela primeira vez, se aliavam em torno de um projeto, faria a apresentação do empreendimento; que na RMSP - composta por dezenove Municípios - circulavam 4,5 milhões 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 residia 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 sua produção, fabricados, pois, 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 a 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%; que, do Rio de Janeiro e de parte do Nordeste, chegavam 30,4 milhões de toneladas e saíam 25,9 milhões; que do



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

lado de Santos, entravam 35,3 milhões de toneladas 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 do Estado de São Paulo; que, no que dizia respeito 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 da Castello Branco, 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 objetivo; 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 Castello 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, cada uma com quatro faixas, 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 reunia 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 de 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, em virtude das exigências estabelecidas pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente-Conama, de qualquer obra rodoviária de grande porte passou a exigir-se a apresentação de EIA/RIMA, do qual devem constar análises feitas por especialistas das várias esferas sobre 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 para sua localização e 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 decorriam, tanto os positivos como os negativos, e se analisava a melhor solução, ou seja, o que se devia fazer para mitigá-los capaz de propiciar soluções totais ou parciais para eles; que, em seguida, escolhiam-se aquelas que da melhor forma possível respeitassem alguns parâmetros, como, por exemplo, os costumes e a cultura das pessoas da região como também 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, e que, por isso, mereciam um estudo mais aprofundado; que o traçado que a DERSA propunha era fruto, inicialmente, de um projeto de engenharia e incorporava 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 Anhanguera e outros dados como aqueles resultantes dos estudos de modelagem de tráfego a partir da perspectiva da não-construção desse empreendimento e estatística de vários elementos intervenientes nesse projeto, entre os quais a frota cadastrada etc.); que, atualmente, a velocidade média desenvolvida na cidade começava perto dos 25 km/h e caía vertiginosamente, tornando inviável o trânsito; que o Rodoanel não resolveria o problema de forma integrada, pois era necessário também se investir em medidas relacionadas ao 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 obstáculo para o crescimento que viesse pôr em risco sua proteção; 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 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



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

processo de elaboração do EIA; que esse traçado se iniciava na Rodovia Régis Bittencourt, pouco antes da Prefeitura de Embu, atravessando essa rodovia na altura de um viaduto e entrando, em seguida, no território desse Município, em direção ao Jardim Alegre; que, em seguida, esse traçado entrava em um 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 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 o morador não ser proprietário 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 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 fazia a divisão entre os Municípios de Embu e de Cotia, o traçado alcançaria o Loteamento Gramado e que, em seguida, em vez de passar pela várzea do rio, passaria por uma área que não interferiria 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 própria; que se irá perder uma área de lazer em Carapicuíba e que se propunha que as áreas virgens fossem aproveitadas para substituir essa que será utilizada; que, depois de alcançar o Km 21 da Castello Branco no Município de Carapicuíba, se construíra 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 Carapicuíba; que o traçado passará por cima do rio e entrará ao lado da Petrobrás em direção ao Pico do 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, os impactos serão bióticos e físico; que, no trecho entre o Parque Estadual do Jaraguá e a Rodovia Anhangüera, a preocupação era com a interferência antrópica; que o EIA/RIMA, ao constatar a série de impactos mencionada, definiu medidas agrupadas em onze 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 Bocuhy nos seguintes termos: que os representantes de entidades ambientalistas tinham grande responsabilidade, porque lhes cabia defender a sustentabilidade da metrópole de São Paulo e os bens indisponíveis que deverão habitá-la depois da nossa perene passagem sobre o Planeta; que a primeira questão que se colocava dizia respeito à matriz energética, a cultura sobre as quatro rodas desenvolvida em nosso País desde 1945,



