



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

Ata da Audiência Pública do EIA/RIMA do empreendimento "Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano Mário Covas", de responsabilidade da Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S.A., realizada na cidade de Santo André, em 30 de novembro de 2004.

Realizou-se no dia 30 de novembro de 2004, às 17 horas, no Teatro Municipal de Santo André, Pç. IV Centenário, s/nº, Paço Municipal, Centro, Santo André-SP, a audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA do empreendimento "Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano Mário Covas", de responsabilidade da Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S.A. (Proc. SMA 13.730/2004). Dando início aos trabalhos, o Secretário-Executivo do Consema, Germano Seara Filho, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Prof. José Goldemberg, saudava e dava boas-vindas a todos que haviam comparecido: aos representantes dos Poderes Executivo e Legislativo e de entidades civis e ambientalistas, enfim, àqueles que vieram participar da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento "Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano Mário Covas", de responsabilidade da Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S.A. Declarou que tinha a missão de compor, inicialmente, a Mesa de Trabalhos, chamando para dela fazerem parte os representantes da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Engº Pedro José Stech, e do Conselho Estadual do Meio Ambiente, conselheiro Antônio César Simão. Depois de explicar que a audiência pública constituía um dos momentos do processo de licenciamento ambiental, cujo objetivo era ouvir a sociedade e recolher subsídios sobre o projeto que seria apresentado, contribuições essas que seriam juntadas ao processo para que os técnicos dos órgãos responsáveis pelo licenciamento as analisassem e verificassem a possibilidade de incorporá-las ou não ao projeto, o Secretário-Executivo expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação Consema 34/01 para a condução de audiências públicas. Em seguida, após o representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Engº Pedro Stech, informar em que fase do licenciamento ambiental se encontrava o projeto e de tecer comentários a respeito da importância da participação da comunidade nas audiências públicas, passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da equipe técnica que elaborou o EIA/RIMA. Paulo Tromboni, Secretário Adjunto da Secretaria dos Transportes, esclareceu que o Rodoanel Metropolitano Mário Covas era parte integrante do Plano Diretor de Transportes do Estado de São Paulo e um de seus objetivos era solucionar os problemas decorrentes da chegada diariamente à cidade de São Paulo de inúmeros caminhões que acabavam circulando pelo viário urbano, principalmente pelas marginais, e que esse anel viário constituiria essa solução na medida em que interligaria os vários eixos viários e, em decorrência, faria com que o tráfego de passagem pela RMSP constituído por caminhões se desviasse de dentro da cidade e passasse a trafegar por ele e igualmente o tráfego de longa distância de automóveis; que o segundo objetivo a ser alcançado com a criação dessa infra-estrutura seria se construir o binômio Rodoanel-Ferroanel, criando-se, assim, as condições necessárias para se transpor tanto o gargalo rodoviário como o ferroviário, o primeiro formado por caminhões e o segundo por trens - situando-se este último precisamente na Estação da Luz -, e que esse binômio permitiria, além da superação desses gargalos, alcançar-se o terceiro objetivo, que era a implementação da intermodalidade nos transportes, através de centros logísticos integrados, e, concomitantemente, atingir-se o quarto objetivo, que era ampliar-se a participação dos trens nos transportes de carga de 5 para 31%; que o Consema exigiu fosse feita uma Avaliação Ambiental Estratégica do Rodoanel pelo fato de esse empreendimento se inserir na RMSP, avaliação



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

esta que foi aprovada com a exigência de que o licenciamento se desse em etapas, com um EIA/RIMA para cada trecho, e que se desse prioridade ao Trecho Sul, em virtude de seu potencial de atração de grande volume do tráfego de passagem e de efetuar a ligação de todo o Sistema de Transportes do Estado com o Porto de Santos; que essa avaliação analisou as quatorze interligações que o Rodoanel faria no contexto viário metropolitano, sete delas já em operação no Trecho Oeste e as demais a serem executadas depois de licenciados e implantados cada um dos trechos, e elas seriam: três no Trecho Sul, três no Trecho Leste, uma na Rodovia Fernão Dias e duas no Trecho Norte; que outro ponto fundamental na análise do Rodoanel era sua inserção na estrutura verde do entorno da cidade, uma vez que sua concepção permitia que ele estivesse integralmente na zona de transição da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, embora não devesse alcançar nem a zona-núcleo nem as zonas-tampão; que os efeitos do Rodoanel no viário da RMSP ao atrair 22% do transporte de caminhões - que representaria, aproximadamente, 5% das viagens em uma projeção para 2020 - e o tráfego de longa distância constituído por automóveis, seriam: a) uma redução, aproximadamente, de 8% no tempo médio das viagens internas de automóvel na RMSP; b) redução aproximadamente de 2/3 do risco de acidentes com todos os veículos que transitariam pelo Rodoanel, por se tratar de uma rodovia classe 0 de alto padrão técnico e que, portanto, detinha melhores condições que as demais; que um ponto importante nas discussões que vinham sendo feitas sobre esse empreendimento era o seu papel na indução à ocupação da periferia de São Paulo e, para examiná-lo, a Avaliação Ambiental Estratégica realizou simulação que projetou o crescimento esperado da cidade com a inclusão e sem a inclusão do Rodoanel e a comparação entre as duas projeções mostrou ser desprezível o impacto que esse empreendimento causaria, e isso por várias razões: 1º) a periferia de São Paulo, sem a execução desse empreendimento, passaria de 7,4 para 9,8 milhões de habitantes nesses próximos quinze anos; 2º) encontrarem-se completamente garantidos os acessos à periferia da RMSP, uma vez que ela era servida por grande sistema viário composto por estradas vicinais, ruas, avenidas e grandes rodovias; 3º) constituir o Rodoanel uma rodovia perimetral, que dava a volta, fazia o contorno, ou seja, era fechada e só se tinha acesso a ela através das intersecções planejadas; 4º) ser o sistema de transporte coletivo da cidade de São Paulo composto por linhas municipais e intermunicipais, linhas essas que não trafegariam pelo Rodoanel, uma vez que ele em nada as auxiliaria por ser radial, motivo por que só atrairia o tráfego de automóvel de longa distância; 5º) gerar esse empreendimento emprego adicional na periferia, o que mobilizaria na própria periferia a mão-de-obra desempregada; 6º) ser a RMSP de fácil acesso em todas as suas posições, em nada contribuindo o Rodoanel no que dizia respeito à criação de novos acessos, motivo por que não fomentaria novas ocupações; 7º) poder esse empreendimento, visto numa perspectiva estratégica, facilitar a desconcentração industrial do Estado de São Paulo, ao propiciar a facilidade de transporte, e, provavelmente, promover: a) maior adensamento da mancha urbana existente, tendo em vista o fenômeno das cidades com estruturas de transporte perimetrais, que eram mais concentradas do que as cidades com estruturas de transporte radiais; b) deslocamento da atividade logística do centro para o entorno da RMSP, permitindo usos mais nobres e adensamento das regiões centrais; c) geração de emprego nas Zonas Leste e Oeste e no ABC, em virtude do melhor acesso que facilitaria a implantação de empresas nessas regiões vizinhas; d) e, por último, a valorização da terra, que levaria a uma melhor utilização do solo, e essa valorização e formalização da utilização do espaço urbano no entorno desse empreendimento, por sua vez, facilitariam a atuação de outros órgãos do Estado e dos Municípios, que, evidentemente, possuíam melhores condições de controlar os empreendimentos formais do que os bairros irregulares e os loteamentos e empreendimentos



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

clandestinos. Ana Maria Iversson, representante da empresa consultora responsável pela elaboração Estudo de Impacto Ambiental, a Fundação Escola de Sociologia e Política do Estado de São Paulo, ofereceu, inicialmente, dados sobre o histórico desse empreendimento, quais sejam: a) ter-se elaborado, durante o período de construção do Trecho Oeste do Rodoanel, o EIA/RIMA dos Trechos Norte, Leste e Sul, que foi concluído em 2002; b) ter emergido, por ocasião das audiências públicas realizadas para análise desse documento, a demanda de se incorporar enfoques sócio-ambiental e de desenvolvimento mais explícitos e abrangentes; c) terem surgido nessa mesma ocasião dúvidas que diziam respeito ao papel do empreendimento na dinâmica urbana. Em seguida essa técnica esclareceu: a) que a equipe consultora realizou especificamente estudos ambientais para o Trecho Sul, que consistia numa rodovia com 57 km de extensão, a ser construída nos mesmos padrões do Trecho Oeste - que já se encontrava em operação - e que contaria com um canteiro central ajardinado com 11 metros de largura, faixa de domínio bastante larga e cujas pistas se localizavam distantes das áreas urbanizadas e eram compostas por três faixas em cada sentido e por quatro no trecho compreendido entre as Rodovias Imigrantes e Anchieta; b) que só 20% da faixa de domínio - cuja largura total quando compartilhada com o Ferroanel mediria 160 m - seria pavimentada; c) que, por se tratar de rodovia expressa bloqueada, esse trecho teria pistas separadas e controle de seus acessos, só se adentrando nela através das intersecções especialmente projetadas para esse fim, as quais se integravam às rodovias troncais e ao sistema viário municipal; d) que esse trecho contaria com duas intersecções intermediárias, uma no cruzamento das Rodovias Imigrantes e Anchieta e outra em sua chegada, que interligaria esse anel com a Avenida Papa João XXIII em Mauá; e) que, com vistas ao controle total de seus acessos, seriam executadas adaptações no sistema viário existente; f) que a área de influência indireta abrangeria 40% da extensão da RMSP, correspondendo a dezessete Municípios, entre os quais Embu, Santo André, São Bernardo, Taboão da Serra; g) que, por sua vez, a extensão da área de influência direta seria de 17.700 ha, correspondendo a 2,2% da RMSP e abrangendo oito Municípios e que sobre ela foram realizados estudos detalhados, o que tornou possível fossem analisadas inúmeras alternativas de traçado e, com base nessas análises, se escolher a melhor; h) que um dos principais critérios dessa escolha foi a ocorrência de impactos locais de baixa magnitude e o mínimo de interferências nos Municípios por onde passaria esse anel viário; i) que a área diretamente afetada corresponderia à toda área do entorno e à de intervenção direta e possuiria a largura de 130 metros nos trechos somente rodoviários e de 160 metros nos trechos em que compartilharia o traçado com o Ferroanel; j) que foram identificados 71 potenciais impactos nas áreas diretamente afetadas e nas de influência direta e indireta e foram elaborados para cada um deles estudado detalhados, de modo a permitir ou se evitar sua ocorrência ou minimizá-los ou compensá-los, tendo sido propostas, ao todo, 110 medidas compensatórias, divididas em 26 programas; k) que, em relação aos recursos hídricos, foi feita caracterização das Bacias Hidrográficas dos Rios Tamanduatei, Grande, Taiaçupeba, Cotia Pinheiros e dos Reservatórios de Guarapiranga e Billings; l) que, em relação à área de proteção aos mananciais, motivo de grande preocupação para RMSP e para população dessa região principalmente, foram realizados mapeamentos detalhados, identificando-se as distâncias em relação às captações de água, que seriam: de 13 km em relação à Represa de Guarapiranga, relativamente distante da captação no Rio Taquacetuba e muito próximo daquela realizada no Rio Grande; m) que havia sido proposto projeto de drenagem que redirecionasse o escoamento original das águas superficiais de maneira a se recompor a situação de drenagem natural do terreno que sofreria intervenção do Rodoanel e a não se interferir nas condições de segurança da pista; n) que cruzamentos com drenagem natural estavam sendo projetados de maneira



