



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 Embu, em 2 de dezembro de 2004.

Realizou-se no dia 2 de dezembro de 2004, às 17 horas, no Auditório da Prefeitura Municipal de Embu, Rua Andrônico dos Prazeres Gonçalves, 114, Centro, Embu-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, aos representantes de entidades civis e ambientalistas, enfim, a todos 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 inicialmente compor a Mesa de Trabalhos, chamando para dela fazerem parte os representantes da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Eng^o Pedro José Stech, e do Conselho Estadual do Meio Ambiente, Eduardo Trani. 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 um projeto específico 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, Eng^o 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 de Estado dos Transportes, comentou que o Rodoanel Metropolitano Mário Covas era parte integrante do Plano Diretor de Desenvolvimento de Transportes do Estado de São Paulo, cuja implantação visava 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 sua função seria fazer a transposição rodoviária, interligando esses eixos viários e, além destes, atingir os seguintes objetivos: 1) fazer com que o tráfego de passagem seja desviado de dentro da cidade para o Rodoanel; 2) atrair o tráfego de longa distância; 3) superar o gargalo existente na transposição rodoviária da RMSP; que, por outro lado, a construção do Ferroanel, juntamente com a do Rodoanel, era igualmente superar o gargalo de transposição ferroviária que se situava na Estação da Luz, fazendo com os trens aquilo que o Rodoanel faria com os caminhões; que, portanto, Ferroanel e Rodoanel eram duas infra-estruturas do Sistema de Transportes do Estado que, além de superar esses gargalos, permitiriam promover-se a intermodalidade dos transportes, através de centros logísticos integrados, e ampliar de 5 para 31% a participação dos trens no transporte de cargas; que o Consema exigiu fosse feita uma Avaliação Ambiental Estratégica do Rodoanel pelo fato de ele se inserir na RMSP, avaliação esta aprovada com a exigência de que o licenciamento se desse em etapas, com um



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

EIA/RIMA para cada trecho, e que fosse dada prioridade ao Trecho Sul, pelo fato de atrair mais tráfego de passagem e de estabelecer a ligação de todo o sistema de transporte 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, três a serem efetivadas com a construção do Trecho Sul, três com a construção do Trecho Leste, uma que se estabeleceria com a Rodovia Fernão Dias, e mais duas com a construção do Trecho Norte, e que essas duas últimas ainda dependiam de decisão futura; que outro ponto fundamental na análise do Rodoanel era sua inserção na estrutura verde do entorno da cidade, pois sua concepção permitia que se integrasse na zona de transição da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, embora não alcançasse nem a zona-núcleo nem as zonas-tampão; que, em termos de tráfego, o Rodoanel realizaria o papel fundamental de atrair 22% o transporte de caminhões para o entorno da RMSP e representaria, aproximadamente, 5% das viagens em uma projeção para 2020; que metade do tráfego comercial que passaria pelo Rodoanel corresponderia a caminhões de passagem pela RMSP e a outra metade ao tráfego a longa distância dentro da própria metrópole e que o efeito dessa atração no trânsito de São Paulo seriam: a) uma redução, aproximadamente, de 8% no tempo médio das viagens internas de automóvel na RMSP; b) uma diminuição de 2/3 do risco de acidentes com os veículos que transitarem pelo Rodoanel - por se tratar de rodovia classe 0 de alto padrão técnico com condições superiores às das demais rodovias - e em porcentagem ainda maior no viário urbano; que outro ponto importante era seu papel na indução à ocupação da periferia de São Paulo, tendo esse aspecto sido abordado pela Avaliação Ambiental Estratégica em cujo contexto foram realizadas simulações, uma que projetou o crescimento esperado da cidade sem o Rodoanel e outra, com sua inclusão, o que permitiu verificar que seu impacto no crescimento adicional era desprezível, e isso por várias razões: 1º) porque a periferia de São Paulo cresceria de 7,4 para 9,8 milhões de habitantes nesses próximos quinze anos; 2º) porque os acessos à periferia da RMSP se encontravam completamente garantidos, pois ela era servida por um grande sistema viário composto por estradas vicinais, ruas, avenidas e grandes rodovias; 3º) por consistir o Rodoanel numa rodovia perimetral fechada, que dava a volta, fazia o contorno, só se tendo acesso a ela através das intersecções planejadas; 4º) porque o sistema de transporte coletivo de São Paulo era composto por linhas municipais e intermunicipais, linhas estas que não trafegariam pelo Rodoanel, que, por não ser radial, em nada auxiliaria o transporte da população da periferia, atraindo apenas o tráfego de automóvel de longa distância; 5º) porque a geração de emprego adicional, pelo Rodoanel, na periferia, mobilizaria a mão-de-obra desempregada; 6º) porque, sendo fácil o acesso à RMSP em todas as suas posições, esse empreendimento com nada contribuiria; 7º) porque a contribuição desse empreendimento para a desconcentração industrial do Estado de São Paulo, ao facilitar o acesso, provavelmente, promoveria: a) maior adensamento da mancha urbana existente, uma vez que as cidades com estruturas de transporte perimetrais 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) porque seria gerado emprego nas Zonas Leste e Oeste e no ABC, pois o melhor acesso que facilitaria à implantação de empresas em sua vizinhança; d) e, por último, porque, com a valorização da terra que a implantação desse empreendimento promoveria, o solo e os espaços urbanos no entorno do empreendimento seriam mais-bem utilizados, o que concorreria para facilitar a atuação de outros órgãos do Estado e dos Municípios, que, evidentemente, possuíam melhores condições para controlar os empreendimentos formais do que os bairros irregulares e os loteamentos e empreendimentos clandestinos. Ana Maria Iversson, representante da