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

e se perguntava quanto isso custava e se se devia continuar investindo em um modelo como esse; que, pelo Rodoanel, trafegarão aproximadamente 90 mil veículos no ano 2020 e se argumentava ser essa uma medida para combater a poluição, transferindo-se o trânsito para outro local, que não o centro da metrópole, mudando-se, assim, a poluição apenas de lugar; que se propunha um projeto circular, uma forma de circulação já existente na Idade Média; que o Governo assegurava que iria executar o Rodoanel e apresentava apenas um quarto desse projeto, ou seja, apenas um pequeno trecho; que tinha dúvidas sobre o metabolismo metropolitano e sobre a solução desse empreendimento; que se recusava nessa audiência a considerar que estava falando do Rodoanel, mas, sim, da ligação entre duas estradas, pois, se se estivesse analisando o Rodoanel, deveria ter sido apresentado o traçado total desse empreendimento; que fora dito que se consumiram 2 milhões de dólares em um percurso de 161 km; que se argumentava que o futuro de São Paulo já estava traçado, mas só se apresentava um quarto desse traçado; que, quando construía essa alça no lado oeste, se estava empurrando o desenvolvimento para ele, e precisavam ser divulgados os impactos sociais que nele serão causados; que se estava desenhando para São Paulo um novo Rio de Janeiro; que no setor sul já existia um bolsão de miséria que avançara sobre as áreas de mananciais, onde atualmente predominava o tráfico, o jogo de bicho e uma série de contravenções; que a cidade de São Paulo sem o controle metropolitano caminhava para o suicídio; que a situação das áreas de mananciais era extremamente grave e que os impasses com que continuarão se defrontando no futuro eram inevitáveis; que, na audiência pública sobre esse empreendimento realizada na cidade de Osasco, foi mencionado todo o tipo de acordo espúrio em torno do traçado do Rodoanel; que essa alça seria um vetor de adensamento e, ao mesmo tempo, uma fonte de rendimento para a especulação imobiliária e fonte de voto para os prefeitos e vereadores; que a ausência do controle do uso do solo farão com que as fraldas das encostas metropolitanas, que já estavam ameaçadas com o avanço demográfico que teve lugar nas áreas de proteção dos mananciais, sejam mais prejudicadas ainda; que se tinha de adotar medidas tendo como parâmetro o futuro, a cidade, o Estado ou o País daqui a 100 anos; que a implantação do Rodoanel constituiria uma profunda intervenção cirúrgica em um paciente que continuará cometendo todo o tipo de desacerto, tornando necessário praticar nele inúmeras outras intervenções; que mais uma vez alertava para a necessidade de se pensar, ao se adotarem quaisquer medidas, o que se pretendia para a São Paulo do futuro. Ocorreu, nessa oportunidade, a intervenção do conselheiro Condesmar Fernandes de Oliveira, nos seguintes termos: que iniciava sua intervenção fazendo um protesto pelo grande número de propaganda feita na audiência pública pelo Governo do Estado sobre esse projeto, inclusive nas transparências que, de modo hipnótico, levava todos a participarem de uma realidade fascinante, permitindo que todos entrassem na onda do Rodoanel; que chamava atenção para o fato de não se estar discutindo o Rodoanel como um todo, sendo impossível saber, dessa forma, quais os impactos que o projeto como um todo geraria na RMSP e no Brasil; que alguns setores econômicos gostariam que o Rodoanel passasse em alguma das áreas, para que disso pudessem beneficiar-se; que esse projeto fazia parte de um projeto maior, que interferiria, por exemplo, no Porto de Santos, cuja infra-estrutura era precária e não tinha condições de absorver toda demanda que será gerada por ele; que a Baixada Santista, por exemplo, já não comportava a quantidade de carros que nela circulava, pois comboios e comboios permaneciam parados na Rodovia Imigrantes horas e horas; que o Rodoanel desafogaria o trânsito em um lugar para adensá-lo em outro; que a justificativa apresentada era de caráter econômico, pois os grandes produtores precisavam escoar sua produção e só eles seriam beneficiados; que haverá mais favelas, mais trânsito, e o Pico de Jaraguá ficará vizinho dessa via pública; que uma diretriz de 1950, reafirmada