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

a se garantir o restabelecimento das condições naturais e, para tanto, se previa a instalação de caixas de drenagem em todos os pontos sensíveis ao longo do Trecho Sul; o) que foram realizadas simulações de acidente com cargas perigosas, verificando-se que, na pior das hipóteses, a concentração de diluição de produtos químicos atingiria a captação da Sabesp três horas depois do acidente, numa proporção dez vezes menor do que o limite que obrigaria suspender o abastecimento; p) que os parques somariam 280 hectares e eram fundamentais para retenção da poluição; q) que todas as penínsulas localizadas próximas da Rodovia Anchieta eram ricas em vegetação, embora cada vez mais estivessem sendo habitadas, apesar de desprovidas de rede de saneamento, e que essas penínsulas seriam desapropriadas para criação desse parque de proteção; r) que, em relação à poluição a ser gerada pelo tráfego de caminhões, fora utilizada modelagem que considerou todas as emissões, a topografia, os dados climáticos, as novas emissões e o seu destino, tendo-se com base nela concluído que não ocorreria ultrapassagem de padrões em nenhum dos bairros localizados próximos ao Rodoanel, mas, pelo contrário, seria gerado impacto positivo com a melhoria da qualidade do ar da RMSP; s) que seriam retirados 212 hectares de matas, que corresponderiam a 6% do que existia naquela área, impacto este que seria mitigado com: 1.) a criação de dois parques, um localizado no Jaceguava e outro no Bororé, num total de 600 hectares, 2.) a implementação de plano de manejo do Parque do Pedroso, 3.) e plantio de 1016 hectares de matas no entorno do Rodoanel, de espécies idênticas às que seriam removidas; t) que, com relação às desapropriações, embora se tivesse buscado atingir o mínimo de pessoas possível, seriam retiradas 1 mil e 600 edificações e feitas as indenizações devidas, de acordo com o valor de mercado, pagas em dinheiro ou em reassentamento, de acordo com interesse de cada família; u) que 25% do valor do investimento previsto para o Trecho Oeste seriam utilizados na implementação de medidas compensatórias na área ambiental; v) e que o Rodoanel seria uma oportunidade para toda a região sul se beneficiar de um grande investimento do setor público, o que iria melhorar a qualidade ambiental da região. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Coletivo das Entidades Ambientistas com Cadastro no Consema. Heitor Marzagão Tommazzini comentou que, apesar de o Trecho Sul do Rodoanel atravessar área de preservação de importância ambiental para toda RMSP, os estudos apresentados davam a impressão de que essa obra traria somente impactos positivos, não geraria passivos ambientais, e, não só isso, que ela melhoraria o passivo já existente; que tudo isso lhe causava muita preocupação, principalmente porque a esses dados se somava o fato de o Estado alardear que esse projeto não seria indutor de ocupação em área de preservação, quando se tinha conhecimento de que a mancha urbana vinha crescendo enormemente nas regiões de mananciais e que o próprio Estado não conseguia controlar esse processo; que outra grande preocupação sua se relacionava com o ritmo acelerado desse licenciamento, o que evidenciava falta de planejamento urbano por parte do Poder Público, embora a legislação garantisse o direito a cidades sustentáveis e saudáveis, ao que não correspondiam as condições existentes na RMSP; que, até mesmo em face de uma obra rodoviarista, o planejamento era chamado com o único intuito tão-somente de se corrigirem as distorções desse crescimento urbano que vinha ao longo do tempo prejudicando a qualidade de vida de toda população; que, se se retirassem os carros dos centros urbanos, a demanda reprimida existente passaria a ocupar o lugar deles e a circular em área de mananciais numa rodovia de seis a oito faixas, e, desse modo, apenas se transferiria o passivo ambiental para uma área que o Estado tinha obrigação de proteger; que o movimento ambientalista apoiava a tese defendida pelo Ministério Público Federal e Estadual de que a Avaliação Ambiental Estratégica não poderia ter-se convertido em termo de referência, uma vez que ela não detinha competência para tal, e que era



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

necessário se rever todo o processo, inclusive sob o ponto de vista de que era necessária a participação do Ibama nesse licenciamento. O conselheiro Carlos Bocuhy teceu comentários sobre os impactos que o Rodoanel provocaria e que eram extremamente relevantes e sequer haviam sido apresentados pelo empreendedor, os quais decorriam, principalmente, do fato de que esse empreendimento se inseriria numa região que era a quarta ou quinta maior metrópole do Planeta e cujo galopante crescimento, ao mesmo tempo que confirmava a tendência mundial, constituía um dos grandes desafios das organizações internacionais, entre as quais a Organização das Nações Unidas; que, de acordo com projeções feitas para o ano 2015, as grandes concentrações populacionais perdurariam, especialmente nos Países em desenvolvimento, e se constituíam cada vez mais em uma ameaça para a capacidade do ambiente de suportá-las, motivo por que o conceito de avaliação de impacto ambiental deveria traduzir-se, nos dias de hoje, essencialmente na avaliação da capacidade de suporte ambiental das regiões onde ocorriam tais concentrações urbanas e se vivia o risco da suplantação dessa capacidade; que se fazia necessário, portanto, que a sociedade investisse na correção desse caos, porque, se isso não fosse feito, os recursos naturais sofreriam sérios prejuízos decorrentes ou de seu esgotamento – como, por exemplo, a água, cada dia mais escassa e, ao mesmo tempo, mais essencial para a sobrevivência das grandes cidades – ou do processo irreversível de empobrecimento dos ecossistemas que os geravam; que outro aspecto a considerar era o comprometimento das regiões metropolitanas com os cumulativos passivos ambientais, frutos do rompimento da capacidade de suporte dessas regiões e cujo principal atingido era o ser humano, que bebia água de má qualidade, respirava poluição atmosférica e morava em péssimas condições, o que tornava sua vida cada vez mais frágil na medida em que passava a habitar regiões cada vez mais insalubres; que, para se evitar essa situação, existiam dois caminhos: o primeiro era se evitar que as cidades crescessem infinitamente e o segundo era cuidar que as metrópoles já constituídas se tornassem descentralizadas, criando-se obstáculos à sua expansão e, ao mesmo tempo, se priorizando a revitalização de espaços de interesse social e ambiental, como parques, florestas, reservas etc; que, ao longo do tempo, as Regiões Metropolitanas de Campinas, de São Paulo e da Baixada Santista vinham-se aproximando umas das outras, com a intensificação de um processo de conurbação que as fazia constituir todas, juntas, uma macro-metrópole; que a RMSP consistia, hoje, em uma grande mancha urbana, tipo paliteiro - semelhante ao modelo das cidades americanas muito verticalizadas -, abrigando a população de 39 Municípios sem nenhuma articulação entre si, o que, por si só, denunciava a ausência de planejamento que integrasse toda essa região e garantisse sua sustentabilidade, ou seja, a proteção dos recursos naturais ainda disponíveis; que restaram poucas áreas verdes internas em São Paulo e pertencentes ao Poder Público, como, por exemplo, parques, e a maioria daquelas que existiam se localizava em zonas residenciais que podiam ser atingidas por “deflorestamentos”, fenômeno este que se agravava com a verticalização excessiva, que outra coisa não fazia surgir senão uma massa de concreto inoculada por uma série de problemas ambientais, como ilhas de calor que, provocadas pela concentração de poluentes, geravam desconforto térmico e respiratório em uns e, em outros, o agravamento das doenças respiratórias e cardíacas; que esse aumento nas concentrações de poluente se relacionava diretamente com a matriz de transporte adotada em São Paulo, que era constituída por automóveis, ônibus e caminhões que emitiam diversos poluentes, como monóxido de carbono e hidrocarbonetos; que os aviões, por sua vez, eram responsáveis pela formação do ozônio troposférico, cuja frota aumentava a cada dia em virtude dos estímulos dados pelo transporte rodoviário, no qual se inseria o Rodoanel; que no período entre 1991 e 2000 a cidade de São Paulo perdeu 5 milhões e 387 mil m² de área verde, correspondendo a



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

34 parques do Ibirapuera, e isso fazia parte do processo de desmatamento que ocorria no entorno da metrópole; que sobre a Reserva da Biosfera da Mata Atlântica - responsável pela manutenção da vida minimamente saudável na RMSP, formando uma espécie de cinturão verde envoltório, composto por 78 Municípios - se inseriria o traçado do Rodoanel, e que, embora empreendedor dissesse que ele cortaria somente a zona de transição, na realidade, além de se constituir em um tapete de asfalto, ele induziria a ocupação em seu entorno, impulsionando, desse modo, a ocupação irregular da Reserva da Biosfera; que era precisamente esse aspecto que deveria ser avaliado pela sociedade, uma vez que esse ecossistema era responsável pela produção natural de água e alimentos, pela regulação climática, pelo controle de doenças, se constituindo num verdadeiro cordão sanitário da RMSP; que a disponibilidade hídrica per capita da RMSP era muito pequena, e o cenário futuro era sinistro, uma vez que os ecossistemas produtores desse recurso vinham sendo destruídos pelos desmatamentos provocados por loteamentos que proliferavam nas bordas das rodovias, provocando, entre outros danos, a impermeabilização do solo e fazendo com que, no período de estiagem, a água não voltasse para os reservatórios, o que provocava uma diminuição gradativa daquela produzida na RMSP; que o processo de licenciamento do Trecho Sul apresentava várias irregularidades e vícios, entre os quais: 1) a Avaliação Ambiental Estratégica apresentada não atendia o disposto pela Deliberação Consema 44/97, que previa realização de estudo, pelos Municípios, sobre uso e ocupação do solo; 2) a segmentação do licenciamento ambiental realizado por trechos, permitindo que se licenciasse cada um pontual e isoladamente; 3) o atropelamento da discussão com a sociedade pela velocidade excessiva imprimida à tramitação desse processo na SMA e pela apresentação de documentos diferentes num curto espaço de três meses; 4) a supressão, com a apresentação da Avaliação Ambiental Estratégica, da etapa da discussão sobre o Plano de Trabalho, na qual a comunidade era ouvida, podendo até mesmo interferir no mérito do projeto com propostas até mesmo da utilização de metodologia mais adequada para avaliação de impactos ambientais; que, como resultado de todos esses tropeços, o EIA se mostrava insuficiente, superficial e pouco confiável, com informações incorretas, como, por exemplo, a de que o Rodoanel induziria uma ocupação metropolitana de 1% sobre a já existente, embora, na realidade, a indução média verificada ocorreria em torno de 6%, como demonstrava o Plano Rodoviário de São Bernardo, em licenciamento na SMA, que expressava preocupação com a indução e a ocupação em áreas de mananciais, revelando-se, desse modo, que diferentes empreendedores possuíam diferentes critérios; que, na ausência de políticas públicas efetivas de proteção ambiental, existia a tendência inercial de manutenção de um processo de degradação sem garantias, quadro este que tendia a se agravar nos próximos anos, em virtude, principalmente, da inexistência de um sistema eficiente de fiscalização; que obras como “piscinões” visavam apenas efeitos, e não causas, demandando um gasto público gigantesco e tornando o Estado ineficiente e pesado, o que tornava necessário, antes de qualquer ação, implementar-se um planejamento estratégico que tratasse dos quesitos relacionados com a qualidade da vida das pessoas e com a indisponibilidade hídrica na RMSP, pois seu obscurecimento gerava custos muito altos para a manutenção da vida em São Paulo e onerava, principalmente, a população mais pobre e, por isso, mais vulnerável à incidência de doenças respiratórias e cardíacas; que finalizava lembrando a frase do teólogo Leonardo Bof que dizia: “Nós não temos uma arca de Noé, que vai chegar aqui e nos resgatar no futuro”, e, para defender os recursos que sobreviviam, aquilo de que efetivamente se dispunha era a capacidade que a sociedade possuía de dirigir e decidir sobre seu destino, inclusive com relação à qualidade do local em que ela vivia e que seria o habitat de seus descendentes no futuro; que a perspectiva de uma cidade saudável só se implementaria a partir do momento em que os