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

empresa consultora responsável pela elaboração Estudo de Impacto Ambiental, a Fundação Escola de Sociologia e Política do Estado de São Paulo, esclareceu que o empreendimento previa a construção de uma rodovia nos mesmos padrões do Trecho Oeste, com pistas separadas, canteiro central, com faixa de domínio bastante larga e com abundante vegetação, destinando-se 20% do seu espaço às faixas de rolamento - três em cada sentido, com exceção do trecho entre as Rodovias Imigrantes e Anchieta - num total de 57 km -, que contaria com quatro faixas, cuja largura total, quando compartilhada com o Ferroanel, seria 160 m e todas elas seriam pavimentadas; que, em virtude de suas características de rodovia expressa bloqueada, esse trecho teria pistas separadas e controle de acesso e os usuários só poderiam nelas adentrar através das intersecções especialmente projetadas para esse fim, intersecções estas que se integravam às rodovias troncais e ao sistema viário municipal; que esse trecho contaria com duas intersecções intermediárias, uma no cruzamento das Rodovias Imigrantes e Anchieta e outra em sua chegada, intersecção esta que interligaria esse anel com a Avenida Papa João XXIII, na cidade de Mauá; que inquestionavelmente ocorreria um controle total dos acessos e seriam executadas, com essa finalidade, adaptações no sistema viário existente; que a área de influência indireta abrangeria 40% da extensão da RMSP, correspondendo a dezessete Municípios, entre os quais Embu, Santo André, São Bernardo do Campo, Taboão da Serra; que, por sua vez, a extensão da área de influência direta seria de 17.700 ha e corresponderia a 2,2% da RMSP, abrangendo oito Municípios, sobre os quais foram realizados estudos detalhados, os quais tornaram possível escolher o melhor traçado do ponto de vista ambiental; que outro critério utilizado na escolha da alternativa e traçado foi a ocorrência de impactos locais de baixa magnitude e o mínimo de interferências nos Municípios por onde passaria o Rodoanel; que a área diretamente afetada corresponderia a toda área do entorno e à área de intervenção direta e possuiria 130 metros de largura nos trechos somente rodoviários e 160 metros nos trechos em que seriam compartilhados com o Ferroanel; que foram identificados 71 potenciais impactos nas áreas diretamente afetadas e nas de influência direta e indireta, tendo cada um deles sido estudado detalhadamente, de modo a permitir ou até mesmo evitar sua ocorrência ou minimizar ou compensar seus impactos, contribuindo, desse modo, para a melhoria da qualidade ambiental da região, e que haviam sido propostas 110 medidas, divididas em 26 programas; que, em relação aos recursos hídricos, foram caracterizadas as Bacias Hidrográficas dos Rios Tamanduateí, Grande, Taiacupeba, Cotia-Pinheiros e dos Reservatórios Guarapiranga e Billings; que, em relação à área de proteção aos mananciais - motivo de grande preocupação para a população da RMSP como um todo e, especialmente, para a da região -, foram realizados mapeamentos detalhados, identificando-se as distâncias entre esse empreendimento das captações de água, que seriam: a) 13 km daquela que era feita na Represa de Guarapiranga; b) relativamente distante da captação do Taquacetuba; c) muito próxima da captação do Rio Grande, onde se propunha implantar projeto de drenagem que redirecionasse o escoamento original das águas superficiais de maneira a recompor a situação de drenagem natural do terreno e a não interferir nas condições de segurança da pista; que todos os cruzamentos com drenagem natural estavam sendo projetados de maneira a garantir o restabelecimento das condições naturais, para cuja consecução se previa também a instalação de caixas de drenagem em todos os pontos sensíveis ao longo do Trecho Sul; que foram realizadas simulações de acidentes com cargas perigosas, verificando-se que, na pior das hipóteses, a concentração de diluição de produtos químicos atingiria a captação da Sabesp 3 horas depois do acidente, numa proporção dez vezes menor do que o limite que suspenderia o abastecimento; que os parques somavam 280 hectares e exerciam papel fundamental na retenção da poluição; que todas as penínsulas localizadas próximas da Rodovia Anchieta eram ricas em



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

vegetação e a cada dia se tornavam mais habitadas, apesar de não disporem de rede de saneamento, tendo sido desapropriadas com vistas à criação de parque de proteção; que, com vistas à simulação da poluição a ser gerado pelo tráfego de caminhões, se utilizou modelagem que, além de considerar todas as emissões, levou em conta também a topografia, os dados climáticos, as novas emissões e seu destino, e, com base em todos esses dados, concluiu-se que não seriam ultrapassados os padrões nos bairros próximos do Rodoanel, mas, pelo contrário, se geraria impacto positivo com a melhoria da qualidade do ar da RMSP; que, com relação à vegetação, seriam retirados 212 hectares de matas, que correspondiam a 6% daquela existente na área, impacto este a ser mitigado com a adoção das seguintes medidas: 1.) criação de dois parques, um em Jaceguava e outro no Bororé, num total de 600 hectares, 2.) implementação de Plano de Manejo do Parque do Pedroso, 3.) plantio de 1016 hectares de matas no entorno do Rodoanel, de espécies idênticas às que seriam removidas; que, com relação às desapropriações, embora tenha-se 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, ou em dinheiro ou em reassentamento, de acordo com interesse de cada família; que 25% do valor do investimento previsto para o Trecho Oeste seriam utilizados na implementação de medidas ambientais compensatórias e que a implantação do Rodoanel seria uma oportunidade para toda a região sul se beneficiar de investimento grande do setor público, que iria contribuir significativamente para a melhoria da qualidade ambiental da região. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Coletivo das Entidades Ambientais com Cadastro no Consema. Carlos Bocuhy procedeu à leitura de documento elaborado por Paulo Bastos, que não pôde comparecer a esta audiência: “Os problemas centrais da concepção e encaminhamento do Projeto Rodoanel podiam ser sintetizados como se segue. 1) Qualquer necessidade ou demanda premente de grande escala - como era o caso do transporte de carga na cidade de São Paulo com destino ao Porto de Santos - tinha, obrigatoriamente, de ser pensada em termos do seu atendimento conjuntamente com o universo de fatores indicadores de outras questões que também se faziam presentes de forma aguda, particularmente nas regiões metropolitanas de alta concentração, como é o caso da RMSP.2) Assim uma obra como essa não poderia deixar de considerar as dinâmicas urbanas, mobilidade e assentamento das populações e atividades produtivas, como, por exemplo, a capacidade de suporte ambiental, a preservação dos recursos hídricos e dos fluxos da vida animal e vegetal. O grau de prioridade de investimento que significava, em face da evidente inferioridade do modo de transporte rodoviário relativamente ao ferroviário, enfim, ao conjunto de fatores que exigia planejamento integrado, ao contrário da estreita visão setorial que a defesa do Rodoanel rotineiramente apresentava.3) Reduzir a discussão, não só a pedaços do Rodoanel, mas a uma Avaliação Ambiental Estratégica do empreendimento, que, do ponto de vista do planejamento metropolitano defendido publicamente pelo próprio Governador, era necessariamente abrangente para ser efetiva e nada tinha de estratégico, uma vez que se tratava de inseri-la num modelo de procedimento que tinha produzido os desastres urbanos ambientais e sociais que todos conheciam. Pior ainda: era o atropelo da discussão, sem a facilitação de acesso à enxurrada de justificativas, informações e índices da Avaliação Ambiental Estratégica, insuficientes como se viu na exposição oral pública feita para balizar-se a questão, deixando de propiciar, como deveria ser obrigatório em uma comunidade civilizada, a análise e o amadurecimento objetivos e não-passionais dessa mesma comunidade, no que dizia respeito às intervenções das quais ela não poderia continuar sendo apenas um paciente. 4) Os depoimentos feitos em audiência pública pelas famílias já negativamente afetadas por si só faziam ecoar um sinal de alerta, mostrando com simplicidade que o quadro era muito mais complexo do que