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

durante a ditadura militar e que era o lema do General Golbery do Couto e Silva, advogava ser necessário mais obras, mais desenvolvimento, mais concentração econômica e que era esse o principal argumento do EIA/RIMA, baseando-se, pois, esse empreendimento em uma visão econômica excludente e ambientalmente insustentável; que não havia sido apresentada uma política de transportes; que a questão da matriz de transportes, à qual havia se referido o conselheiro Bocuhy, era muito importante, pois outra ou outras matrizes viárias precisavam ser discutidas e analisadas. Passou-se à etapa em que se manifestavam os representantes da sociedade civil, tendo feito uso da palavra os representantes do Instituto Paulista de Ecologia Humana, Maurício Tadeu Nascimento, da Associação Amigos e Moradores de Belém e Francisco Morato, Silvério José Pinto, do Instituto de Engenharia, Ettore J. Botura, da Sociedade Amigos do Jabaquara, Horácio Ortiz, do Sindicato da Indústria da Construção Pesada, Newton Cavalieri, do Movimento em Defesa da Vida do ABC, Carlos de Campos, do SOS Lagoa de Carapicuíba e região, Celso Mota, do Movimento Defesa São Paulo, Ary Albano, da AMAR - Reserva da Biosfera, Malcon Forest, que, entre as considerações que fizeram e se referiam explicitamente ao Rodoanel, destacaram-se as seguintes: que era necessário que imediatamente se iniciasse a construção do Rodoanel, pois esse empreendimento significava a retomada do crescimento da RMSP com qualidade de vida, pois a metrópole não podia ficar à mercê de rachaduras de viaduto, como a que acabara de ocorrer na Vila dos Remédios, no Município de Osasco, ou de alagamento em suas marginais; que não se podia postergar a solução de um dos mais graves problemas metropolitanos, que dizia respeito ao sistema de transportes; que essa era a segunda ou a terceira iniciativa de construção do Rodoanel metropolitano, que se tratava de uma obra fundamental e que ninguém que conhecia profundamente o problema do trânsito poderia ser contrário à sua implantação e que, mesmo sendo inicialmente só implantado um quinto desse empreendimento, como foi alegado, ele minimizaria de modo significativo o problema do congestionamento, uma vez que ligará importantes rodovias; que São Paulo era a única grande metrópole que não possuía um rodoanel, o que devia ser feito urgentemente, pois as marginais estavam insuportáveis; que o grande problema da RMSP era o sistema de transporte, que não conseguia atender os seus 40 milhões de habitantes, e que a implantação de um sistema rodoviário eficiente era indispensável; que os órgãos de classe, que lutavam por melhores condições de vida, por saneamento básico, energia e transporte, não viam outra solução para evitar os congestionamentos enormes e que, se não se encontrarem saídas para escoar a produção, não adiantava continuar produzindo; que a RMSP era a segunda metrópole do mundo e que, se não se conseguir dar vazão a sua produção, se decretaria a falência da inteligência dos paulistanos e da engenharia nacional; que, através da exposição feita com muita propriedade, foram oferecidos dados que incontestavelmente demonstrava a necessidade de se dar continuidade a esse empreendimento; que não havia outra solução para se impedir que o Mercosul continuasse passando pela Praça Panamericana; que, com mil veículos sendo diariamente licenciados ao longo do ano, uma quantidade estacionada nos pátios das montadoras correspondendo a quatro vezes a distância entre São Paulo e Rio de Janeiro, obviamente o Rodoanel não conseguirá resolver o problema de trânsito da RMSP; que diariamente se gastava quatro horas de casa para o trabalho e que, apesar dos 2 bilhões de reais que se gastará com túneis, viadutos, milhares de radares e lombadas, a vida do motorista da RMSP não melhorará, pois se continuará submetido à ditadura dos pneus, não se buscando implantar uma matriz de transporte menos poluente e que traga melhor qualidade de vida para a população; que, em relação às áreas de bota-fora e empréstimo selecionadas, se deveria apontar no sistema de registros ambientais os entornos da Lagoa de Carapicuíba como áreas de risco em virtude da desordenada extração de areia