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

EIAs forem verdadeiros, ou seja, em que tiverem a honestidade intelectual de admitir quais os impactos que efetivamente determinados projetos provocarão e desenvolverem modelos sustentáveis ambientalmente, ou seja, com a qualidade da matriz limpa; que o movimento ambientalista fazia um apelo para que a SMA revisse o processo de licenciamento do Trecho Sul do Rodoanel, revisse o Plano de Trabalho e adotasse metodologia capaz de dimensionar os impactos à altura do que a sociedade merecia. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes de entidades da sociedade civil. Dorival Gonçalves, representante da Associação dos Moradores do Parque Imigrantes de São Bernardo do Campo, comentou que o Rodoanel e o Ferroanel seriam fundamentais para o progresso do ABC e do Brasil, que concordava com o posicionamento de se discutir melhor esse projeto com a comunidade local, especificamente com a população do Parque Imigrantes, que residia no trevo do km 26,5 da Rodovia dos Imigrantes, pois ela até esse momento não havia recebido nenhuma informação oficial sobre o traçado do Trecho Sul, motivo por que solicitava se realizasse nova audiência pública nessa cidade e que, nessa oportunidade, fossem oferecidas informações: 1.) sobre a localização exata das pistas e das alças de acesso no trecho do Batistinha; 2.) sobre a metragem da faixa de recuo; 3.) sobre o início do cadastro dos moradores do Parque Imigrantes. Nelônio Medalhão, representante da entidade S.O.S. Parque do Pedroso-Núcleo Pintassilgo, comentou ser lamentável a intenção do Governo do Estado de construir esse trecho do Rodoanel, na medida em que tal obra tornaria necessárias a supressão da cobertura vegetal e intervenções na fauna, na flora e nas nascentes, e que, como tinha filhos e netos, se preocupava com o que eles diriam de seus antepassados, no futuro, por não terem defendido os mananciais; que, no Parque do Pedroso, entidades de outros Países, como o Canadá, sabiam o quanto já havia sido destruído, embora essa destruição fosse de um ambiente legalmente intocável; que o Promotor Público da Comarca de Santo André já ordenara que a área do parque como as áreas de mananciais não poderiam mais ser ocupadas e aqueles que nelas viviam haviam aprendido a preservar os recursos existentes que deveriam ser protegidos, e ninguém mais jogava detritos nos mananciais ou cavava uma profundidade maior do que quarenta centímetros, e, assim como os atuais moradores, os responsáveis por esse empreendimento não poderiam igualmente prejudicar esses recursos nem tão pouco os moradores poderiam concordar com a implantação desse trecho com a justificativa de que ele resolveria o problema de trânsito da RMSP, pois, para tanto, a solução mais apropriada seria a duplicação das rodovias. Silmara Silva Santos, representante da Sociedade Amigos do Bairro Jardim Riviera, fez a leitura do seguinte texto: “Estamos juntos para que sejam preservadas as áreas de mananciais, pois a vida e a Natureza estavam sempre à mercê da poluição, e que, quanto ao futuro inseguro, seria assim de Norte ao Sul; que, no triste lamento das águas, se forem devastadas a fauna e a flora e o seu tempo de pensar no verde, sendo necessário regar a semente que ainda não nasceu; que se deveria deixar em paz a Amazônia, os verdes e os mananciais e os pássaros e preservar a vida. O que seria do meio ambiente? Vamos pensar nisso, e dar um “não” ao Rodoanel” Anilton Luiz de Carvalho, representante do Movimento Verde que Te Quero Vivo, comentou que estava presente nessa audiência para defender o meio ambiente, pois ele lutava pela vida, que era a coisa mais bela que existia e que estava à disposição de todos; que a implantação do Trecho Sul do Rodoanel destruiria a fauna e a flora e, também, parte da água natural presente nessa região; que a Dersa deveria pensar um pouco no futuro, uma vez que já faltava água na região sul, e dispensar maior cuidado à estrutura das estradas, de modo que elas desafogassem o trânsito sem que se fizesse necessário implantar esse traçado do Rodoanel. Maria Eustáquia Valentim de Oliveira, representante do Conselho do Orçamento Participativo do Município de Santo André, depois de perguntar por que



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

não estava disponível nessa audiência o “Kit Rodoanel”, um folheto que respondia a várias questões relacionadas com o reassentamento das famílias, comentou que, através do Conselho que representava, moradores de dezoito bairros poderiam dirigir-se ao Poder Público para tratar daquilo que seus bairros precisavam e que todos os Municípios que faziam parte desse Conselho se situavam em área de mananciais, três dos quais seriam afetados pelo Trecho Sul do Rodoanel; que a população desses bairros nada podia fazer que causasse impacto no meio ambiente, nem mesmo construir creches e escolas - o que, sem dúvida, prejudicava às crianças e, principalmente, às mães que trabalhavam -, e que, apesar dessa proibição, testemunhava a intenção do empreendedor de gastar uma fortuna para destruir o mesmo meio ambiente; que os moradores de sua região aprenderam a conviver com a Natureza, que era viva, que constituía uma selva viva que precisava de proteção, e que aqueles que disserem “sim” ao Rodoanel, quer seja o Ministério Público quer sejam os órgãos do Estado, seriam lembrados pelas gerações futuras como assassinos da fauna, da flora, da mata atlântica e também dos sonhos da população que lá vivia e que não havia escolhido morar ali, mas para lá fora impelida, por não dispor de recursos que tornassem possível a aquisição de terrenos na “selva de pedra”, porque esta possuía infra-estrutura e quem morava nela tinha dignidade e respeito, e, ao contrário, aqueles que moravam na “selva viva” nada possuíam; que convidava a todos para visitarem, no dia 4 de dezembro, a Escola Chico Mendes e participarem da feira do meio ambiente que aí se realizaria e que fora organizada pelas crianças, que eram o futuro da Nação e através dessa exposição mostravam como aprenderam a preservar o meio ambiente; que participava de várias atividades em seu bairro e, por conhecer todos os problemas, pedia a todos que dissessem “não” ao Rodoanel, pois a história mostraria a todos aqueles que disserem “não” a esse assassinato que eles estavam no caminho certo. Ângela Maria Leite, representante do Núcleo Pintassilgo-Santo André, depois de chamar atenção para o fato de o Governo do Estado não ter cumprido o compromisso assumido com as sete Prefeituras do Grande ABC, com vistas ao financiamento de moradias populares, de modo a se solucionar o problema das ocupações irregulares nas áreas de mananciais, declarou: 1) que o EIA/RIMA propusera duas alternativas para os moradores do Núcleo Pintassilgo, consistindo uma delas na indenização do material para construção das moradias, o que era inviável, uma vez que essa população não tinha recursos para bancar com as demais despesas, e que a outra alternativa possível era que a população exigisse da Dersa a apresentação a inclusão de todas as famílias no cadastrado da Prefeitura; 2) que igualmente não haviam sido cumpridos as condições estabelecidas pelo Termo de Ajustamento de Conduta, estabelecido em 2002 entre a Prefeitura do Município de Santo André, o Ministério Público e uma Comissão dos Moradores, consistindo uma dessas condições no atendimento, por parte do Governo do Estado, das famílias instaladas no Parque do Pedroso, que perfaziam um total de 1 mil e 200 – e não apenas 270 famílias como informava o EIA/RIMA. Geraldo Martins da Silva, representante da Comugesan-Santo André, chamou atenção para a questão social presente no meio ambiente e que tanto o Comugesan como a entidade da qual fazia parte queriam participar das ações que promovessem a minimização dos danos biológicos, físicos e químicos que seriam causados na Natureza, pois se preocupava com a omissão dos órgãos públicos; solicitou esclarecimentos sobre as condições de segurança do colégio construído no Recreio da Borda do Campo, depois que for implantado o Trecho Sul, e sobre a data em que o Governo indenizaria as famílias cujas residências seriam atingidas pelo traçado desse anel viário; informou que seria instituída uma comissão de moradores para acompanhar as negociações e exigir fosse reflorestada a área que seria desmatada. Fernando Augusto de Souza, representante da Igreja Messiânica Mundial do Brasil, comentou que há vários anos essa instituição foi adquirindo áreas na



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

margem sul da Represa de Guarapiranga, onde construiu um verdadeiro santuário ecológico, e que ficara surpresa com a informação de que essas áreas se transformariam em uma unidade conservação, como compensação dos impactos a serem causados com a construção do Trecho Sul do Rodoanel, e que, em face dessa proposta, se dispunha a firmar pareceria com o Poder Público com vistas à preservação tanto da área já mantida como daquelas que a ela forem incorporadas, o que poderia proporcionar um aumento de 2,8 para 6 milhões de m² de área conservada, e que encaminharia proposta, por escrito, à Mesa. Edna Maria Barbosa, representante da Sociedade Amigos de Bairro da Vila dos Estudantes em São Bernardo do Campo, solicitou informações: 1) sobre a área destinada ao reassentamento, pois, até então, ninguém se pronunciara a esse respeito; 2) sobre o cadastramento das famílias que seriam ressentadas; 3) sobre o parque ecológico a ser implantado. Roxane Elisa de Oliveira Campos, representante da OAB-seção Santo André e do Conselho Municipal de Gestão e Saneamento Ambiental de Santo André-Comugesam, fez a leitura do seguinte documento: “Considerando-se que o novo traçado do empreendimento Rodoanel Mário Covas Trecho Sul passaria pela área de proteção aos mananciais de Santo André, atingindo parte dos loteamentos Recreio da Borda do Campo, Parque Riviera Miami e Núcleo Pintassilgo, e fragmentando parte do Parque Natural Municipal do Pedroso; considerando-se que tal traçado causaria impactos ambientais e sociais no Município, entre os quais supressão de vegetação, interrupção de corredores de fauna, intervenção nos recursos hídricos, perda de fragmentos florestais, e, também, nos moradores da região; considerando-se que a única unidade de conservação diretamente afetada pelo traçado era o Parque Natural Municipal do Pedroso, elevado à categoria de unidade de conservação pela legislação sobre Sistema Nacional de Unidades de Conservação-SNUC, aprovada por esse Conselho; os membros do Conselho Municipal de Gestão e Saneamento Ambiental de Santo André, encaminhavam considerações ao Presidente do Consema sobre a construção do Trecho Sul do Rodoanel Mário Covas e sobre a necessidade de se rever as compensações ambientais relativas aos impactos sobre a vegetação e sobre a área que seria fragmentada no Parque Natural Municipal do Pedroso, o que ocasionaria a perda de área física importante para manutenção da biodiversidade do parque; e também sobre a necessidade de se rever a aplicação da compensação ambiental decorrente da supressão da vegetação, uma vez que não existia no Município área suficiente para o plantio. Propunha que as compensações ambientais consubstanciassem programas ambientais de melhoria na gestão do Parque Natural Municipal do Pedroso, e que, para tanto, era preciso complementar os estudos sobre impactos como poluição sonora, visando a implementação de barreiras acústicas que minimizassem o incômodo que tal obra poderia causar. Era preciso, também, levar em consideração, ao se implementarem medidas mitigadoras, a probabilidade de incidência de casos agudos com o aumento da poluição do ar, pois causava danos sérios à saúde da população. Era preciso adotar medidas necessárias para que os impactos advindos da movimentação de terra não gerassem o assoreamento da represa e dos recursos hídricos. Era preciso implementar um sistema eficiente de monitoramento do processo de implantação da obra, para que todos os programas ambientais fossem desenvolvidos com a eficiência necessária a esse tipo de empreendimento e ao porte da obra. Era preciso apresentar alternativa tecnológica para a interrupção do corredor ecológico na área conhecida como Três Divisas. Era preciso fazer os encaminhamentos necessários para que os recursos destinados às unidades de conservação atingidas pelo traçado fossem devidamente aplicados nos termos da Lei Federal 9.985/2000. Era preciso refazer os cálculos ou detalhar melhor o número de residências atingidas pelo Rodoanel, cuja avaliação no EIA apontava para um valor bem abaixo do real. Era preciso adotar as medidas compensatórias e mitigadoras necessárias, com o