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

aquele apresentado pelos mentores do Rodoanel. O alerta soava ainda mais estridente quando se propunha o avanço sobre uma das áreas mais importantes de mananciais de abastecimento de São Paulo. A ocupação de parte dessas áreas por segmentos das populações carentes já se devia, entre outros fatores, à inexistência de uma política urbana de uso e ocupação do solo que possibilitasse o atendimento à demanda habitacional desses setores, enquanto o centro expandido ia perdendo população, exibindo enorme acervo de edifícios vazios ou subaproveitados. A própria questão tão alegada de melhoria com o Rodoanel do trânsito infernal da cidade não se sustentava quando se entendia que era o uso e a ocupação do solo e o modo de transporte individual predominante em São Paulo seus fatores determinantes, e não os pequenos, médios ou grandes anéis aqui implantados, figuras abstratas embora geometricamente atraentes, que vieram resolvê-lo. Nesse quadro não eram necessárias muitas pesquisas para se enxergar o que era evidente. Haveria indução a mais ocupação ao longo do Rodoanel. E não só das camadas mais pobres, como demonstravam os negócios imobiliários que se estavam realizando, inclusive nas áreas onde existia apenas a expectativa de construção do empreendimento. 5) Era por essas razões que não se poderia aceitar sem a devida e fundamentada discussão uma proposta que tinha sérios vícios de nascença e que, ao que tudo indicava, deveria ser vista a partir de certos padrões mais abrangentes com objetivos de fato estratégicos, de modo a contemplar a solução dos inegáveis problemas de transporte de carga para São Paulo e para o Porto de Santos de forma articulada, com encaminhamento das outras questões metropolitanas, pois não se poderia continuar produzindo os passivos ambientais, urbanos e sociais que acabavam sendo também passivos econômicos.” Carlos Bocuhy declarou que estava protocolando documento acima transcrito. Marússia Whately, representante do Instituto Sócio-Ambiental, comentou que, no exíguo prazo de uma semana, essa era a terceira audiência pública sobre o Trecho Sul do Rodoanel, e que seria muito difícil para a população entender o projeto e se esclarecer adequadamente a respeito de suas implicações e que essa correria contra o tempo talvez fosse uma estratégia muito apressada para tornar viáveis as obras o mais rápido possível, deixando para trás uma série de discussões importantes, entre as quais a dos impactos dessa obra na vida da população da RMSP; que se estava discutindo o Trecho Sul, mas, na realidade, não havia nenhuma análise consistente sobre o Trecho Oeste, que já estava construído, e o que se conhecia eram os depoimentos assustadores, e não se tinha a mínima segurança de que esses mesmos impactos negativos não se repetiriam no Trecho Sul, e, o que era pior, nas áreas de mananciais; que perguntava por que não se elaborou esse estudo utilizando-se a realidade verificada no Trecho Oeste para basear todas as simulações feitas até agora para o Trecho Sul; que apresentaria simulação elaborada pela entidade que representava, com o intuito de mostrar o que aconteceria com as áreas de mananciais se continuasse esse ritmo de ocupação; que a simulação tinha como área de abrangência aquelas compreendidas pelas Represas Billings e Guarapiranga, pela APA do Capivari e pela região do Trecho Sul e que partia dos seguintes pressupostos: a) cenário de expansão urbana era aquele apresentado pelo Governo do Estado na AAE do Rodoanel, ou seja, uma situação de ocupação intensa e descontrolada; b) um olhar para a realidade surgida com a implantação do Trecho Oeste e, em decorrência, com a valorização dos terrenos em torno do Rodoanel, com um processo de especulação imobiliária e com o impacto desses fenômenos na ocupação das áreas de mananciais; 3) fragilidade dos instrumentos do Rodoanel, principalmente no que dizia respeito aos novos acessos ao sistema viário e ao controle dessa rodovia numa área com dinâmicas tão complexas como eram as de mananciais; que se fez um cruzamento dessa dinâmica com o que aconteceria com a saúde das duas represas a serem cortadas por esse Trecho Sul - as Represas Billings e Guarapiranga -, saúde esta que



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

se baseava nos índices de qualidade da água e da vida aquática utilizados pela Cetesb, como também na poluição decorrente da quantidade de esgotos nelas lançados, no assoreamento, ou, melhor, na quantidade de terra que nelas cairia, na diminuição de sua capacidade de preservação em decorrência dessa terra, na impermeabilização e, em última instância, no risco que a população correria ao longo do tempo bebendo água tão poluída; que, a partir das imagens mostradas, se poderia ver, passo a passo, as alterações – e sua significação - sofridas pelas Represas Billings e Guarapiranga, no que dizia respeito ao processo de ocupação de 1989 para cá; que, com a implantação do Trecho Sul em 2010, se teria ao longo do Rodoanel uma área em que a valorização acabaria criando outros usos e expulsando a população mais pobre para os entornos; que, considerando-se ainda a fragilidade dos instrumentos em relação aos acessos do Rodoanel, principalmente, e às dinâmicas existentes nessa região, que eram bastante complexas, se acreditava muito difícil conterem-se as demandas que surgiriam em relação aos acessos no Trecho Sul, como, por exemplo, em Itapeperica, M´Boi-Mirim e Teotônio Vilela, ocorrendo, fatalmente, aumento significativo na expansão, o que levaria a qualidade das represas a níveis péssimos; que as conclusões desse estudo a respeito do Rodoanel eram as seguintes: a) que ele contribuiria para a expansão urbana, não em torno dele, uma vez que ocorreria mudança significativa do valor do solo, como aconteceu com a implantação do Trecho Oeste; b) que seus acessos apresentavam fragilidade; c) que se deveria olhar para o Trecho Oeste com o intuito de se compreender o que aconteceria com o Trecho Sul; d) que havia necessidade de se discutirem e se reverem os modelos de simulação utilizados até agora, de modo a incluírem outras variáveis, e não somente as de emprego e renda, que não condiziam muito com a realidade existente na região; e) e, finalmente, que igualmente eram frágeis as compensações propostas; que, com base em todos esses dados, se propunha fossem mais detalhados e discutidos os estudos acerca do Rodoanel, porque se tratava de empreendimento importante, que se localizaria numa região mais importante ainda, que era a RMSP, e que afetaria um recurso que era fundamental para a vida dessa região. César Pegoraro, representante da SOS Mata Atlântica, comentou que a participação da sociedade civil apresentando sua visão sobre o projeto era fundamental, pois fazia um contraponto com os dados apresentados pelo empreendedor; que a metrópole de São Paulo já enfrentava grande escassez de recursos hídricos e que o Rodoanel passaria justamente dentro da caixa d’água da metrópole que era responsável pelo abastecimento de 4 milhões de pessoas; que exatamente na zona de transição da Reserva da Biosfera, onde seria implantado o traçado do Trecho Sul, existiam remanescentes expressivos de matas e recursos hídricos importantes; que a área total do Parque do Embu era de 4 milhões m², o qual seria subaproveitado pelo projeto; que mais uma vez criticava a velocidade com que o processo de licenciamento do Trecho Sul Modificado vinha sendo conduzido, pois, na realidade, tratava-se de projeto novo que precisava ser bem-discutido com a sociedade civil, em decorrência de seus diversos impactos; que, em decorrência da ausência de uma efetiva política metropolitana de transporte público - o que, sem dúvida, levava ao sucateamento do transporte ferroviário e ao reconhecimento da prioridade do transporte rodoviário -, o Rodoanel era apresentado como a única possibilidade disponível, sem se discutirem outras alternativas; que o Trecho Sul seria construído nos mesmos padrões do Trecho Oeste, cujas falhas graves não foram corrigidas, entre elas: 1.) a abertura de acessos irregulares, utilizados para manutenção da obra; 2.) registro de elevado número de atropelamentos, que sequer foram citados pelo empreendedor; 3.) falhas na manutenção das pistas com rompimento de assoalhos; 4.) falta de manutenção das passarelas; 5.) queda de muros de contenção, revelando processo de erosão e de assoreamento que comprometiam a qualidade dos corpos d’água presentes naquela região; 6.) destruição pela própria população do entorno dos muros