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

que nela tem lugar; que, apesar de os projetos municipais terem sido identificados por meio de entrevistas com técnicos e autoridades da gestão urbana local, causava surpresa não serem analisados pelo EIA/RIMA importantes projetos da Administração Municipal, como a recuperação ambiental do lixão municipal, com uma área de aproximadamente 90 mil metros quadrados às margens da Lagoa de Carapicuíba, objeto de uma Ação Civil Pública Ambiental 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 de aceitabilidade 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 a 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 Estado, 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, NO2 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 dos 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, o que parecia uma piada; que a leitura dos jornais seria importante para a cultura dos especialistas em transportes; que um deles havia afirmado no caderno “Mais” de *A Folha de São Paulo* que as grandes cidades eram catastróficas, que o principal problema era a área urbana, a estrutura da cidade, contrária à estrutura familiar, como a presença da infância nas ruas, por exemplo; que houve o momento da engenharia municipal, quando foram divulgadas as idéias de Prestes Maia, do sistema de transporte idealizado, imposto, um sistema rodoviário sem a menor organicidade; que, quando foi planejado esse sistema, não havia computador, e ele foi totalmente idealizado; que, com a Guerra dos EEUU, vinculou-se o sistema das rodovias à segurança e, além disso, a topografia desse País permitia aquele tipo de malha com vias expressas e rodoanéis; que, em decorrência de terem os norte-americanos funcionado como consultores, teve lugar o idealismo, essa transposição cega da realidade norte-americana para a brasileira; que o Sanegran foi a única alternativa inteligente, pois se tratava de um sistema com base numa simulação científica, a partir de um processamento funcional, social; que, com essa forma idealizada do Rodoanel se agia de forma contrária, pois era a partir dela que se faziam as simulações e que essa era, sem dúvida alguma, a engenharia do caos; que a CET não fazia controle operacional nem realizava planejamento algum; que o jornal *A Folha de S. Paulo* consultou várias autoridades e, nessa oportunidade, os técnicos da CET afirmaram que não eram ouvidos quando se implantava uma nova medida de transporte e que nunca as recomendações desse



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

órgão foram levadas em conta; que esse era o motivo do seu medo de que o Rodoanel se tornasse um engodo, fosse uma cortina de fumaça, escondendo problemas muito sérios; que o problema de São Paulo estava ligado ao uso do solo e que o Estado propunha o Rodoanel como a solução e o caminho para todos os males; que os *shoppings* eram aprovados e implantados nos centros urbanos e recebiam caminhões de todo o Brasil, e isso continuaria acontecendo; que quem quisesse realmente conhecer os problemas de trânsito de São Paulo deveria tomar ônibus; que esse era um anel idealizado, sem nenhum fundamento científico, em cuja implantação iria ser gasta uma fortuna e que, em última análise, iria piorar o trânsito da cidade; que se estava chovendo no molhado e estava claro e evidente que as pessoas que tinham acesso às informações mostraram a impropriedade desse projeto; que a Reserva da Biosfera era figura jurídica criada pela Unesco para salvaguarda ecológica de certos sítios e regiões; que, em São Paulo, essa reserva abrangia várias áreas e fragmentos de mata atlântica; que o programa “O Homem e a Biosfera” previa o desenvolvimento sustentável salvaguardando os direitos das gerações atuais e futuras; que o Rodoanel seria construído nessa região, com consequências gravíssimas, pois impermeabilizaria o solo, agravando o problema das enchentes, seccionaria os ecossistemas, causando problemas à fauna e à flora, e provocaria o adensamento populacional com novos condomínios e novos empreendimentos imobiliários, o que provocará mais problemas; que o Rodoanel era uma panaceia e servirá para a conexão intermunicipal e quem sofrerá será a RMSP, pois se agravarão as ilhas de calor, se terá inverno rigoroso ou verão extremamente quente; que esse projeto não poderia ser implantado sem passar pela Unesco; que o Brasil possuía apenas três reservas florestais, enquanto o México possuía vinte, e que no Brasil havia ignorância total em relação a esse problema. Passou-se à quarta etapa em que se pronunciavam as pessoas em seu próprio nome, tendo feito uso da palavra Maria Rondali, Hamilton Alonso, Vinicius Martuscelli Ramos, Mônica Nogueira Correia Ferreira Lima, Meire Pizelli.que expuseram os seguintes pontos de vista: que havia sido encaminhado um material para os trinta e seis conselheiros, mostrando que o Rodoanel não era a solução, e que fora usado para sua elaboração o material bibliográfico utilizado para defesa de tese em transporte público na Universidade de São Paulo; que diversos professores dessa universidade posicionavam-se contrários a esse projeto, por conta dos problemas sociais, econômicos, e que essa estrada iria agravar ainda mais esses problemas, e pedia que o Consema use os pareceres desses profissionais; que teve muita alegria em assistir esse debate, pois antes não havia essa interação que as audiências públicas possibilitavam; que o Ministério Público não pretendia decidir sobre o acerto ou não dessa alternativa apresentada pelas três esferas de Governo e que, como cidadão, possuía alguns questionamentos, como, por exemplo, se havia um traçado inteiro e, se não havia, por que ele não se confeccionou um traçado para toda área e se fez esse estudo apenas para um pequeno trecho; que, caso esse traçado fosse aprovado e o empreendimento executado, se estaria abrindo mão de outros traçados mais interessantes para o meio ambiente e que essa era a necessidade de que se fizesse a análise do todo; que os promotores não eram contrários ou a favor, apenas perguntavam se não se estaria inviabilizando, com aprovação de pequenos trechos, traçados futuros, e que garantia se teria de que o traçado restante estava garantido; que, considerando serem os responsáveis pelo EIA/RIMA e o empreendedor uma mesma pessoa, perguntava quem fiscalizaria o cumprimento das medidas mitigadoras, pois a questão do autolicenciamento deveria ser pensado; que deveriam ser fornecidos esclarecimentos sobre os impactos que efetivamente serão provocados na cidade de São Paulo, principalmente levando em conta a mudança que estava ocorrendo, na medida em que ela se transformava em uma cidade de prestação de serviços; que o Estudo constatava algumas incompatibilidades no projeto, as quais, se não forem solucionadas, tornará o meio ambiente