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

acompanhamento do Município e dos munícipes, para que os moradores das áreas afetadas pelo Rodoanel tivessem garantidas novas residências e fossem feitas as remoções e reassentamentos necessários, e, nos casos da indenização, fossem liberados recursos após o encaminhamento para unidade habitacional, de forma a não se gerar nenhum tipo de expansão urbana em locais já consolidados ou invasão de áreas de mananciais. Era preciso que os equipamentos públicos – como escolas e equipamentos de saúde - comprometidos com a obra fossem contemplados e indenizados, inclusive os impactos sociais. Era preciso que a solução para o seccionamento do Bairro Recreio da Borda do Campo fosse avaliada com cuidado e garantida a interligação entre os dois lados afetados pela obra. E, finalmente, declaramos que essas considerações não se tratava de material deliberativo do conselho, que o Cogesan reconhecia a importância do empreendimento Rodoanel Mário Covas, mas apontava para essas questões que mereciam atenção nessa fase e que deveria merecer detalhamento também no projeto executivo. E que esse conselho se colocava à disposição, como membro importante para fazer parte do grupo de acompanhamento dos programas ambientais. Assunta Napolitano Camilo, representante da Associação Fazenda Tamboré Residencial-Barueri, comentou que a entidade que representava era uma das comunidades lindeiras do Trecho Oeste e testemunhava que o lema desse Governo, “respeito pelas pessoas”, não foi colocado em prática desde o início das obras desse trecho, há mais dois anos e meio, pois os caminhões e tratores funcionavam fora das estradas durante 24 horas, de domingo a domingo, sem trégua para o sono das pessoas, e que, além disso, mudaram o traçado que havia sido discutido com a sociedade, razão por que questionava qual o sentido de se apresentar um projeto, discuti-lo, aprova-lo e, depois, alterá-lo; que foi dito, quando do licenciamento desse trecho, que seria construída área de preservação, o que não aconteceu, e as casas para as famílias reassentadas foram edificadas a apenas 6 m do Rodoanel – e que, embora os responsáveis por essa obra tenham-se comprometido a construir barreira para minimizar os efeitos produzidos por sua execução, ela sequer foi projetada; que eles igualmente haviam-se comprometido a efetuar plantio de árvores, mas nenhuma uma árvore com mais de 40 cm foi plantada; que, para o ruído de 74 decibéis - cujo limite era 55, pois, acima dele, uma exposição por mais de três meses causava danos irreversíveis aos sistemas auditivo e neurológico, estresse e outros danos –, causado diuturnamente pelo tráfegom igualmente nenhuma solução foi adotada, e, ao serem questionados, os responsáveis pela obra alegavam que esse ruído estava sendo monitorado; que, por pressão política, o licenciamento do Trecho Sul do Rodoanel foi liberado às vésperas das eleições de 12 de outubro, e que conclamava o Governo para que se resolvessem os problemas e pendências gerados com a construção desse Trecho Oeste antes de se iniciar a construção do primeiro, cujo funcionamento, sem dúvida, agravaria todos eles; que, com o intuito de que as pessoas se convencessem da gravidade da situação denunciada e do pouco respeito dispensado à população lindeira, convidava-as a conviverem algumas horas com essa população, pois, embora o folheto distribuído durante essa audiência fosse lindo, era lamentável o descaso dispensado a essa população. Raimundo Barboza Souza, representante da União das Vilas da Região do Alvarenga em São Bernardo do Campo, depois de tecer críticas à implementação do Rodoanel próximo de bairros carentes e de áreas de mananciais, comentou que a população residente nessas áreas estava construindo, em mutirão e em convênio com a EMAE, um parque na região, mas que o Poder Público fazia pouco caso desses esforço despendido pela população. Maria do Socorro Siqueira Lima de Souza, representante da Cooperativa Habitacional do Rodoanel Trecho Oeste, comentou sua experiência com a implantação desse trecho, qualificando-a como boa, porque a Dersa, em todo o processo, respeitou a população que deveria ser removida, oferecendo-lhe condições de escolha de



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

moradia em áreas dotadas de infra-estrutura, como água, luz e esgoto, e que, enquanto as casas não foram construídas, essa empresa igualmente ressarcia as famílias das despesas com aluguel, mas que, para esse processo acontecesse, fez-se necessária a criação dessa cooperativa, com diretorias, conselhos fiscais e suplências compostos pelos próprios moradores; que foram reassentados, ao todo, 1089 cooperados, e que, passados mais de quatro anos, a avaliação que fazia dessa experiência era positiva, pois o modelo de reassentamento adotado tornou viáveis as boas condições de moradia das famílias reassentadas, a partir de seu envolvimento em todas as fases do processo, o que, por sua vez, conferiu-lhe legitimidade e minimizou o impacto social inerente a qualquer trabalho de reassentamento involuntário de população de baixa renda; que, além de criar essas condições, essa cooperativa constituiu-se num instrumento legítimo, não somente para seus associados, mas para os demais agentes envolvidos na experiência de sua criação e funcionamento, e que ela se constitui também em um espaço privilegiado de formação de lideranças populares; que, como qualquer processo participativo, o reassentamento promovido no Trecho Oeste do Rodoanel não foi isento de conflitos e desafios, entendidos estes como salutares para o amadurecimento da experiência e o aprendizado dos vários agentes executores envolvidos na implementação da mesma; que, em março de 2002, a Dersa recebeu visita de representantes do BIRD que vieram conhecer essa experiência, e um deles afirmou ser esse o mais impressionante exemplo de participação e autonomia que já presenciou, o que reforçava todos os princípios de reassentamentos involuntários desse banco, uma vez que contribuiu para a construção do capital social nas comunidades afetadas; que essa cooperativa, sediada na Av. dos Autonomistas 5222, convidava todos a visitarem os empreendimentos onde foram reassentadas as famílias removidas com a construção do Trecho Oeste do Rodoanel. Dalton Edson Messa, representante do Fórum da Cidadania do Grande ABC, comentou ter percebido que ninguém, até então, se pronunciara contrariamente à implantação do Rodoanel, um empreendimento que apresentava malefícios e benefícios, entre estes a geração de empregos e a despoluição do centro da metrópole, e que solicitava fossem acatadas as sugestões que passaria a fazer: a) fosse construída uma barreira vegetal nas faixas laterais da rodovia, pois ela contribuiria para a diminuição da poluição sonora e protegeria a pista dos ventos laterais, além de lhes conferir aspecto mais agradável ao local, tratamento este que era dispensado às rodovias do Primeiro Mundo, principalmente pelo fato de essa proteção tornar a rodovia mais segura; 2) substituírem-se os acostamentos curtos por longas áreas gramadas; 3) fossem construídas ilhas de comércio entre as duas faixas da rodovia, minimizando-se o custo do Rodoanel e os impactos ambientais e dando-se lugar a condições para o retorno; 4) fossem construídos túneis por baixo da pista, pois eles contribuiriam para preservação da fauna e para o plantio de árvores, as quais, por sua vez, contribuiriam para a diminuição dos impactos; 5) fossem criadas fito-chácaras e clubes náuticos na Represa Billings, com a finalidade de se incentivarem o turismo e a geração de trabalho e renda. Sérgio Scuotto, representante do Sindicato dos Engenheiros da Grande ABC, afirmou ser defensor da construção do Rodoanel, porque, apesar de gerar problemas, na medida em que cortaria uma região densamente habitada, possibilitaria maior conforto às pessoas que sofriam nos congestionamentos das marginais, colaborando, desse modo, para a diminuição dos índices de poluição; que se tratava, portanto, de uma obra necessária, que diminuiria os custos com o transporte e aumentaria o conforto, embora gerasse desconforto para aqueles que seriam por ela afetados, mas, para esse problema, a engenharia oferecia soluções. Fábio Vital, representante do Instituto Aqua, lembrou a todos que o empreendedor do Rodoanel era o Governo do Estado de São Paulo com o qual confessou ter ficado surpreso e preocupado por ele ter admitido que o processo de ocupação irregular continuaria, embora



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

tivesse por obrigação detê-lo; que esse Governo que estava no Poder há doze anos declarara, em um determinado momento, que a vocação prioritária das Represas Billings e Guarapiranga era o abastecimento público, e, logo em seguida, propôs fosse implementado o processo flotação do Rio Pinheiros; que, esse mesmo Governo, nesse momento, não levava em conta o ponto de vista dos Comitês de Bacia por ele mesmo criados, ao se posicionaram contrariamente à implantação do Rodoanel; que vinha acompanhando o processo de licenciamento e de implantação desse empreendimento desde 1997 e que o processo de implantação do Trecho Oeste era o exemplo vivo do não-cumprimento de um EIA/RIMA, pois as medidas compensatórias por ele propostas não foram aplicadas, motivo por que o impacto que realmente ocorreu foi muito maior do que aquele previsto por esse estudo, erros estes que, sem dúvida alguma, se repetiriam na implantação dos demais trechos; que esse anel viário vinha sendo apresentado e discutido como simples rodovia, o que revelava o despreparo do Estado, que não planejou essa obra nem promove uma gestão integrada dos recursos hídricos; que pedia ao Consema e ao DAIA que fizessem um acompanhamento detalhado de todos os erros verificados com a implantação do Trecho Oeste e oferecessem propostas para sua mitigação. José Carlos da Silva, representante do Grupo Ecológico Calangos da Mata, comentou que, se o EIA/RIMA do Trecho Sul foi elaborado pelos técnicos que fizeram o EIA/RIMA dos Loteamentos Granja Carolina em Cotia e Santana/Alphaville, esse estudo não era confiável, e isso já se evidenciava, uma vez que nenhuma referência havia nele acerca do Braço do Bororé, a respeito do qual um participante da última audiência ofereceu uma série de informações; que igualmente esse estudo não fazia referência aos animais que desapareceriam com a implantação desse trecho nem também aos cursos d'água que ele cortaria, e, o que era mais surpreendente, todas essas intervenções seriam feitas sem a anuência do Ibama, cuja participação era reivindicada pelo Ministério Público Federal e pela população; que, quando se protegia o meio ambiente, se protegia a vida humana, e a omissão da atual geração em face dos crimes ambientais que se presenciava implicava o assassinato das gerações futuras; que testemunhara em reuniões dos Comitês de Bacia que o Secretário-Adjunto da Secretaria de Estado dos Transportes, Paulo Tromboni, fechava as reuniões demonstrando certa arrogância diante de depoimentos de representantes de entidades ambientalistas, motivo por que lhe solicitava que tivesse respeito e ouvisse os reclamos e sugestões dos participantes, pois, na condição de funcionário público, ele devia respeito à sociedade, que pagava seu salário, e que o interesse presente em seus depoimentos era defender o auto-licenciamento por parte do Estado; que igualmente pedia ao DAIA que ouvisse com atenção tanto as manifestações favoráveis como aquelas contrárias à implantação do Rodoanel, e apresentasse solução para o passivo ambiental criado com a implantação do Trecho Oeste, solução esta que deveria ser implementada antes de se iniciar a construção do Trecho Sul e que à técnica Ana Maria Iversson pedia maior cautela ao interpretar os dados relacionados com o Braço do Bororé; que a cidade de São Paulo possuía uma frota de veículos de 5, 6 milhões, à qual se acrescentava 200 mil por ano, e que, mesmo com a construção do binômio Ferroanel-Rodoanel, o problema com o trânsito não se resolveria, pois matéria publicada no jornal "O Estado de São Paulo", em 22 de outubro último, informava que havia congestionamento no Trecho Oeste do Rodoanel, na entrada e na saída da Rodovia Castelo Branco, e que, portanto, a construção desses novos trechos não diminuirá os congestionamentos; que esperava que as informações e sugestões aqui feitas fossem levadas em conta pelo DAIA ao elaborar seu parecer. Augustina Cid Mascarenhas, representante do Conselho Comunitário dos Moradores Proprietários da Vila Ecológica Chácara Porangaba, depois de oferecer uma série de informações sobre a chácara – que possuía uma extensão de 4 mil m², era formada por mananciais, possuía 86 casas cujos