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

de contenção; 7.) utilização da faixa de domínio ou como calçada ou como ciclovia e, até mesmo, como rodovia, pelos carros; 8.) utilização do Trevo da Padroeira, localizado entre Osasco e Carapicuíba, como área de bota-fora; 9.) ausência de recuperação das áreas de empréstimo; 10.) assoreamento do Córrego Carapicuíba; 11.) especulação imobiliária e indução à ocupação das áreas mais próximas dos mananciais pela população de baixa renda; 12.) ausência de caixas de contenção, de sistema anti-ruído, de área de transbordo para carga perigosa e de recuperação das oito áreas de empréstimo; que, em face dessas denúncias, questionava se esse seria o padrão de construção desejado pela população a ser adotado no Trecho Sul. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes das entidades civis. Álvaro Stefani, representante do Departamento de Meio Ambiente da Confederação das Indústrias do Estado de São Paulo-CIESP, sugeriu fosse mantido o traçado anterior do Rodoanel no trecho compreendido entre a Avenida Paulo Gilger Henberg e o Braço do Bororé da Represa Billings, num total de 3 quilômetros, em decorrência do fato de o novo traçado causar impacto em cerca de 40 hectares de importante reserva de mata atlântica nativa, e que, se se mantiver o traçado original, o impacto ocorreria em apenas 6 hectares. Vito de Sessa Neto, membro da Comissão de Transportes da Associação Brasileira das Indústrias Químicas-Abiquim, procedeu à leitura do documento que passa a ser transcrito: “Considerando-se os termos do RIMA; considerando-se que mesmo não sendo objeto desse licenciamento a execução do Trecho Sul como proposto significaria a aceleração da implantação do Ferroanel; considerando-se os problemas de infra-estrutura logística que se enfrentavam hoje e que já haviam ameaçado com o tão conhecido apagão logístico; e, por fim, considerando-se a situação deplorável em que se encontrava o setor de transporte de cargas hoje no Brasil, a Comissão de Transportes da Abiquim entendia que era positivo se dar seguimento à construção de mais esse trecho do Rodoanel Metropolitano Mário Covas”. Rosa Eleutério, vinculada ao Sub-Comitê-Pinheiros/Pirapora, comentou que representava uma espécie em extinção - o homem -, pois era muito difícil compreender como era possível um ser distinguido de forma tão esplêndida pela própria Natureza se tornar a cada dia mais incapaz de prover a si próprio e ao Planeta com o que de melhor se tinha; que desde 1983, quando exercia a função de jornalista setorial do gabinete do então Prefeito do Município de São Paulo, Mário Covas, ele já falava, com paixão, desse empreendimento e, com inteligência, tecia comentários sobre a região próxima de uma das alças do Trecho Oeste do Rodoanel, perto da praça de pedágio entre Osasco e Barueri e que, desde a conclusão desse empreendimento, vinha sofrendo com enchentes e com a implantação de núcleos de favelas; que o ex-prefeito comentava ainda sobre o entorno desse empreendimento, acerca dos vários problemas que poderiam ocorrer como erosão, atropelamentos, assoreamento dos rios, presença de buracos nas pistas e as conseqüentes operações tapa-buracos, os quais eram causados pela falta de responsabilidade e do cumprimento das exigências estabelecidas pelo EIA/RIMA do Trecho Oeste do Rodoanel; que a baixa qualidade dos pavimentos era muito preocupante, motivo pelo qual os empreendedores deveriam vistoriar o trecho compreendido entre o túnel 3 e o km 40, de modo a comprovarem o estado lastimável em que se encontrava aquela estrada; que em um ponto do trecho localizado no Bairro Novo Horizonte a erosão chegava a 7 metros do *guard-rail* da pista e terminava desembocando no Córrego Carapicuíba; que sugeria se concluísse todo o Trecho Oeste, cumprindo-se rigorosamente todas as exigências estabelecidas pelo EIA/RIMA, e somente depois se iniciasse a construção do Trecho Sul; que, como cidadã, tinha conhecimento da improbidade administrativa em que o Governo do Estado de São Paulo estava incorrendo com relação a essa obra, paga pela população, que muitas vezes o fazia com sua morte nas próprias pistas, embora devesse participar tão somente da solução e, não, dos problemas gerados com a construção dessa obra. Meire



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

Garcia Pizzelli, representante da subseção-Osasco da OAB, comentou que o Projeto Trecho Oeste era uma obra inacabada, que não oferecia segurança aos seus usuários e que corria o risco de se transformar em uma “Linha Vermelha” dentro do Estado de São Paulo, ou seja, em uma rota de fuga para bandidos; que, de acordo com entrevista concedida por Paulo Tromboni, Secretário Adjunto da Secretaria de Estado dos Transportes, ao jornal “Estado de S. Paulo”, precisamente em sua edição de 11/6/2004, o crescimento de uma favela constituía processo irreversível em andamento e que, ainda durante essa audiência, ele igualmente havia afirmado que o Rodoanel provocava adensamento urbano, como se se tratasse de um grande benefício que sua implantação ofereceria; que a RMSP já havia extrapolado seus limites no que dizia respeito ao espaço físico e à população, pois em seu território sobreviviam apenas remanescentes florestais que abrigavam as cabeceiras de córregos e abasteciam as Represas Billings e Guarapiranga e o Sistema Alto-Cotia, e eram responsáveis pelo abastecimento de sua população; que, quando se discutiu o Trecho Oeste do Rodoanel, ele foi reconhecido como vetor de expansão urbana, o que se comprovava, e que, para evitar o surgimento dessa mesma condição no Trecho Sul, sugeria que ele não fosse seccionado no contorno da cidade de Embu-Mirim, e que a transposição dessa cidade fosse feita por viaduto; que os custos estimados em 340 milhões para a construção do Trecho Oeste atingiram, realmente, a cifra de 1 bilhão e 300 milhões, motivo por que sugeria fosse feita uma revisão da contrapartida oferecida como compensação, ou seja, que a porcentagem destinada a esse fim incidisse sobre os custos efetivos da obra, de modo a não subestimá-los, e que esses recursos se destinassem à aquisição de remanescentes de mata, de modo a impossibilitar a expansão industrial nas áreas em que houve supressão; que a Resolução SMA/Cetesb 31/2001 proibia a instalação de indústrias e de moradias nas áreas de influência de rodovias e determinava que fossem recuperadas aquelas já consolidadas, garantindo-se, entre outras melhorias, seu revestimento acústico, e que, com o intuito de que tais determinações fossem cumpridas, propunha se suspendesse a apreciação do EIA/RIMA do Trecho Sul. Iara Rezende Toledo, representante do SOS Manancial, comentou que o progresso deveria se fazer acompanhar de qualidade de vida para a atual e as futuras gerações, princípio este não considerado na construção do Trecho Oeste, como também não o foi o princípio da precaução, um dos pressupostos do Direito Ambiental que integrava o ordenamento jurídico brasileiro; que o licenciamento desse novo trecho deveria ser condicionado ao total cumprimento das exigências estabelecidas para o licenciamento do Trecho Oeste, que já se encontrava em operação; que, nas nascentes do Ribeirão Carapicuíba, no Km 21 da Rodovia Raposo Tavares, foi implantado o Parque Ecológico Recreio de Cotia, embora não tenha sido cumprido o Termo de Ajuste de Conduta firmado, que previa a recuperação integral, o que não aconteceu uma vez que se verificou o assoreamento das obras e o desaparecimento da fauna ali existente, fatos estes que consubstanciavam um crime ambiental; que o empreendedor prometeu construir o Parque das Nascentes, nas cabeceiras do Ribeirão Carapicuíba, como também “piscinões”, mas que considerava necessário fazer jus às expectativas dos moradores da região. Gil Augusto Tavares, representante da Associação dos Ex-Alunos da Universidade Stanford-USA comentou que no Mundo existiam algumas verdades incontestáveis, entre as quais o reconhecimento de que o progresso não podia parar e que a tecnologia estava disponível para todas as pessoas; que, para comportar toda a população mundial - em torno de 6 bilhões de pessoas -, era necessário que o Planeta Terra fosse duas vezes e meia maior, e, sem dúvida, essa era a razão da escassez dos recursos naturais, que vinha crescendo a cada ano; que todos tinham direito de ir e vir, as pessoas que moravam no Interior tinham o direito de migrar para as grandes cidades, mas, no entanto, não se podia perder de vista que essa migração fazia com