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

insustentável; que havia sido elaborado um EIA e que pesquisara no *Dicionário Aurélio* o sentido da palavra impacto e constatara que significava choque, força, e reconhecia que esse projeto media força, pois causaria grandes danos à RMSP e à Capital, embora se acreditasse e se divulgasse que ele iria resolver o problema da poluição; que nenhum Município sabia exatamente o que era gestão ambiental, e que uma gestão participativa, integrada, seria necessária; que o Rodoanel iria atravessar trechos difíceis, áreas lindeiras, muito vulneráveis ao adensamento, o que deverá ser freado; que, para que as pessoas pudessem ter qualidade de vida, pedia fossem protegidas as áreas de lindeiras; que sua preocupação era que, apesar de todo o trabalho técnico realizado, essa proposta de traçado deveria fazer parte de um projeto global, e não de um projeto isolado; que esse Rodoanel era uma rodovia perimetral, tocando pontos críticos, como reservas de mata e a água da Represa Billings; que iria se executar uma obra faraônica, unindo regiões muito diferentes, e que qualquer medida dessa natureza deveria ser muito restrita para não provocar adensamento da área; que muitas das defesas foram feitas em nome de interesses de determinados segmentos profissionais que serão beneficiados. Passou-se à etapa em que se manifestavam os parlamentares, tendo usado da palavra inicialmente o Vereador do Município de São Paulo, Pierre de Freitas, que teceu as seguintes considerações: que na Câmara Municipal de São Paulo várias comissões analisavam os diferentes problemas da cidade de São Paulo e constataram a necessidade de um plano interno para ela; que algumas propostas colocadas eram inviáveis politicamente e que, para alguns problemas levantados, será necessário continuar buscando-se soluções; que o Rodoanel tornaria mais fácil a vida na cidade, que a região de Pirituba ganharia muito com esse empreendimento e que os líderes comunitários desse bairro receberam com grande alegria esse projeto, pois reconheciam que, embora ele não fosse a grande solução, era necessário; que se perdera no passado a oportunidade de se implementar alguns projetos importantes; que, independentemente da condição social, todos pretendiam ajudar a cidade e o Estado; que uma política de ataque aos bolsões era um caminho que devia ser tomado pela Prefeitura, mas isso, embora resolvesse, não solucionaria todos os problemas da cidade; que parabenizava a DERSA, o governo municipal e estadual, mas não se podia ficar no âmbito imediatista; que os vereadores deverão continuar discutindo os problemas e com a ajuda do Rodoanel os problemas serão resolvidos. Manifestou-se, em seguida, a vereadora do Município de Osasco, Sônia Rainho, nos seguintes termos: que já participou de muitas reuniões do DERSA e se convivia com a problemática do Rodoanel desde 1994, desde a saída do Decreto Estadual que desapropriara áreas que seriam por ele utilizadas; que, para Osasco, esse projeto trazia mudanças, principalmente na periferia onde haviam bolsões com problemas de moradia; que era presidente da comissão de política urbana da Câmara de Vereadores do Município de Osasco e que essa comissão tinha preocupação com o meio ambiente, com o impacto que essa obra causará e tinha também preocupação com as famílias que seriam removidas; que se perguntava em que condições e onde se buscar os recursos para que esse problema do reassentamento não fosse jogado para depois, pois, antes de mais nada, se pretendia preservar a vida dos seres humanos; que, para Osasco, o Rodoanel era fato consumado, pois lá o problema de trânsito a cada dia se tornava mais sério, uma vez que qualquer congestionamento na Rodovia Castello Branco tornava impossível se andar pelos bairros da cidade, nas quais não mais havia ruas, mas, sim, buracos; que concordava que a política sobre as quatro rodas não era a melhor, mais era a que vinha prevalecendo; que o Rodoanel beneficiará a região, desde que sejam adotados os cuidados para que as medidas mitigadoras sejam realmente implementadas, razão por que se vinha discutindo com o DERSA e a SMA para que as questões fossem solucionadas da melhor maneira e não houvesse nenhum prejuízo para as famílias. Em seguida fez uso da palavra o