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

proprietários, em sua maioria, nelas residiam, que esse loteamento surgira em 1950, anteriormente, portanto, à edição da legislação dos mananciais, promulgada em 1976, e que, enquanto a biodiversidade era significativa, o local não dispunha infra-estrutura, motivo por que não entendia a cobrança de impostos tão altos -, comentou que os moradores da vila não haviam sido informados acerca do Rodoanel, e que o Governo do Estado, em nota oficial divulgada dia 27 de outubro de 2004 no “Diário do Grande ABC”, reconheceu os direitos das famílias que residiam em áreas legalizadas e que seriam afetadas pelo traçado, e revelou sua preocupação: 1) com a qualidade de vida desses moradores se, por acaso, o Rodoanel não vier a ser concluído por falta de verbas; 2) com possíveis acidentes ambientais que possam vir a ocorrer nas proximidades do loteamento; 3) com a prática paradoxal do Governo frente ao acordo firmado com o Conselho das Nações de que as áreas de mananciais seriam preservadas; 4) e com as possíveis consequências e futuros impactos a serem causados com a abertura de uma estrada. Josefa Bezerra da Silva, representante da SOS do Rio Cotia, depois de congratular os presentes pela excelência da discussão sobre meio ambiente que estava ocorrendo, solicitou se modificasse o traçado do Rodoanel com o propósito de se evitar a ocorrência de maiores impactos, e, à medida que apresentava alguns eslaides com imagens do Trecho Oeste, comentou a necessidade de serem implementadas todas exigências e compensações estabelecidas por ocasião do licenciamento desse trecho, declarou que o não-cumprimento dessas determinações deu lugar aos seguintes problemas: 1) assoreamento nas nascentes do Ribeirão do Carapicuíba; 2) desaparecimento da fauna do Parque Ecológico de Cotia; 3) não-implementação do Parque das Nascentes do Ribeirão Carapicuíba. Meire Garcia Pizzelli, representante da subseção de Osasco da OAB, comentou que os Trechos Oeste e Sul do Rodoanel constituíam verdadeiros atentados ambientais e sociais e que eram pertinentes os comentários e cobranças feitos, pois não haviam sido cumpridas as exigências previstas no EIA/RIMA do Trecho Oeste, como bem mostravam a situação de sua pista e o afloramento de nascentes em seu canteiro central, além de esse traçado ter exterminado o recurso hídrico existente na região, e que eram responsáveis por esses danos todos aqueles que participaram da construção desse trecho. Rosa Eleutério, vinculada ao Sub-Comitê–Pinheiros/Pirapora, teceu comentários sobre: 1) região próxima de uma das alças do Trecho Oeste que, desde a conclusão dessa obra, vinha sofrendo com enchentes; 2) sobre os problemas que vinham ocorrendo no entorno desse trecho, como erosões, atropelamentos, assoreamento dos rios e buracos na pista, e cuja causa era o não-cumprimento das exigências estabelecidas pelo RIMA; 3) sobre a necessidade de só se iniciar o Trecho Sul depois de concluído o Trecho Oeste. Romildo Alves de Araújo, representante da Sociedade Amigo dos Moradores do Recreio da Borda do Campo, questionou a especificidade do traçado do Trecho Sul, pois o haviam informado que ele cortaria o Recreio da Borda do Campo, bairro que, apesar de não dispor de qualquer infra-estrutura, suas casas eram de qualidade, o que o levava a perguntar para onde seriam levadas as famílias e, se as casas que lhes destinariam, teriam a mesma qualidade. Roque Araújo Neto, representante da Sociedade Amigos do Bairro Jardim Marco Pólo, depois de questionar o conceito de progresso usado pelos empreendedores, declarou que a população das áreas de mananciais era a que mais contribuía com sua poluição e que sua maior preocupação era com a situação ecológica e social do Planeta. Elton Soares de Oliveira, representante do Espaço Cultural Florestan Fernandes, teceu comentários sobre o processo de remoção forçada da população da região de Guarulhos em nome da modernização dos sistemas modais de transporte, e que, nesse processo que ocorria em todos os lugares passíveis de modernização, os pobres sofriam essa intervenção forçada, eram retirados das áreas centrais para dar lugar a novos projetos e empreendimentos urbanos. Passou-se à etapa em que as pessoas se



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

manifestam em seu próprio nome. Antônio Ferreira declarou que era morador do Núcleo Pintassilgo e solicitou à Dersa fosse apresentado o local onde seriam construídas as moradias para as pessoas que forem removidas das áreas de mananciais. Elizabete Gomes de Oliveira declarou ter atuado junto às famílias cadastradas que foram reassentadas com a construção do Trecho Oeste e que antes residiam em moradias precárias, das quais, muitas vezes, sequer eram proprietários, mas tiveram a oportunidade de escolher o local para onde se mudariam, e que, com base nessa experiência, aconselhava às famílias que seriam removidas com a construção do Trecho Sul que participassem ativamente do processo de reassentamento. Aparecida dos Santos Costa declarou que representava os moradores do Núcleo Pintassilgo, Parque Miami, Jardim Riviera, Recreio da Borda do Campo e Parque do Pedroso, que defendia o meio ambiente e reconhecia que o Governo do Estado de São Paulo não tinha respeito pelo cidadão, pois a construção do Trecho Sul destruiria tanto moradias como nascentes e que, se dependesse dos moradores das áreas de mananciais, o Rodoanel não seria construído. Magali Mesquita declarou que pretendia narrar sua experiência como técnica social que atuou junto às famílias moradoras de áreas atingidas com a construção do Trecho Oeste, cujo processo de reassentamento se deu de forma democrática e respeitosa, pois, por exemplo, 740 famílias que viviam em situação degradante próximo de um lixão na Vila do Porto, e que eram obrigadas a conviver com uma realidade muito insalubre, foram removidas, pela Dersa, com muito respeito, tendo lhes sido oferecido condições de vida com mais qualidade, além de participarem do desenvolvimento do programa habitacional e de contarem com ajuda para as despesas com aluguel e para constituição de uma cooperativa habitacional, e que, em última análise, foi a democratização a principal característica desse processo. Washington José dos Santos, depois de criticar o fato de as pessoas se ausentarem no final da audiência, fez elogios à parceria estabelecida entre a Cooperativa Habitacional Rodoanel e a Fundação Bradesco, cujo principal fruto foi a construção de uma escola em Osasco. Manoel Ramos Rodrigues, depois de admitir que era necessário que se realizassem outras audiências sobre esse empreendimento, fez críticas à construção do Trecho Oeste e à falta de investimento na região. Miguel Borges dos Santos criticou o traçado do Trecho Sul e propôs que ele fosse revisto e modificado. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes de órgãos públicos. Geraldo Rangel de França Neto, representante do Ministério Público Estadual, depois de criticar veementemente a realização dessas audiências públicas sobre o Rodoanel, sob a alegação de que elas continham erros jurídicos e deveriam, por essa razão, ser anuladas e o processo de licenciamento, reiniciado, com a apresentação do Plano de Trabalho, comentou que, por ocasião da plenária realizada no dia 17 de agosto último, o Consema decidiu que a Avaliação Ambiental Estratégica do Projeto Rodoanel Metropolitano Mário Covas–Trecho Sul fosse analisada por uma Comissão Especial, que ofereceria ao Conselho um parecer, documento este que foi emitido por essa comissão e apreciado pelo Consema, na plenária de 15 de setembro último; que, realizando tal procedimento, esse Conselho abalizou a construção do Trecho Sul, violando, desse modo, uma decisão sua, que era a Deliberação Consema 44/97, que não previa, no processo de licenciamento, a apresentação e apreciação do documento Avaliação Ambiental Estratégica, mas, sim, do Plano de Trabalho; que, assim procedendo, o Consema também violou a competência do DAIA, a quem cabia apreciar o Plano de Trabalho com vistas à elaboração do Termo de Referência do EIA/RIMA, para que este pudesse cumprir sua função de conter informações suficientes que desse conhecimento à população da complexidade e abrangência do empreendimento e subsidiá-la para um posicionamento sobre ele; que, além desses vícios, esse processo de licenciamento estava ocorrendo a toque de caixa, uma vez que a população teve muito pouco tempo para analisar os nove volumes do estudo que



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

constituíam esse processo, tendo sido realizadas, subsequente, três audiências públicas, seguindo-se tudo de maneira muito rápida; e que, por todas essas razões, solicitava fossem revistos esses procedimentos, reiniciando-se esse processo, de modo que a sociedade civil tivesse oportunidade de compreendê-lo, cumprindo-se, assim, o estabelecido pela Constituição Federal. Ana Cristina Bandeira Lins, Procuradora Geral da República e representante do Ministério Público Federal, comentou, inicialmente, que ratificava as declarações do Promotor de Justiça e representante do Ministério Público Estado, Geraldo Rangel de França Neto, e lembrava aquilo que havia solicitado na audiência pública realizada São Paulo sobre a conveniência da anulação dos procedimentos levados a cabo até agora, com o intuito de que esse licenciamento fosse feito juntamente com o Ibama, que era obrigado a licenciar esse empreendimento por decisão judicial; que, além dessa participação do Ibama, a celeridade com que foram adotados certos procedimentos, e, especificamente, analisada a Avaliação Ambiental Estratégica, fez com que várias falhas tivessem lugar nesse estudo, as quais não conseguiram ser apontadas nem pela população nem pelo Ministério Público nem pelo órgão ambiental; que a ausência de audiência pública na fase de Plano de Trabalho foi crucial para a análise da Avaliação Ambiental Estratégica, que modificou significativamente o projeto e incluiu o Ferroanel, que não se fazia presente nos estudos; que, em relação a essa infraestrutura especificamente, o Estado admitia que não a executaria agora, razão por que não iria licenciá-la nesse momento, mas, ao mesmo tempo, o Estado promovera desapropriações, executara terraplanagem e construíra os pilares dessa obra, e que a implementação dessas medidas definiu o lugar onde ele seria implantado, embora o órgão ambiental não estivesse se manifestando a esse respeito nem tão pouco discutindo o seu traçado, ou seja, como e por onde ele se conectaria com a malha ferroviária; que a não-discussão do traçado do Ferroanel nesta oportunidade poderia vir a causar prejuízos financeiros, na medida em que, posteriormente, poderia verificar-se que essas alternativas eram inexecutáveis por algum problema ambiental; que, entrando no mérito da Avaliação Ambiental Estratégica, se verificavam algumas falhas, uma delas dizendo respeito à ausência de pesquisa origem-destino da carga, levando-se em conta que uma das finalidades da construção desse trecho era que o transporte de cargas conseguisse superar o gargalo rodoviário metropolitano e chegar ao Porto de Santos; que, entretanto, não se analisou a natureza dessa carga e seus custos, estudando-se tão-somente pesquisas relacionados com usuários de veículos e que diziam respeito, precisamente, ao deslocamento da pessoa física; que, além disso, para se preencherem algumas lacunas, foram elaborados estudos sobre o destino dos caminhoneiros, mas o que interessava saber era a natureza da carga e sua direção, pois tais dados possibilitariam examinar-se se ela poderia ser transportada por outros modais, inclusive pelo Ferroanel, que se pretendia construir, e, caso se constatasse pelas pesquisas que toda a carga seria transportada pelo Rodoanel, aquela infraestrutura não precisava ser construída, cujos custos, inclusive, já estavam aparecendo; que outra falha da análise foi não perceber o vácuo legislativo efetivo com vistas à proteção dos mananciais, pois existia uma lei antiga que ninguém respeitava nem dava valor, pois todo mundo sabia, ao editá-la, que a população, não tendo para onde ir, se fixaria nas áreas de mananciais; que existia uma nova lei mais genérica, que induzia à elaboração de leis específicas com vistas ao disciplinamento, de forma realista, da ocupação do solo, prevendo, portanto, em quais locais essa ocupação era viável do ponto de vista ambiental e prevendo também a implantação de parques onde estes se faziam necessários, mas essa lei ainda não havia sido aprovada; que, se se construísse uma obra rodoviária com tamanho e complexidade muito grandes, permitindo o acesso a essa região, em tese protegida, embora desprovida de legislação eficaz para protegê-la e sem um Governo interessado em assim proceder, se



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

implantaria um catalisador de indução, sem se saber se a ocupação induzida era ou não adequada, e que, por esses motivos, se fazia necessário conjugar esses procedimentos; que o Estado tinha, sem dúvida, avançado em muitas questões ambientais, mas não em algumas delas, como, por exemplo, aquelas que se relacionavam com os procedimentos para implantação de uma obra viária como essa, que não traria soluções para os problemas relacionados com a ocupação das áreas de mananciais; que outro ponto sobre o qual era necessário se pensar dizia respeito à indução da ocupação indevida sem antes se realizarem estudos e elaborarem legislações específicas para essa região, o que poderia concorrer para que o próprio Rodoanel viesse à falência, não servindo mais para nada daqui a alguns anos, porque, se se adensasse todo o entorno, o Rodoanel poderia vir a ser utilizado como uma rua de cidade, embora o objetivo de sua construção fosse a transposição do gargalo rodoviário, pois uma má utilização semelhante a essa já ocorrera com as marginais e poderia acontecer novamente; que, por último, questionava o estudo elaborado pelo Dr. Ciro Biderman, uma vez que ele partia de premissas basicamente econômicas, esquecendo-se de que as pessoas escolhiam onde morar por outros motivos além do econômico, o que a Justiça Eleitoral reconhecia ao admitir o domicílio histórico, e que os estudos ambientais sobre o Trecho Sul não levou em conta nenhum outro critério além do econômico, embora outros devessem ser considerados para que se tivesse uma real percepção dos impactos na indução à ocupação que essa obra provocará. Sebastião Ney Vaz, Superintendente do Semasa de Santo André, comentou que técnicos da Prefeitura Municipal de Santo André e do Semasa elaboraram parecer técnico que continha recomendações e considerações sobre situações como a existência de unidade de conservação que seria afetada, e que esse documento foi elaborado com base na Lei Municipal 7733, na Resolução Conama 237 e na Lei Federal 9985/2000, e que, se acreditava, devessem ser contempladas essas situações, embora se reconhecesse que o novo traçado do Trecho Sul representava um avanço em relação ao outro anteriormente escolhido; que esse traçado, como já foi dito, afetava diretamente o Município de Santo André, e que, dada a pouca exigüidade de tempo, se teve dificuldade de analisar os impactos gerais, principalmente devido à ausência de precisão no EIA/RIMA no que tangia à sua incidência no Município; que outra dificuldade se deveu à igualmente à falta de informações mais detalhadas no EIA/RIMA, sob a alegação de que isso aconteceria no projeto executivo, e que apareciam: a) nas comparações muito genéricas – e, portanto, desprovidas de embasamento técnico - estabelecidas entre os Trechos Sul e Oeste; b) na ausência de informação sobre empreendimentos rodoviários semelhantes a este; c) numa avaliação muito genérica que sub-dimensionava alguns impactos e medidas compensatórias; d) e na ausência de informação sobre como seria feita a compensação da supressão de vegetação - que ocorreria segundo dados fornecidos pela Dersa, no Parque do Pedroso; e que solicitava fossem adotadas as seguintes medidas: 1) cuidado especial na escolha das medidas de compensação, principalmente daquelas que se relacionassem com os corredores de fauna e flora; 2) atenção especial, em virtude da fragilidade da área, com a ocorrência de impactos no meio físico, especialmente erosão e deslizamento de terra, porque esta poderia ser carregada para a Represa Billings; 3) igual atenção, pelo mesmo motivo, com os resíduos perigosos e com o transporte de cargas perigosas; 4) estudos detalhados sobre eventuais impactos sonoros, pois não existia referência a possibilidade de eles ocorrerem no horário noturno; 5) monitoramento da qualidade do ar por meio de estação fixa; 6) conservação e congelamento das áreas de mananciais; 6) prioridade aos problemas relacionados com o reassentamento das famílias e com possível indução à ocupação dessa área. Ettore Botura, vinculado à Escola Politécnica da USP, comentou que essa faculdade introduzira modificações no seu currículo, com a inserção, inclusive, da área ambiental, de modo a humanizar a