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

que as grandes cidades concentrassem atualmente 80% de toda a população; que era necessário refletir sobre essa situação, principalmente porque a concentração nos centros urbanos contribuía para que a qualidade de vida se deteriorasse; que o Rodoanel era fundamental porque inibiria a ocupação no entorno de seu traçado e minimizaria a significância de sua intervenção no meio ambiente, e que, mesmo para as pessoas que eram contrárias à sua implantação, ele constituía um mal necessário, do mesmo modo que a telefonia celular, cujos riscos que oferecia à saúde era por todos conhecidos; que esse anel viário, sem dúvida, reordenaria a expansão e a ocupação urbana, melhoraria a qualidade de vida de toda a população e diminuiria o “custo Brasil”, na medida em que diminuiria o custo dos transportes e possibilitaria a interiorização da economia brasileira, desafogando a RMSP. Luciano Coelho, representante da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, leu trecho do manifesto elaborado por essa federação, entre os quais os seguintes: “A construção do Rodoanel é ponto-chave do sistema de transportes do Estado de São Paulo, formando com o Ferroanel, o Porto de Santos, o Aeroporto de Guarulhos e os Centros Logísticos Integrados – localizados em pontos estratégicos do anel – um importante arcabouço logístico. Do ponto de vista ambiental, são impactos ambientais positivos do conjunto do empreendimento: 1) redução de emissão de gases veiculares e material particulado, levando a uma melhoria progressiva da qualidade do ar, em especial nas áreas em que ocorrem atualmente congestionamentos devido à concentração de transporte de carga relativa ao tráfego de passagem pela RMSP; 2) melhoria no tráfego interno à RMSP; 3) segregação do tráfego na RMSP; 4) melhoria no escoamento superficial (macro-drenagem) principalmente em áreas já degradadas, devido o projeto em dimensionar os sistemas de drenagem e exercer o controle rígido dos processos erosivos, uma vez que estavam previstas de 200 à 340 travessias de corpos d’água; 5) proteção e preservação de várzeas, pois a várzea do Município de Embu, por exemplo, será protegida e preservada por meio da divisão das pistas, que passarão ao largo das várzeas e não sobre elas; 6) manutenção das áreas permeáveis, na faixa de domínio e no canteiro central; 7) prevenção e controle de assoreamento de cursos d’água e contaminação de solo e águas, por meio da instalação e manutenção de dispositivos de contenção de sólidos e cargas difusas ao longo do traçado; 8) retirada de 16,9 milhões de toneladas por ano de produtos perigosos em cargas de passagem pela RMSP e implantação do Plano de Gerenciamento de Riscos- PGR e do Plano de Ação de Emergências-PAE; 9) manutenção da qualidade dos recursos hídricos afetados pelo empreendimento; 10) manutenção da produtividade hídrica na região afetada pelo empreendimento. Impacto ambiental negativo. Identificou-se um principal impacto ambiental negativo do empreendimento e suas conseqüências, quais sejam: 1) supressão de vegetação - de 400 a 620 hectares de capoeiras em estágio médio a avançado de regeneração florestal); 2) geração de efeito de borda significativo; 3) baixo nível de fragmentação de *habitats*. Para esses impactos se previu extenso e complexo programa de compensação florestal. Considerações finais. O setor produtivo, representado pela FIESP, conclui, portanto, não somente pela viabilidade ambiental do empreendimento como pela sua vital necessidade, evidente nos aspectos positivos para o setor produtivo, mas, principalmente, pelo que esses aspectos representam em termo de geração de empregos, incremento do comércio, da indústria e dos serviços e, essencialmente pelo que tais aspectos significam em termos de responsabilidade sócio-ambiental para o Estado e para o setor privado, bem como em termos de desenvolvimento sustentável para o Estado de São Paulo, precisamente em sua região de influência. Federação das Indústrias do Estado de São Paulo–FIESP. São Paulo, 25 de novembro de 2004”. Feita esta leitura, o representante da FIESP informou que a íntegra desse manifesto se encontrava disponível aos interessados na organização desse evento. Babi



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

Nogueira, representante da entidade Ibioca–Nossa Casa na Terra, comentou que o empreendedor do Trecho Sul do Rodoanel era o mesmo que construiu o Trecho Oeste e deixou de cumprir muitas compensações, como se havia sido dito; que ele arrasou, desmatou, deixou a terra nua em vários trechos, sangrando até o momento, como igualmente se disse, e quem vivenciava o processo de implantação do Trecho Oeste sabia exatamente que esses depoimentos eram sérios, embora o empreendedor não os estivesse considerando, apesar de possuir estatísticas dos vários acidentes ocorridos, inclusive com cargas tóxicas; que convidava a todos para verem de perto o trecho entre os Municípios de São Paulo e de Embu, que, antigamente de um verde exuberante, hoje se tornara um platô de terra vermelha, entremeado por viadutos, perto do centro histórico, constituindo uma das relíquias do Embu e do Brasil; que se vivia no século anunciado pelos especialistas como o da guerra pela água, e que o traçado do Trecho Sul do Rodoanel prosseguia na contramão da história; que toda a RMSP sofria com a escassez de água, pois, com frequência, se via enquadrado num racionamento bastante severo; que o traçado - passem senhores! -, utilizando-se de uma expressão usada pelo Secretário Adjunto da Secretaria de Estado dos Transportes, Paulo Tromboni, passaria por cima do curso do Rio Embu-Mirim, e, após esse trecho, abriria as pistas e abraçaria a várzea do rio num abraço mortal de estrangulamento, numa estreita faixa, reduzindo a várzea, cujas funções nobres já foram explicadas; que as pistas voltavam a se encontrar para mais uma vez se abrirem e abraçarem de novo o rio, em outro abraço mortal; que esse rio - o maior tributário da Bacia de Guarapiranga – fornecia 35% de água consumida pela RMSP, e que essa interferência o levava a perguntar por que esse mega-projeto não se fazia acompanhar de políticas públicas - habitacionais e de proteção ao meio ambiente; que o traçado continuaria e cortaria vários outros cursos d'água que se encaminhavam para as Represas Guarapiranga e Billings, responsáveis pela sobrevivência de milhões de habitantes da RMSP; que o empreendedor apresentava, de maneira irônica, sua preocupação com as reservas de água, mas desprezava o que historicamente ocorria: que toda abertura de estrada ser indutora de ocupação; que se notava ausência de integração entre as Secretarias de Estado – a dos Transportes, a do Meio Ambiente, a dos Recursos Hídricos, a da Saúde e a de Habitação; que os estudos volumosos de EIA/RIMA e de Avaliação Ambiental Estratégica praticamente chegaram juntos e era impossível que a população obtivesse uma compreensão de ambos, inclusive em virtude da terminologia pouco usual do material; que, para concluir, perguntava por que se construía uma rodovia tão impactante, tão impermeabilizante, em vez de se adotarem outras alternativas que acarretassem danos menores em regiões com extrema fragilidade e de grande responsabilidade para a sobrevivência da população. Márcio Antônio Augelli, representante da Sociedade de Defesa do Meio Ambiente de Santo André, comentou que estava acostumado com audiências públicas, mas que se irritava com mentiras, porque era necessário refletir, deixar de ser mentiroso, porque só assim o Brasil sairia da “meleca” em que se encontrava; que todos haviam recebido um documento que, entre outras afirmações, dizia que “o Estudo de Impacto Ambiental concluiu que nenhum dos componentes ambientais sofreria impactos permanentes e irreversíveis, capazes de afetar a sustentabilidade ambiental ou de colocar em questão, de alguma maneira, a viabilidade ambiental do empreendimento, e que, pelo contrário, muitos componentes ambientais afetados negativamente o seriam de forma temporária e, na maioria das vezes, reversível”; que, como representante de associação que defendia os animais, declarava seu amor por esses seres, afeto este garantido pela Constituição Federal; que, provavelmente, impetraria representação contra o RIMA, pelo pouco cuidado com que foi resumido a ponto de impedir que se obtivesse conhecimento do empreendimento, e tal constatação o levou a recorrer ao EIA, tendo verificado que esse estudo