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

Secretário de Administrações Regionais do Município de São Paulo, Alfredo Mário Savelli, que teceu as seguintes considerações: que cumprimentava o DERSA pela qualidade do projeto, pelo empenho e pela dedicação; que considerava o Rodoanel, em seu aspecto rodoviário, era fundamental e que, aos seus olhos, o Governo federal deveria participar de forma mais significativa na implantação desse empreendimento, pois São Paulo era parte do Brasil e que, em outros Estados, ele foi executado com recursos federais, pois isso deveria acontecer também em São Paulo, pela importância que ele possuía no âmbito do Mercosul; que, para quem vivia nessa cidade, o Rodoanel era uma solução para se tirar o tráfego pesado do Centro e das marginais do Rio Tietê; que outro aspecto desse empreendimento dizia respeito à saturação da cidade, à existência de uma população que ocupava e invadia áreas que deviam ser preservadas, como aquelas próximas à Serra da Cantareira, as áreas de proteção dos mananciais; que essa população invadia as áreas porque na cidade não havia alternativas de se criarem novos núcleos urbanos organizados e que, em hipótese alguma, ela deveria se dar em áreas florestais e de reserva, mas, sim, nos lugares onde houvesse vazios urbanos; que achava importantíssimo dar-se continuidade a esse projeto, para que ele não se limitasse apenas às articulações viárias aqui apresentadas, mas que se promovesse, inclusive, a integração urbana. Manifestou-se, em seguida, o representante do Secretário Executivo do Ministério dos Transportes, que teceu as seguintes considerações: que sua intenção era reafirmar o apoio do Governo Federal ao empreendimento e tentar situar a obra do Rodoanel dentro dos investimentos no “Programa Brasil em Ação”; que a proposta do Rodoanel de São Paulo estava absolutamente coerente com as diretrizes estabelecidas no “Programa Brasil em Ação”, que, na verdade, constitui-se num elo fundamental da cadeia de transportes da região sudeste do País e desta com o Mercosul; que o Rodoanel era fundamental para integração e otimização operacional dos projetos de transportes do Brasil em ação na Região Sudeste; que essa afirmação podia ser comprovada pela apresentação dos projetos em curso; que a reestruturação do Porto de Santos permitirá que a movimentação de cargas passe dos atuais 36 milhões de toneladas/ano para cerca de 60 milhões a partir de 2001; que, como exemplo, podemos citar o Terminal 37, privatizado e operado pelo Grupo Libra; que a empresa multiplicou por dez a produtividade do terminal apenas otimizando a operação, sem utilizar os equipamentos novos, comprados e em fase de montagem; que a Hidrovia Tietê-Paraná, com a conclusão em dezembro /97 da eclusa de Jupia atingirá 2.400 km navegáveis, permitindo a chegada de cargas até as proximidades da RMSP; que estava se fazendo a Duplicação da Rodovia Fernão Dias, cujos 217 km da primeira etapa ficarão prontos no final deste ano; que os restantes 53,7 km dessa etapa estarão prontos em junho/98 e a segunda etapa, com 292,5 km estarão concluídos em meados de 99; que a Régis Bittencourt também estava sendo duplicada de São Paulo até o Rio, e de lá até Porto Alegre e aos Países do Mercosul; que a duplicação de São Paulo a Florianópolis, com 660 km, deverá estar pronta até junho do ano 2000, mas 80% estarão concluídos em 98; que, em relação às ferrovias, o Governo Federal já privatizou todas as malhas que já estavam dando lucro, como, por exemplo, a malha sudeste, com 1650 km e operada pela MRS Logística; que a privatização estava completando agora, em novembro, um ano; que a empresa aumentou em 25% o transporte de cargas, passando dos 3,7 milhões de toneladas iniciais para 4,8 milhões; que, naturalmente, todos esses investimentos irão contribuir para um aumento de cargas destinadas à RMSP, ao Interior do Estado e para outros Estados; que São Paulo precisava estar à altura para enfrentar esses novos desafios; que essas observações demonstravam a importância do Rodoanel para o Governo Federal, que aqui se fazia presente para reafirmar o seu engajamento, em parceria com os Governos Estadual e Municipal e com a iniciativa privada, nesse empreendimento que tantos