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

engenharia, ou seja, a possibilitar que o engenheiro se torne menos calculista e possua maior embasamento acerca das questões ligadas a humanidades; que, como professor, discutia e apreciava em sala de aula projetos viários, e, com o objetivo de subsidiar tal trabalho, sempre que possível acompanhava, juntamente com alguns alunos, as audiências, com o propósito de que tomassem contato com obras da engenharia do porte do Rodoanel e vislumbassem as preocupações que deveriam orientar a atividade do profissional dessa área, em especial com aquelas relacionadas com as variáveis envolvidas com o reassentamento das famílias; que, com esse intuito também, motivava seus alunos a “bolarem” e conceberem projetos e empreendimentos minimamente justos, os quais, na pior das hipóteses, socializassem o prejuízo humano que poderiam causar; que conhecia a história de boa parte dos técnicos e dirigentes que se envolveram com a elaboração e implantação do Projeto Rodoanel e tinha claro que aquilo que esses profissionais apresentavam, embora não fosse o ótimo, era seguramente o que de melhor poderiam oferecer nesse momento, pois era fruto de tentativas e tentativas de se minimizarem os prejuízos; que tentaria trazer para a próxima audiência um grupo de alunos com o intuito de que eles observassem como se processava o licenciamento de empreendimentos como este, e que, desde já, pedia aos moradores que seriam desalojados que tivessem esperança. Ubirajara Tannuri Felix, representante do DAEE, comentou que há cinco horas e meia esperava o momento de se manifestar, que sua função no DAEE – órgão gestor dos recursos hídricos no Estado – era ajudar a construir esse empreendimento da melhor forma possível, colaborando para que essa obra, tão importante para a RMSP, cumprisse seu papel, que era resolver os problemas relacionados com o trânsito dessa região ao superar o gargalo rodoviário existentes o que ficou bem evidenciado na apresentação feita especificamente sobre esse trecho, na medida em que foram oferecidas informações sobre aqueles elementos e aspectos do empreendimento como um todo que o tornavam efetivamente necessário para o crescimento econômico da RMSP, como igualmente o foram as Rodovias Bandeirantes e dos Imigrantes, ao estabelecerem a ligação da RMSP com a Baixada Santista e do Interior com outras regiões; que essa exposição, ao fazer o diagnóstico dos impactos potenciais e apresentar proposta de programas que envolviam medidas preventivas, compensatórias e mitigadoras desses impactos, demonstrou a sustentação ambiental desse projeto, pois todos esses instrumentos revelavam a preocupação do empreendedor com as questões relacionadas com a drenagem urbana, com a preservação dos recursos hídricos, com as fontes de captação, e, mais ainda, com a compatibilidade entre o Plano Diretor de Macrodrenagem e esse projeto, compatibilidade esta imprescindível uma vez que o empreendedor era o gestor desse plano diretor; que, com base na análise anteriormente feita pelo DAEE e da qual participara e, também, nos subsídios oferecidos durante essa audiência, especialmente na apresentação, recomendava que se desse continuidade ao licenciamento desse empreendimento e, na sequência, fossem elaborados projetos executivos que examinassem, em detalhe, os cursos d’água, as travessias e outros recursos naturais, oportunidade em que, mais uma vez, se identificariam outros cuidados a serem adotados de modo que a implantação desse trecho pudesse trazer vantagens adicionais. Armando Antônio Maria Laganá, representante da Secretaria de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico, comentou que a idéia inicial de o Trecho Sul dar continuidade ao Trecho Oeste até a Rodovia Anchieta surgiu no âmbito da Câmara do Grande ABC, pois o Município de Mauá solicitara uma interligação com a Via Anchieta, e, com tal propósito, a Secretaria de Estado dos Transportes elaborou projeto cujo núcleo era o asfaltamento da Estrada do Montanhão, projeto este que levou à preocupação – predominante naquele momento - com a indução à ocupação das áreas de mananciais que o funcionamento dessa estrada permitiria, o que, efetivamente, contribuiu para a decisão de se



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

estender o Trecho Sul do Rodoanel até o Município de Mauá, em vez de, concomitantemente, executar essa extensão e a Estrada do Montanhão, levando-se em conta também outra variável, qual seja, que o Rodoanel beneficiaria não só o Município de Mauá como também o de Santo André, o que foi reforçado com a possibilidade da ligação com a Jacu-Pêssego, que, por sua vez, beneficiaria a Zona Leste e facilitaria a interligação do Porto de Santos com a Rodovia Airton Senna, ligações estas que seriam reforçadas com a implantação do Tramo Sul do Ferroanel, cuja importância era indiscutível; que, antecipando-se uma visão de planejamento, percebeu-se que os estudos ambientais não só incorporavam a necessidade de construção do Ferroanel como evidenciavam a importância do Rodoanel, que não só desafogaria o trânsito da RMSP como também traria melhoria para a qualidade do ar ao retirar da Cidade de São Paulo os caminhões movidos a diesel, que poluíam esse centro como demonstrava o relatório da qualidade do ar fornecido pela Cetesb identificando o Parque do Ibirapuera como um dos lugares mais poluídos da cidade. Jairo Tardelli Filho, representante da Sabesp, comentou que uma obra dessa envergadura era importante para a RMSP e para a cidade de São Paulo, e que, para os técnicos da Sabesp, ela possuía importância fundamental, especialmente o Trecho Sul, que passava por dois mananciais que eram responsáveis por 25% do abastecimento da RMSP, motivo por que esse órgão se manifestou oficialmente, em fevereiro de 2003, expressando suas preocupações e anseios com esse projeto, os quais se relacionavam com as fases de construção e de operação ou funcionamento da obra, preocupações essas poderiam ser assim resumidas: 1) com o acesso de sedimentos aos corpos d'água trazidos pela movimentação da terra; 2) com a preservação das várzeas, ante a possibilidade de abertura do traçado em alguns trechos; 3) com o aproveitamento hídrico do Braço do Rio Pequeno, já presente no Plano Diretor de Abastecimento de Água; 4) com o tráfego de cargas perigosas; 5) com a segurança das estruturas da Sabesp, como adutoras e redes de distribuição de água, ameaçadas com as interferências do Rodoanel; 6) com a captação do Rio Grande, que, próxima da Via Anchieta e do Rodoanel, se pretendia manter e ampliar, passando-se de 5 para 8 m³ sua capacidade de recalque; que todas essas preocupações foram manifestadas e analisadas nos inúmeros debates que tiveram lugar nas reuniões realizadas com técnicos da Dersa, no decorrer dos quais foram aparecendo várias alternativas e evidenciando-se a orientação na condução desse projeto na fase atual, o que ensejou um entendimento que, se julgava, prosseguiria na medida em fosse se detalhando esse projeto e as medidas que acompanhavam sua implantação; que a Sabesp manifestava o propósito de continuar dialogando com essa equipe com o intuito de aprofundar a discussão sobre essas questões e com o firme propósito de contribuir para que as obras do Rodoanel afetassem o mínimo possível os mananciais, que não eram de interesse exclusivo da Sabesp, porque o era de toda a RMSP, na medida em que deles dependia sua sobrevivência. Eduardo Trani, Superintendente da Companhia de Desenvolvimento Habitacional Urbano-CDHU, comentou que fazia parte do Consema, em cujo âmbito representava o Instituto dos Arquitetos do Brasil-IAB e a Secretaria de Estado da Habitação, em especial, a CDHU, e que era militante há muitos anos dos estudos ambientais e urbanos do Estado de São Paulo, como professor de universidades, arquiteto e urbanista; que reiterava a importância desse debate, do qual participou por ocasião das inúmeras audiências e reuniões públicas – e cujo caráter era predominantemente propositivo - realizadas a respeito dessa obra cuja implantação iria ao encontro de uma necessidade importante da maior metrópole da América do Sul; que a opção da Dersa de lançar mão desse documento por muitos desconhecido, que era a Avaliação Ambiental Estratégica, criada pelo Consema em 1997, revelou-se como a oportunidade de apresentar ao Brasil um tipo de avaliação usualmente não-utilizado e cuja eficácia o tornava um instrumento de apoio à tomada de decisão sobre políticas, programas e



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

projetos; que o Rodoanel, embora inicialmente tivesse sido pensado como rodovia, em última análise consistia num projeto de política da metrópole, que, por seu caráter polêmico, na medida em que poderia exercer indução a uma ocupação desordenado, deu lugar ao surgimento de uma falsa impressão a seu respeito, qual seja, a de que desencadearia um desenvolvimento econômico e urbano que, sozinho, traria o caos; que, a cada debate que travava com seus alunos, se convencia da capacidade do Rodoanel de agregar – e, pelo desvendamento dessa possibilidade, se posicionava ao lado da representante do Ministério Público Federal, a quem cabia o mérito não só de ter identificado essa potencialidade do Rodoanel mas também de oferecer, a cada debate, contribuições que muito enriqueciam –, capacidade esta que deveria ser discutida inclusive na perspectiva de atrair parceiros que contribuíssem para o surgimento dos custos de oportunidade, os quais eram tão claros como as questões relacionadas com a Represa Billings; que o Rodoanel de per si, sozinho, não traria o caos para a metrópole – e se, evidentemente, traria impactos, estes poderiam ser medidos e quantificados nas condições possíveis para compensação e mitigação; que o DAIA, como responsável pelo licenciamento, poderia analisar e incorporar essa possibilidade e discuti-la com o empreendedor na perspectiva de ganhos, uma vez que não seria mais possível imaginar essa metrópole sem o Rodoanel e deixar de ver os processos de especulação imobiliária e de crescimento da metrópole como inexoráveis; que o estudo elaborado por Dr. Ciro Bidermann era indicador de que a metrópole possuía uma dinâmica de crescimento e que o Rodoanel de per si não seria o único responsável por ela, pois o caos urbanos era aquele inerente à história dos mananciais, cuja constatação se deu em 1995, quando o Governador Mário Covas criou uma comissão para refazer a legislação específica sobre eles; que, no cenário da dinâmica atual dos mananciais, o Rodoanel não interferiria, na medida em que apareceria trazendo consigo, agregadas, outras políticas públicas, que permitiriam implementar, na medida em que fosse sendo implantado, aquele controle de que essa região precisava; que não se poderia imaginar que a metrópole devesse ser congelada e elaborado todo o cabedal de lei e, só depois, se implantar infra-estruturas como o Rodoanel; que as hipóteses levadas a cabo no licenciamento, quer através da Avaliação Ambiental Estratégica quer através de EIA/RIMA específico, não implicavam queimar etapas ou pular prazos, pois o importante era que as discussões ocorressem e, com elas, a possibilidade de se agregarem subsídios; que era necessário ter cautela - e, sem dúvida, a Dersa, o DAIA e o Consema teriam - e se aproveitarem os custos de oportunidade que implicavam a associação, no processo de implantação desse empreendimento, entre os órgãos municipais e estaduais, como Prefeituras, CDHU, Sabesp, Dersa, DAEE e Secretarias da Habitação e do Meio Ambiente; que sugeria ao empreendedor que continuasse consultando a CDHU no que dizia respeito à realocação daqueles que seriam diretamente atingidos, e igualmente a consultasse em relação aos que seriam indiretamente atingidos, tendo em vista a possibilidade de criação de um conselho de gestão cujo papel primordial fosse agregar propostas positivas; que urbanistas como Farid reconheciam a função que o Rodoanel poderia exercer como barreira física para o crescimento desordenado, mas, para tanto, não bastava o Rodoanel como obra, mas que ele trouxesse consigo, de um lado, a sociedade organizada, e, de outro, os Poderes Públicos municipais e estaduais criando as condições para que as leis fossem cumpridas. Eloísa Rolim, representante da Emplasa, comentou que estabelecia um nexos com as colocações feitas pelo manifestante que a antecedeu no que dizia respeito à oportunidade de serem agregadas ao Rodoanel um conjunto de políticas compensatórias e de re-qualificação do território; que se vinha discutindo essa questão há muito tempo e se sabia constituir uma visão distorcida da realidade atribuir ao Rodoanel todo o passivo ambiental que a RMSP apresentava em decorrência do processo de urbanização aceleradíssimo, sobretudo nos