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

igualmente foi feito a toque de caixa, principalmente no que dizia respeito à análise a respeito da fauna, que continha afirmações que contrariavam àquelas anteriormente feitas, como, por exemplo, de que “a fragmentação e a perda de conectividade poderiam não desestruturar imediatamente a população desses animais, mas tendiam a criar efeitos e atritos que levavam a extinções locais e à erosão genética em médio ou longo prazo”, e que os animais seriam extintos; que, em decorrência desses dados e levando-se em consideração que o EIA, a audiência pública, a rodovia eram custeados pelos cofres públicos, com os impostos pagos por ele, pelos demais associados da entidade e por seus parentes e amigos, se deveria ter mais respeito com o uso desse dinheiro, pois havia pessoas que morriam de fome em todo o País, e que era necessário fazer as coisas com seriedade e, ao se resolver executar essa rodovia, assumir também que se pretendia matar e passar por cima da mata e dos animais que aí viviam. Maria Eustáquia Valentim de Oliveira, representante do Conselho Participativo do Município de Santo André, comentou que, nesse Município, por meio desse conselho de que participava, representantes de dezoito bairros podiam dirigir-se ao Poder Público para reivindicar aquilo de que os bairros precisavam, e que os oito que representava situavam-se em área de mananciais, dos quais três seriam afetados pelo Trecho Sul do Rodoanel - Recreio da Borda do Campo, Parque Miami, Riviera e o Núcleo Pintassilgo – e que seus moradores nada poderiam fazer; que os bairros onde essa população vivia não possuíam infra-estrutura em virtude das restrições estabelecidas pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente, que não concedia nenhum tipo de licença sob a alegação de que isso acarretaria o aumento da população e esta causaria degradação no meio ambiente; que, entretanto, quando era de interesse do Estado, a “selva de pedra” implantava nessa mesma área qualquer projeto e com o argumento de que ele desafogaria apenas 22% do fluxo de caminhões, o que aconteceria só daqui a dezesseis anos, ou seja, no ano 2020; que o Rodoanel, através da Secretaria de Estado dos Transportes, poderia ser alterado, bastaria que o Governador do Estado refletisse que havia sido eleito para salvaguardar o direito da população, que o lema desse Governo era “respeito por você”, mas perguntava até que ponto isso realmente ocorria; que, antes, nesses bairros, havia água e, se não se tiver cuidado, essa água potável, que saía das nascentes dos mananciais acabaria nos próximos dez anos; que os engenheiros não faziam brotar a água, mas a “selva viva”, sim; que um dos problemas enfrentados pela população desses bairros era o não-funcionamento da estação de tratamento de esgoto do Parque Andreense, que dependia da concessão de licença pela Cetesb, e que há anos se esperava que isso acontecesse; que igualmente o projeto Creche Recreio da Borda do Campo possuía planta e terreno já aprovados pela Prefeitura de Santo André e que há dois esperava fosse concedida sua licença de funcionamento pelo Departamento de Uso do Solo Metropolitano-DUSM; que a Dersa apresentou projeto de construção de dois parques para compensar os impactos ambientais, mas que não adiantava destruir numa área e restaurar e compensar esse dano numa outra área, pois esses parques seriam construídos em outro Município; que a Constituição Federal garantia moradia digna para os cidadãos e o crescimento do número de favelas significava que tal disposição não era cumprida, porque o Governo não possuía uma política habitacional; que convidava aqueles que moravam na “selva de pedra”, com todo o conforto e infra-estrutura digna, para conhecerem a “selva viva”, com sua fauna, flora, nascentes, animais, mata atlântica e com uma comunidade que mantinha com essa Natureza uma relação de carinho; que as pessoas dessa comunidade eram simples e indefesas e os bairros onde moravam não dispunham de infra-estrutura; que se pretendia matar a “selva viva”, construída pelo Criador, e, com isso, esmagar os sonhos de crianças, adolescentes, jovens, adultos e idosos que investiram tudo o que tinham para viverem nela; que esses moradores não eram contrários ao progresso, e, sim, contrários ao



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

sucateamento da malha ferroviária, contrários ao caos da saúde e à má qualidade do ensino público estadual, porque tudo isso envolvia o dinheiro de todos; que perguntava como ficariam as famílias que moravam na “selva de pedra” e dependeriam, no futuro, totalmente dos mananciais; que perguntava também como se poderia confiar no Governo do Estado, que, nesses doze anos em que se mantinha no Poder, não tomara as providências para que fossem aprovadas obras emergenciais de saneamento, licenciamento de serviços públicos imprescindíveis para a qualidade de vida dos moradores que viviam em áreas de mananciais; que concluía perguntando se era verdadeiro o conteúdo do lema adotado pelo que assim dizia: “O Governo do Estado de São Paulo tem respeito por você”. Romilson Getúlio, representante do Conjunto Habitacional Jardim Padroeira de Osasco, comentou que representava os trabalhadores que trabalharam na execução do Trecho Oeste do Rodoanel, precisamente aquele que atravessava o Município de Osasco; que vivia num barraco no Município de Embu, precisamente onde iria ser implantado o Trecho Sul do Rodoanel, no qual não era digno de morar, e que enaltecia aqueles que começaram e estavam dando continuidade a essa obra, pois graças a ela adquirira uma residência digna; que sua proposta era que o progresso continuasse com a implantação do Rodoanel, ao qual dava nota dez. Edmundo Alves do Prado, representante da Associação Atlético São Marcos-Embu, solicitou se esclarecesse qual órgão administraria o parque a ser implementado no Município de Embu, se seria o Governo do Estado ou o Governo Municipal ou a comunidade, e que precisava obter essa informação porque a maior festa desse Município, o Arraial Embu das Artes - totalmente nordestina e criada pelos moradores do Jardim São Marcos e do Jardim São Francisco - não tinha espaço apropriado para se realizar. Maria do Socorro Siqueira Lima de Souza, representante da Cooperativa Habitacional do Rodoanel Trecho Oeste-Osasco, comentou sua experiência com a implantação desse trecho, qualificando-a como boa, porque a Dersa, durante todo o processo, respeitou a população que deveria ser removida, oferecendo-lhe condições de escolha de moradias em áreas com infra-estrutura de água, luz e esgoto, e que, enquanto as moradias não foram construídas, essa população teve suas despesas com aluguel pagas igualmente pela Dersa, e que, para esse processo acontecer, fez-se necessária a criação de cooperativa, com diretorias, conselhos fiscais e suplências compostos pelos próprios moradores; que foram reassentados 1089 cooperados e que, passados mais de quatro anos dessa experiência, a avaliação que se fazia era positiva, pois o modelo de reassentamento adotado tornou viáveis boas condições de moradia das famílias reassentadas, a partir de seu envolvimento em todas as fases do processo, conferindo-lhe legitimidade e minimizando o impacto social inerente a qualquer trabalho de reassentamento involuntário da população de baixa renda; que, além de se criarem essas condições, a cooperativa se tornou instrumento legítimo para seus associados e para os demais agentes envolvidos nessa experiência e também um espaço privilegiado de formação de lideranças populares; que, como qualquer processo participativo, o reassentamento promovido pela Dersa não fora isento de conflitos e desafios, entendidos estes como salutares para o amadurecimento da experiência e para o aprendizado dos vários agentes executores envolvidos na sua implementação; que, em março de 2002, a Dersa recebeu a visita de representantes do BIRD, que vieram conhecer tal experiência, e um deles afirmou ser esse era o mais impressionante exemplo de participação e autonomia que já presenciou e que reforçava todos os princípios de reassentamentos involuntários do Banco, uma vez que contribuiu para a construção do capital social das comunidades afetadas; que essa cooperativa, sediada na Av. dos Autonomistas 5222, Osasco, convidava a todos a visitarem os empreendimentos onde foram reassentadas as famílias removidas com a construção do Trecho Oeste do Rodoanel. Marcelo Cardoso, representante da Sociedade Ecológica de Embu, comentou que, ao