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

benefícios trará para o Brasil. Passou-se à etapa da audiência pública em que tinham lugar as réplicas, manifestando-se os representantes do empreender, Ulisses Carraro e Yves de Freitas, que fizeram as seguintes observações: que o empreendimento Rodoanel não era um projeto isolado, fazia parte de um conjunto de medidas adotadas pela Prefeitura de São Paulo, pelo Estado e pelo Governo Federal; que era muito importante essa discussão, inclusive as questões que haviam sido colocadas pelos conselheiros Bocuhy e Condesmar; que, sem dúvida, o empreendimento possuía uma dimensão urbana, antrópica, que deveria ser abordada de forma muito cuidadosa a ponto de não ser ameaçada a sustentabilidade do empreendimento; que, enquanto responsável pelo projeto, entendia que nenhuma reivindicação que ia ao encontro da sustentabilidade do empreendimento não deveria ser descartada e que algumas que apontavam nessa perspectiva já haviam sido atendidas, como, por exemplo, a construção de um parque no Município do Embu e outro em Carapicuíba e a solução dada para a Serra da Cantareira; e que esse empreendimento podia não ser o caminho, mas que a discussão pública promovida sobre ele o foi. Em seguida, o responsável pela equipe que elaborou o EIA/RIMA, Juan Piazza, ofereceu os seguintes esclarecimentos: que as colocações feitas pelos representantes dos vários segmentos encontraram eco no EIA e que, infelizmente, a avaliação de impacto ambiental não era uma ciência exata, pois se trabalhava com variante cujos paradigmas eram juízos de valor, que os modelos de transporte e de dispersão de poluição eram modelos calibrados e verificados e que, portanto, esse empreendimento não era fruto da engenharia do caos; que o resultado da avaliação dos impactos apontava para a implementação de medidas mitigadoras; que essa obra deveria ser analisada nesse contexto e que não se tratava de um anel de concreto; que outros impactos atribuídos ao Rodoanel não eram causados por ele; que o EIA mostrava que haverá aumento de oferta de emprego, e que isso não induzia à pobreza; que a justificativa do EIA não era exclusivamente econômica; que o importante era dizer também que se avaliara esse trecho oeste, porque o resto do traçado não estava ainda definido; que havia apenas uma diretriz geral, a qual o EIA havia deixado claro, que se não se executar o trecho oeste em pouco tempo não se terá mais essa opção e que ele provocará pouco impacto; que, em relação ao autolicensing, a equipe do EIA era independente do DERSA; que, em relação à fiscalização, o EIA propunha um programa abrangente de monitoramento da obra, com um sistema de registro ambiental de toda a obra, o que facilitaria a auditoria tanto por parte do DERSA como da SMA, como da sociedade civil; que isso por si só indicava o que era o estado da arte do gerenciamento e que, através dele, também o empreendedor poderia defender-se; que, quanto aos aspectos antrópicos, como a realocação da população, estava sendo discutido detalhadamente, como bem havia mostrado a vereadora Sônia Rainho, do Município de Osasco. Em seguida, o conselheiro Condesmar de Oliveira declarou que aproveitava a oportunidade para afirmar que o modelo apresentado lembrava a frase que “o passado não só já não foi como também não havia deixado de ser”, pois se voltava, sem dúvida, a viver a doutrina do General Golbery do Couto e Silva, da hegemonia do aspecto econômico e cuja principal premissa, ou questão central, era o desenvolvimento econômico enquanto execução de obras; que esse modelo havia sido retomado na visão das prefeituras, do Estado e do Governo Federal; que, dentro desse modelo, esse empreendimento não buscava atender o interesse de grande parte da população, mas, sim, dos setores financeiros ligados ao Mercosul, à Hidrovia Tietê-Paraná, enfim, num escoamento de toda a produção brasileira para os países mais desenvolvidos; que o ponto de vista econômico como a justificativa central desse empreendimento fazia com que se sentisse saudades da antiga Escola de Sociologia e Política, que nunca defendia concentração econômica como premissa absoluta; que essa não era uma visão social de sustentabilidade, não era uma visão