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

últimos trinta anos, que afetou sobremaneira os mananciais; que, sem dúvida, todos eram usuários dependentes do bem principal da vida, que era a água, e os técnicos da Emplasa, que possuíam visão urbanística e de caráter regional, foram sempre profundamente defensores do papel dos mananciais e da importância desse recurso para a sustentação da metrópole; que trouxera o retrato da mancha urbana, colhido em 2002, e a diferença significativa entre ela e aquela colhida na década de 80, verificando-se ter sido imensa a expansão desde esses anos até 1997, sobretudo nas franjas da metrópole, no trecho sul, chegando até os seus limites e comprometendo fundamentalmente os mananciais; que, na última imagem de 2002, as áreas de franja estavam-se adensando – igualmente na porção norte, na Cantareira, independentemente da existência do Rodoanel; que se via claramente a expansão em toda a porção verde, constituída por todas as figuras de conservação ambiental, e não apenas nas regiões de mananciais, e que essas imagens mostravam o alto grau de comprometimento ambiental da metrópole em virtude dessa expansão; que essas imagens mostravam também o processo de exclusão, na medida em que eram nítidas as imagens de habitação subnormal, concentrada na área intermediária da metrópole, e muito fortemente no trecho entre as represas, o que revelava a necessidade urgente de se agregarem políticas públicas que implementassem fatores corretivos na urbanização; que, por último, essas imagens mostravam que, independentemente do Rodoanel, o comprometimento das áreas de mananciais era muito grande; que, como já havia sido colocado, era importante se pensar no Rodoanel levando-se em conta o intenso processo de “metropolização”, que não envolvia tão-somente a Grande São Paulo, mas também as áreas de seu entorno, que englobavam, por sua vez, três regiões metropolitanas, a de Campinas, da Baixada Santista e a do Vale do Paraíba e Sorocaba, com eixos importantes da atividade industrial, funcionando esses conjuntos como papéis complementares, pois a cidade de São Paulo vinha desempenhando cada vez mais a função terciária de gerenciamento do capital, com funções quaternárias importantes; que as cargas geradas pela atividade industrial estariam cada vez mais fora da RMSP; que o Rodoanel teria a posição estratégica como empreendimento para a competitividade desse conjunto regional, que era o mais importante não só do País como da América do Sul; que esse era um aspecto que deveria considerar-se e que, embora a ótica ambiental fosse fundamental, também o era a da geração de competitividade para o Estado e para o País, com a possibilidade de atração de investimentos e de superação das “deseconomias” e dos gargalos representados pelos obstáculos à mobilidade; que a concepção do projeto, como via segregada, e os cuidados que a engenharia certamente teria para minimizar o mais possível os impactos ambientais nessas regiões, associados a um conjunto de políticas compensatórias e de outras que forem agregadas que tentariam mitigar o mais possível os aspectos negativos, poderiam tornar o Rodoanel um empreendimento de caráter talvez re-qualificador dessas áreas e visto num conjunto maior de políticas, e não somente como uma obra rodoviária; que o processo de discussão, que era rico, e o caráter propositivo no sentido de trazer sugestões e propostas só poderiam trazer melhorias à concepção do conjunto da obra. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Consema. O conselheiro José Francisco Guerra comentou que, como um dos representantes da Secretaria dos Transportes no Consema, haviam sido enriquecedores os questionamentos feitos em relação à área social e as preocupações externadas sobre o meio biótico, mas que se ateria a este último porque, desde o início dos estudos, houve uma preocupação muito grande em não se afetarem as áreas-núcleos da Reserva da Biosfera; que haviam sido encaminhadas as seguintes propostas: por parte da Dersa, de se criar unidades de conservação, sobretudo na várzea do Embu, no Jaceguava e no Bororé, e elaborar-se plano de manejo para a área que seria afetada no Parque do Pedroso; por parte da Igreja Messiânica,



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

de ela promover a conectividade das áreas preservadas; por parte do Semasa, outras contribuições que enriqueceriam esse projeto; que não havia lugar para a preocupação de o Trecho Sul do Rodoanel se tornar uma grande avenida, uma vez que ele contaria com apenas três intersecções, constituindo-se, pois, num projeto de mobilidade, de fluidez de tráfego e, sobretudo, de segurança; que, como representante da Secretaria de Estado dos Transportes, se colocava à disposição de todos aqueles que o procurassem e deixava claro que todas as manifestações encaminhadas à Secretaria de Estado dos Transportes seriam devidamente respondidas; que ouviu falar, por ocasião dessas duas últimas audiências, em documentos ocultos, os quais, pelo fato de serem ocultos, não poderiam ser respondidos, tornando-se necessário, pois, torná-los públicos para que recebessem o tratamento devido. O conselheiro Marcos Vinicius Oliveira Degenaro comentou ter-se questionado, por ocasião dessa audiência, o fazer ou não fazer, o sim ou o não, o se fazer assim desse jeito ou não desse jeito, e ter constatado que o que gerara maior expectativa em relação ao Rodoanel e ao Ferroanel fora a chance de este último empreendimento contribuir para que fluísse o tráfego de trens de passageiros, pois boa parte da população do ABC trabalhava fora dessa região e necessitava de um sistema de transporte mais ágil, até mesmo para que sua vida tivesse uma melhor qualidade; que existiam muitos questionamentos acerca da dinâmica urbana, caso o Ferroanel não fosse implementado em alguns anos, e que, em relação ao Rodoanel, os questionamentos diziam respeito ao seu potencial transformador de territorialidade e de diversificação, à geração de impactos no espaço construído/criado e a um possível crescimento caótico e desordenado em seu entorno, e que esse empreendimento era importante para as relações do Brasil com o Exterior; que o Município de São Bernardo do Campo precisava de um conjunto de intervenções estratégicas que causassem efeitos além do seu território, ou seja, no âmbito regional, pois só assim haveria condições para que esse Município tivesse um desenvolvimento econômico e social. Francisco José de Toledo Piza, depois de declarar que a ABES subscrevia o posicionamento feito pelo Arquiteto Eduardo Trani, comentou: 1) que o Plano Diretor do Município, elaborado nos anos sessenta, previa a implantação de vários reservatórios de abastecimento de água na RMSP, principalmente porque o Reservatório do Guaió, no Alto Tietê, havia sido consumido e consumado pelo uso e ocupação desordenadas do solo em quarenta anos; 2) que o crescimento desordenado nas regiões de mananciais contrariava a Lei de Mananciais editada em 1976, que estabelecia que se desse em menor densidade a ocupação das áreas mais próximas dos corpos d'água; 3) que igualmente não fora implementado o Plano Diretor da Zona Sul, editado em 1986/87, que determinava a criação e instalação de parques com o objetivo de conterem o crescimento e a ocupação nas áreas do entorno da Bacia do Guarapiranga, e que se esperava que o Rodoanel cumprisse esse papel de barreira natural. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. Frederico Bussinger, Secretário dos Transportes indicado da Prefeitura Municipal de São Paulo, chamou atenção para o questionamento feito em relação à expansão da metrópole e ao processo de conurbação em curso dos Municípios localizados no entorno da RMSP, argumentando que esse fenômeno não ocorria apenas no Brasil, motivo por que constituía uma das preocupações do século, e que o Rodoanel funcionaria como uma barreira a essa ocupação, provocando, desse modo, um “desimpacto” ambiental, e que, para projetar-se um cenário com a inserção desse empreendimento, lançou-se mão das informações contidas no melhor banco de dados existente no Brasil, que incluía pesquisas de origem e destino das cargas; que o Ferroanel constituiria importante impulso para a utilização das ferrovias brasileiras, e que o Rodoanel, por se tratar de uma rodovia fechada, não provocaria adensamento populacional em seu entorno, como igualmente aconteceu com as Rodovias dos Imigrantes e Bandeirantes e como uma



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

outra que cruzava a cidade de Boston, nos Estados Unidos, pois todas elas geraram pouquíssimo adensamento; que o Rodoanel era uma obra que, além de não causar essas conseqüências, acarretaria benefícios diretos para a população paulistana. Osmar Mendonça, Secretário Municipal de Habitação e Meio Ambiente de São Bernardo do Campo, depois de declarar que o Município de São Bernardo apoiava a construção do Rodoanel e que este apoio se fundamentava em critérios e princípios que se consolidaram no decorrer das inúmeras reuniões realizadas com os técnicos da Dersa, em cujo contexto se discutiu exaustivamente a possibilidade de a implantação desse anel viário não repetir a experiência vivida por São Bernardo por ocasião da construção da Rodovia Anchieta, quando um acampamento de trabalhadores deu lugar ao surgimento de uma imensa favela cujo processo de urbanização durava trinta anos, fez os seguintes comentários: 1) que, no entorno da Via Anchieta, se instalara a Wolkswagen, uma empresa importante, não só pela sua grande produção, mas também pelo fato de ter sido o berço do sindicalismo em cujo bojo surgiram idéias novas para a democratização do Brasil; 2) que a construção da Rodovia dos Imigrantes, por sua vez, não gerou o mesmo adensamento a que a Via Anchieta deu lugar, e que a segunda pista da Rodovia dos Imigrantes gerou menor impacto ainda; 3) que nunca ocorreu na história do País uma discussão tão longa e intensa como essa a que o Rodoanel deu lugar, o que era muito importante, uma vez que os anos de ditadura criaram, na população, uma grande desconfiança em relação às ações do Estado; 4) que o Comitê de Bacias posicionou-se favoravelmente à construção do Rodoanel e que a integração e diálogo entre as mais diferentes instâncias eram fatores decisivos para a melhoria da qualidade de vida de todos; 5) que, levando-se em conta um possível atraso no processo de construção dessa obra, chegou-se ao consenso de que se construiria uma alça próxima da Rodovia dos Imigrantes para facilitar a saída de transporte de cargas do Município de São Bernardo do Campo; 6) que o processo de licenciamento do Rodoanel vinha incluindo a participação e a crítica de todos que pretendiam participar, mas que o apoio oferecido não era incondicional, pois se acompanharia passo a passo a construção do Rodoanel; 7) que a compensação ambiental deveria ser feita no Município onde seriam gerados os impactos que estavam sendo compensados; 8) que o reassentamento e a decorrente indenização que ocorreriam seriam, no Município de São Bernardo do Campo, acompanhados pela Prefeitura e pelas associações dos moradores, implementando-se, nessa ocasião, a política de habitação adotada pelo Município, que, em cinco anos, tornou possível a construção de 4 mil unidades habitacionais, a urbanização de várias favelas e, só nesse ano, tornou possível a construção de 500 unidades habitacionais, o que demonstrava que se tinha experiência e critérios para se realizarem assentamentos; 9) que outra preocupação dizia respeito à necessidade de se construir o Trecho Sul do Rodoanel “de cabo a rabo” – desculpando-se pela expressão -, porque, se ele começasse na Rodovia Régis Bittencourt e parasse na Rodovia Anchieta, esta não seria mais uma rodovia, e, sim, uma avenida, acarretando grandes problemas para o Município de São Bernardo do Campo, e que, por outro lado, se ele começasse em Mauá e parasse na Rodovia Anchieta, o problema teria a mesma dimensão, motivo por que acreditava ser fundamental para o Município de São Bernardo deixar registrada essa preocupação e fazer o apelo constante do manifesto que passaria a ler: “O Trecho Sul do Rodoanel tem de ser feito totalmente, de uma vez só, porque, se não for assim, o impacto será muito grande na cidade, provocando-se um caos e jogando-se mais caminhões de carga em suas ruas, e que se tinha certeza de que essa preocupação era compartilhada pelo Governador do Estado, pela Dersa e pelo Secretário-Adjunto da Secretaria de Estado dos Transportes”. Passou-se à etapa das réplicas.. Paulo Tromboni, Secretário-Adjunto da Secretaria de Estado de Transportes, comentou que, depois de ouvir atentamente tudo o que havia sido colocado,