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

contrário do que se disse em outra audiência, a sociedade civil leu o EIA/RIMA, pois a entidade que representava analisou atentamente esse documento e cobrou a participação do Ibama no processo, por acreditar que tal participação lhe conferiria maior idoneidade; que lembrava aos membros do Consema que o licenciamento ambiental do Rodoanel Metropolitano Mário Covas não era igual ao de outros empreendimentos igualmente impactantes, uma vez que esse empreendimento era auto-licenciamento, porque o Estado, ao mesmo tempo que era o órgão licenciador, era responsável pela obra licenciada, fazendo-se necessário alterar-se tal relação, pois ela permitia fosse esse empreendimento construído e licenciado por trechos, sem a garantia de que os demais seriam instalados; que a Avaliação Ambiental Estratégica havia-se transformado em Termo de Referência, e este, de acordo com a legislação, deveria ter sido discutido em audiência pública; que indagava se esse projeto levava em conta as emissões de carbono, uma vez que o Brasil assinara o Protocolo de Kioto. Antônio Herculano da Silva Filho, representante do Sindicato dos Caminhoneiros do Estado de São Paulo, defendeu a implementação do progresso com vistas ao desenvolvimento sócio-econômico e comentou que o principal gargalo a ser superado em busca desse desenvolvimento era a falta de infra-estrutura; que a vida humana valia mais do que a de alguns animais e que algumas intervenções feitas pelos órgãos ambientais eram prejudiciais ao ser humano. Sérgio Costa, representante do Instituto de Engenharia de São Paulo, depois de tecer considerações sobre a falta de infra-estrutura no sistema de transportes do Brasil e sobre o fato de ser ultrapassada a matriz rodoviária existente, informou: 1) que se encontrava à disposição dos interessados o resumo dos debates que ocorreram no Instituto de Engenharia sobre essa obra; 2) que a análise do Trecho Sul do Rodoanel deveria começar com a leitura da Avaliação Ambiental Estratégica-AEE e prosseguir com a do EIA/RIMA; 3) que, por se tratar de empreendimento a ser concluído a longo prazo, as características de seu entorno com certeza se modificariam, mas, em contrapartida, seriam colocadas à sua disposição as tecnologias disponíveis e o apoio legal e político-institucional necessário; 4) que, definido totalmente o traçado, dever-se-ia procurar soluções para os impactos negativos, principalmente para aqueles que afetariam os recursos hídricos e o uso e a ocupação do solo; 5) que os estudos a serem acrescentados deveriam refletir sobre os benefícios trazidos pela obra, como também propor um reordenamento territorial, que era também de responsabilidade dos Municípios; 6) que o Governo Estadual deveria conferir agilidade ao processo; 7) e, por último, que o estudo focalizasse uma visão antropocêntrica, ou seja, preocupada primeiramente e prioritariamente com o ser humano. Pedro Devalci Basseti, representante da Agência de Desenvolvimento Humano Econômico e Ambiental de Embu, comentou que a discussão sobre o Rodoanel começou no final da década de 60, e, pelas informações oferecidas, concluía que essa obra só estaria terminada em 2040; que a política que buscava a diminuição dos custos de exportação, a modernização da infra-estrutura e o crescimento econômico resultou em um aumento do custo social e da miséria no Brasil; que as principais rodovias, depois de melhoradas, foram concedidas a grandes empresas multinacionais, que agora exploravam o povo; que em 2040, provavelmente, não existiria mais petróleo no Mundo; que a elite brasileira apresentava as atitudes comuns no período imperial e que atualmente estava a serviço do imperialismo norte-americano, promovendo o desequilíbrio social e a miséria no País; que uma rodovia como essa serviria apenas para beneficiar a elite e os setores do imperialismo compravam terras no Brasil. Vilton Giglio, representante da Associação Recanto dos Nobres Araguava de Parelheiros, comentou que o Rodoanel estava sendo apresentado de forma mentirosa, pois ele cortaria apenas as áreas pobres e deixaria intocadas as grandes áreas privadas e ricas da região; que a região do Recanto dos Nobres era totalmente desprovida de infra-estrutura de saneamento básico e



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

que as crianças que ali moravam eram obrigadas a andar 15 quilômetros para chegar até a escola; que as “elites” deveriam conhecer a região de Parelheiros e observar de perto a difícil realidade da população que ali vivia, e que não era só com rodovias que se fazia o desenvolvimento do País, mas também com ferrovias. Nério Fernandes, representante do Fórum de Desenvolvimento Sustentável de Parelheiros, fez a leitura do seguinte manifesto: “Quem em sã consciência não desejava o progresso? Afinal, o progresso não era para todos? Também a população de Parelheiros, cujos indicadores de exclusão social eram assustadores, desejava o progresso. Desde que ele significasse, além da alegada melhoria no trânsito, condições dignas de vida para todos, especialmente para os desfavorecidos e esquecidos moradores da periferia sul paulistana. E por condições dignas de vida entendia-se: acesso à educação, à saúde, à cultura e ao lazer, regularização fundiária das moradias, infra-estrutura decente, transporte público de qualidade, saneamento e proteção ambiental. Respeito, afinal! Se não se tinha nada disso, como se poderia aceitar, sem maior discussão, a construção do Trecho Sul do Rodoanel? A obra estava orçada em 2,6 bilhões de reais. Dinheiro público. Era muito dinheiro, e o que se questionava era se esse dinheiro não poderia ser mais bem empregado em desenvolvimento social, em saneamento, em educação e em transporte público. Queria-se discutir, aqui em Parelheiros, onde o empreendimento iria passar, essas coisas tão importantes. Era em Parelheiros, no Bororé, com a comunidade, que a discussão tinha de acontecer. Estava-se em área de proteção dos mananciais, e se tinha consciência da responsabilidade de protegê-los. Não se podia cortar uma única árvore! Para se construir uma creche, era necessária uma autorização estadual, além da municipal, e não eram raros os casos em que a autorização era negada, porque a única área disponível para a construção tinha vegetação arbórea, ou estava em área de preservação permanente. Era profundamente injusto, e revoltante. O problema do transporte de cargas era importante, sem dúvida. Mas o abastecimento de água, para as gerações presentes e futuras, também o era. Se os recursos do Programa Mananciais – cerca de 1 milhão de reais – não saíram do papel, não seria mais racional, mais inteligente, que o Governo do Estado, primeiro, implementasse o Programa Manancial – que traria infra-estrutura, saneamento, despoluição e, portanto, qualidade de vida – para depois executar o Rodoanel? Se os moradores dos mananciais protegiam o meio ambiente, por que o Estado não o fazia? Falando em qualidade de vida, havia a questão do ruído a ser considerada. O ruído excessivo era um grave problema de saúde pública, que não havia nesse bairro. Se as barreiras anti-ruído exigidas como compensação no Trecho Oeste do Rodoanel não haviam sido construídas, por que não construí-las como também todas as compensações exigidas na licença ambiental - e que até agora não haviam sido implantadas - para depois executar o Trecho Sul do Rodoanel? Sobre compensações ambientais, também tinha o que dizer. A região deveria ter recebido um parque, na várzea do Rio Parelheiros, como também compensação ambiental pela captação de água do Braço Taquacetuba da Represa Billings. A captação já ocorria faz tempo, o parque não existia nem no papel. O corredor de ônibus implantado pela Prefeitura teria, como compensação ambiental, exigida no licenciamento, o Parque Linear de Parelheiros. O corredor estava funcionando desde agosto, e nada do Parque Linear. Outras compensações ambientais eram devidas, e não haviam sido implantadas. Por que não “zerar” esse passivo ambiental primeiro, antes de se fazer novas obras? O que estava em jogo era muito sério, além da água, essencial à vida, estava em jogo a dignidade da população. Se não havia, em Parelheiros, acesso aos serviços básicos assegurados pela Constituição, não poderia haver Rodoanel sem que antes fossem, no mínimo, oferecidas alternativas para o atendimento das necessidades da região. A população de Parelheiros merecia e exigia respeito!!! Não se poderia aceitar que um empreendimento do porte do Trecho Sul do Rodoanel, causador de