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

ambiental sustentável; que se afirmava que o empreendimento não iria gerar novas favelas, o que era impossível enquanto não existissem diretrizes para o uso e a ocupação do solo; que se o Rodoanel for efetivamente um corredor fechado, servindo apenas para o escoamento da produção, esse adensamento não ocorrerá e também nenhum benefício trará do ponto de vista do transporte para a maioria da população, e, se ele de fato for um corredor aberto, sem sombras de dúvida ele estimulará o adensamento populacional, induzirá a ocupação; que, do ponto de vista da reserva da biosfera, o pouco verde existente em algumas áreas será afetado e, em contrapartida, se ganharão poucas áreas de preservação; que esse não era um processo de barganha política com os Municípios e alguns setores e se estava colocando em risco o futuro de uma população; que era fundamental que um efetivo processo de discussão acontecesse com a comunidade, e não esse processo perverso; que não era uma audiência com a participação de pouquíssimas pessoas que tornará democrático esse processo; que, por ocasião da reunião da Câmara Técnica de Sistemas de Transporte, algumas pessoas assumiram o compromisso com os representantes da sociedade civil, mas, infelizmente, não cumpriram aquilo que havia prometido. O conselheiro Carlos Bocuhy, em seguida, expressou-se nos seguintes termos: que fazia suas as palavras do conselheiro Condesmar e que gostaria de oferecer a todos a visão do que era o processo de avaliação ambiental no Consema, de cuja composição as entidades ambientalistas participavam em um terço, pois esse processo outra coisa não era senão um ritual, e onde efetivamente se cumpria o slogan de “que o traçado de São Paulo estava efetivamente traçado”; que as entidades ambientalistas abandonaram a visão antiga e passaram a divulgar uma visão de sustentabilidade e de participação democrática no processo de gestão; que o destino de São Paulo já estava traçado, pois o EIA/RIMA funcionava como uma peça de julgamento, que tudo decidia; que se brigava para que se criasse uma massa crítica que defendesse o que era de interesse e fosse sustentável do ponto de vista ambiental; que, enquanto se realizava essa discussão, o DERSA já estava desapropriando áreas, negociando-as, âmbito no qual se jogavam interesses pesados; que ficou satisfeito em ver o Ministério Público estranhar que apenas um trecho do Rodoanel fora apresentado e que estranharia no futuro quando constataste que as medidas não foram cumpridas, que tudo foi barganhado; que se o Ministério Público não se lembrar disso, ele, Bocuhy, Condesmar e a bancada ambientalista cobrarão todas elas, pois estarão acompanhando todas as etapas desse projeto. E, depois de constatar que todas as etapas da audiência haviam sido cumpridas, o Secretário Executivo declarou encerrados os trabalhos. Eu, Germano Seara Filho, lavrei e assino a presente ata.

GSF-PS