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

ofereceria alguns esclarecimentos: 1.) que o objeto dessa audiência era o Trecho Sul e que, em relação às pendências do Trecho Oeste, informava que dos 280 milhões do orçamento ambiental daquele trecho cerca de 94% já estavam realizados; 2.) que as discussões sobre o Rodoanel não estavam sendo feitas de forma acelerada, pois houve um longo processo de debates, em cujo decorrer alguns interlocutores mudaram de opinião e ficaram um pouco perdidos no meio do processo, que já durava mais de dez anos; 3.) que a AAE não era um estudo de impacto ambiental e, portanto, não havia nenhum rito estabelecido para sua tramitação, tendo sido concebida e construída em função de demanda do Consema e na condição de um estudo que desse conta da inserção desse empreendimento no âmbito metropolitano; 4.) que, com relação às alternativas modais de transporte público versus rodoviário, havia sido produzido um longo e aprofundado estudo chamado Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes do Estado de São Paulo, que demonstrava a inexistência de outra solução para transposição rodoviária em São Paulo que não fosse o Rodoanel, e que, para se diminuir a participação do rodoviarismo no Sistema de Transportes no Brasil, era preciso, além do Rodoanel, o Ferroanel, que possibilitaria ampliar a participação do transporte ferroviário de 5% para 31% em 2020, e que ambos faziam parte da concepção de mudança da matriz dos transportes sustentada pelo Governo do Estado; 5.) que os dados sobre transportes eram atuais e de qualidade, baseados em pesquisas recentes realizadas pelo Metrô e pela Dersa, entre outros órgãos; 6.) que, com relação à expansão da mancha urbana, a qual vinha ameaçando as áreas de mananciais, a implementação do Rodoanel não agravaria esse crescimento, pois os estudos simularam como seria a cidade com e sem Rodoanel e concluíram que as diferenças seriam muito pequenas, pois o Rodoanel era uma rodovia perimetral fechada, com quatorze acessos ao todo, pela qual não passariam ônibus, e que a expansão urbana era consequência direta da expansão viária radial - avenidas e estradas - interligadas maciçamente com o viário local, por onde passava o transporte urbano coletivo; 7.) que não era possível se pendurar no Rodoanel todas as políticas urbanas que se sonhava um dia fossem realizadas; 8.) que o Rodoanel era uma oportunidade de se fazer política metropolitana; 9.) que o empreendimento contribuiria para melhoria da ocupação do entorno, facilitaria a descentralização industrial do Estado, colaboraria com o escoamento de mercadorias e que, ao fazer as três ligações no ABC acima do Braço do Rio Grande, esterilizaria a possibilidade de expansão urbana na região dos mananciais. A representante da equipe técnica responsável pelos estudos ambientais, Ana Maria Iversson, ofereceu os seguintes esclarecimentos: 1. que agradecia as opiniões e sugestões feitas durante a audiência, que todas haviam sido anotadas e seriam devidamente respondidas e consideradas; 2. que, com relação à isenção e à experiência da equipe formada por trinta profissionais, ela se sustentava nos diversos estudos que elaborou ao longo dos anos, como aqueles acerca do prolongamento da Rodovia Bandeirantes e da duplicação da Rodovia dos Imigrantes, além da experiência havida com a elaboração dos estudos sobre o Trecho Oeste, os quais faziam parte do EIA sobre o Trecho Sul, e a oportunidade de se construir junto esses dois trechos constituiria, sem dúvida, um grande desafio; 3. que, com relação à passagem de fauna a leste do Parque do Pedroso, tratava-se de uma proposta viável que fazia parte do projeto; 4. que, com relação à proposta formulada pela Igreja Messiânica e que dizia respeito à conservação da área de Jaceguava, ela era bem-vinda, pois garantiria a preservação integral dessa área que era considerada de proteção pelo Plano Diretor de São Paulo; 5. que diversas dúvidas colocadas eram respondidas pelo EIA/RIMA, e que, nessa meia hora que lhe era reservada na etapa das réplicas, era impossível abordá-las de modo satisfatório; 6. que, com relação às desapropriações, se evitaram as inferências em moradias já existentes, regularizadas ou não, mas que a implantação desse anel viário constituiria



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

a possibilidade concreta de se regularizarem os imóveis conservados, e isso com qualidade ambiental melhor para a população e para a área de mananciais, e que se encontrava ainda na fase preliminar a elaboração dos cálculos, pois o traçado estava sendo ainda analisado pelos Municípios envolvidos, mas que, quando se chegasse a um consenso, seria feito cadastro oficial de todos imóveis e oferecidas respostas que garantissem a reposição em condições aceitáveis pelas famílias, que ou receberiam o valor da desapropriação ou concordaria com a solução do reassentamento; 7. que seria desenvolvida uma série de programas sociais, a serem fiscalizados por um conselho consultivo com representatividade e capaz de acompanhar as obras; 8. que foram estudados também traçados ao norte do Parque do Pedroso, mas não foram consideradas ambientalmente viáveis. Carlos Bocuhy, representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, comentou que: a) o programa de rodovias norte-americano implementado na década de 60, que cortou grande regiões urbanas, levou ao sucateamento as linhas de bondes existentes em Detroit e Chicago, e o curioso foi que essas linhas, que haviam sido compradas através de concessões financiadas pela Standart Oil, foram misteriosamente queimadas no dia de sua entrega, o que marcou a passagem definitiva para o modal rodoviarista, e que a população de cidades como Los Angeles, que fizeram a opção definitiva pelo automóvel, em virtude da grande concentração de poluentes na atmosfera se via atualmente privada de realizar um churrasco, pois ele pioraria ainda mais as condições ambientais dessas cidades absolutamente saturadas; que cidades como San Francisco, Filadélfia e outras mantiveram os bondes, e essa alternativa se mostrou ambientalmente mais correta, pois, como atestam seus urbanistas, a opção rodoviarista foi absolutamente equivocada; que, ao se pedir que o Rodoanel fosse estudado com maior cautela, se pretendia desmistificá-lo, de modo a que não fosse mais alardeado como uma Caixa de Pandora às avessas, na medida em que vinha sendo apresentado como um instrumento econômico para ordenação territorial na ausência de todas as outras políticas públicas, quando na verdade ele seria um fator de indução à ocupação do solo; que, em relação ao modal de ferroviário, São Paulo havia-se tornado um Estado de passagem, onde as ferrovias serviam apenas de terminais para descarga no Porto de Santos, não se tendo mais o controle desse processo depois de sua privatização; que a iniciativa privada que vinha sufocando a metrópole deveria ser mais bem-equacionada, de modo a não mais provocar esse gargalo que lançava a metrópole num caos; que se discutir essa questão do ponto de vista do caos constituía uma verdadeira generosidade, na medida em que se mostrava aquilo que realmente estava acontecendo; que, em decorrência da declividade de apenas 6% da Rodovia dos Imigrantes, que ligava São Paulo ao Porto de Santos, havia a necessidade de se qualificá-la novamente; e que existiam inúmeras outras dúvidas sobre questões até agora não-solucionadas, tendo-se a impressão de que se mergulhava num caos no qual se inseriria o Rodoanel, que esse projeto deveria ser discutido num tempo mais adequado e com a utilização de uma metodologia que não validasse o critério econômico como instrumento para ordenação territorial, porque, se se implementasse essa perspectiva, outros desdobramentos ocorreriam, na medida em que a valorização da terra não garantiria a não-ocupação, mas, sim, um outro tipo de ocupação que geraria os mesmos efeitos negativos, tais como impermeabilização do solo, atração de pequenos comércios no entorno e o mesmo círculo vicioso; que, por esses motivos, o movimento ambientalista entraria com uma Ação Civil Pública, com objetivo de anular esse processo, em decorrência dos problemas apontados. Antônio Carlos Simão, representante do Consema, comentou que, pela primeira vez no Brasil, havia sido utilizada a Avaliação Ambiental Estratégica como instrumento de análise de possíveis efeitos macro-ambientais, e que a modelagem aplicada ao Projeto Rodoanel Metropolitano Mário Covas levou à conclusão de que ele era viável ambientalmente e que era



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

prioritário que se implementasse o Trecho Sul; que, como representante da Associação Paulista dos Municípios, era porta-voz dos prefeitos das cidades por onde o Rodoanel passaria e que eles haviam elaborado e encaminhado documento que continha contribuições para o EIA; que o processo de licenciamento ambiental era juridicamente legal, e que as contribuições apresentadas seriam acatadas pelo empreendedor; que, embora as críticas fossem bem-vindas, era preciso se pensar que o desenvolvimento sustentável era a grande solução para a ecologia, motivo por que se pedia a solidariedade de todos para que o pacto federativo fosse implementado, uma vez que, ao serem definidos corretamente as atribuições do Estado, da Federação e dos Municípios, se tornaria possível alcançar o desenvolvimento sustentável, respeitando-se o Artigo 23 do pacto que tratava o meio ambiente com seriedade no País. O Secretário-Executivo do Consema, depois de informar que todas as etapas da audiência pública haviam sido cumpridas, esclareceu que aquele que, eventualmente, tivesse ainda qualquer contribuição a oferecer e quisesse agregá-la ao processo, teria o prazo de trinta (30) dias, contado a partir da data da última audiência, 2 de dezembro de 2004, para enviá-la à Secretaria Executiva do Consema, através de correspondência registrada ou protocolando-a diretamente nesse setor. Foram entregues, durante a audiência, os seguintes documentos: 1.) Ofício nº 051/04-GP intitulado “Avaliação do Empreendimento Rodoanel Trecho Itapecerica da Serra–Sul”, encaminhado pela Prefeitura do Município de Itapecerica da Serra e assinado pelo Prefeito do Município de Itapecerica da Serra, Lacir Ferreira Baldusco, com contribuições; 2.) Ofício nº 150/04-SEMA, encaminhado pela Prefeitura da Estância Turística de Embu e assinado pelo Secretário do Meio Ambiente de Embu, João Carlos Piscirilli Ramos, com proposta de alteração; 3.) Correspondência encaminhada pelo senhor Sílvio Nunes, com propostas; 4.) Documento encaminhado pela Câmara Técnica de Planejamento – Grupo Técnico Rodoanel - do Subcomitê Cotia Guarapiranga, com contribuição; 5.) email encaminhado pelo arquiteto Paulo Bastos, com considerações; 6.) Manifesto “Respeito por Parelheiros”, com abaixo-assinado e encaminhado pelo Fórum de Desenvolvimento Sustentável Local Rumos de Parelheiros; 7.) Documento encaminhado pela Associação Brasileira da Indústria Química-Abiquim intitulado “Manifesto da Comissão de Transportes da Abiquim”; 8.) Documento intitulado “Manifesto do Setor Produtivo Tramo Sul do Rodoanel Mário Covas”, encaminhado pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo-FIESP; 9.) Contribuições e sugestões contidas no documento intitulado “Rodoanel – EIA/RIMA Trecho Sul – audiência pública”. Em seguida declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, José Goldemberg, agradecia a presença de todos e declarava encerrados os trabalhos. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Diretora da Divisão de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do Consema, lavei e assino a presente ata.

PS-ARMBP-MSV