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

enormes impactos sócio-ambientais, fosse licenciado a toque de caixa, sem o devido espaço e tempo para a discussão. Exigia-se mais discussão, em Parelheiros. Exigia-se respeito!!! Conforme a Deliberação Consema nº 34/2001, entregara à Mesa um abaixo-assinado solicitando uma audiência pública em Parelheiros. Essa solicitação tinha de ser atendida.” Assunta Napolitano Camilo, representante da Associação Fazenda Tamboré, declarou que o lema desse Governo era “respeito por você”, porém isso não ocorria na região do Trecho Oeste, cuja construção, além de objetivos eleitoreiros, engoliu córregos e nascentes e cujo re-plantio ainda não foi executado; que as indenizações do Trecho Oeste destinaram-se a grupos de pessoas que moravam sobre o traçado, e não àquelas que moravam ao lado da obra; que a Dersa não cumpria seus compromissos e que os moradores do entorno do Trecho Oeste continuavam esperando fosse dada solução ao problema do ruído que afetava diretamente as casas vizinhas da rodovia e cujos limites – como de outros impactos ambientais como a qualidade do ar - já se encontravam muito acima do permitido, e que se tratava de questão ambiental, de saúde e social; que antes de se iniciar a execução do Trecho Sul era necessário se resolver as pendências do Trecho Oeste, aprender com a implantação desse trecho, pois era bonito elaborar-se um projeto, se ver o campo através de helicópteros e de imagens de satélite, mas era necessário que as pessoas – os técnicos da Dersa e os conselheiros do Consema – visitassem as áreas afetadas, que até agora não foi visitada, e, com o objetivo de convidar seus técnicos, ligou para a Dersa, mas lhe responderam que o expediente terminava às 17h00, embora, nessa audiência, eles estivessem presentes ganhando horas-extras; que pretendia igualmente convidar os agentes financiadores e mostrar-lhes que lhes foi entregue um projeto maravilhoso, mas a obra realizada possuía outra qualidade, o que significava falta de respeito com as pessoas e com o dinheiro público; que a exposição ao ruído contínuo por mais de três meses causava danos definitivos nos sistemas auditivo e neurológico, gerava estresse e queda de imunidade e que a população do entorno estava exposta há mais de dois e meio e, por esses motivos, solicitava seu remanejamento e que o não-atendimento desse pedido constituiria improbidade administrativa; que muitos funcionários públicos se consideravam acima da lei, devendo resposta apenas aos seus superiores, e não à população, mas era preciso entender que, pelo fato de terem passado num concurso público, não estavam acima da lei; que perguntava pelo Diretor de Operação da Dersa, que deveria ser responsável pela obra, pelo cumprimento das exigências de proteção, que algumas pessoas estavam morrendo atropeladas e que, em face disso, os responsáveis pela obra não podiam permanecer impunes. Lúcio Machado, representante do Conselho Municipal de Assistência Social de São Paulo-Parelheiros, pediu respeito para com os moradores de Parelheiros e comentou que há mais de quinze anos, trabalhando com a prevenção de drogas na região, verificava serem alarmantes suas condições, em virtude do estado de total de abandono em que se encontravam os sistemas estaduais de educação, de saúde e moradia; que era falta de respeito se pensar na execução do Rodoanel sem antes se pensar na qualidade de vida daqueles que moravam em Parelheiros e região, e que, embora sua população não fosse contrária à evolução, à transformação, ao desenvolvimento - e acreditava que essa obra poderia até trazer algumas benfeitorias -, entendia que os 38 quilômetros dessa rodovia que atravessariam a região não ficassem sem intersecção com esse anel e que ela poderia ser compensada com a vinda de recursos que pudessem atender às graves demandas, em virtude, principalmente, do alto o índice de mortalidade de crianças antes dos 12 anos, o que constituía uma imoralidade e falta de respeito; que a falta de desenvolvimento dessa região contribuía para a dramática situação dos pais de usuários de droga, uma vez que muitos desses jovens praticavam assaltos na “selva de pedra”, entravam na criminalidade, aprendendo a roubar e a matar; e que aproveitava essa oportunidade para convidar a



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

todos a fazerem uma visita a Parelheiros e a promoverem uma discussão nessa região, pois seus moradores estavam abertos ao diálogo, à conversa e à interação social. Solange Martins, representante da Sociedade Amigos do Bairro Parque do Ipê, comentou que a entidade que representava tinha 23 anos e se localizava perto do Cadeião, próximo do Aterro de Osasco, e que, desde sua fundação, definiu, entre seus objetivos sociais, a preservação do meio ambiente, e que punha em prática tal princípio através de ações de fomento ao desenvolvimento sustentável, em termos de reposição, realimentação e despoluição dos agentes ambientais, pois entendia que o meio ambiente era bem de uso comum do povo e, principalmente, das gerações futuras; que as ações e intervenções dessa entidade objetivavam a universalização da educação ambiental da sociedade, como forma de desenvolver a consciência coletiva e a responsabilidade de todos pela melhoria e manutenção da qualidade de vida; que, com base nesses princípios, conduzia sua luta pela implementação da proposta aprovada nos estatutos do EIA e do RIMA decorrentes das obras de instalação do Trecho Oeste do Rodoanel; que os resultados dessa luta se encontravam registrados no DAIA, órgão da Secretaria de Estado de Meio Ambiente, através de parecer técnico apensado ao Processo nº 13.522/97, Estudo de Impacto Ambiental do Rodoanel Trecho Oeste; que se poderia ler às páginas 75 e 76 do Volume 9 desse estudo o resumo que se segue: “ações de reflorestamento para compensar 38 hectares de mata suprimida com a obra, 20 hectares ao longo da faixa de domínio, 80 hectares em outras áreas de compensação. Subprograma M-10: implementação do parque visando à conservação de mata entre a Rodovia Raposo Tavares e a Rodovia Régis Bittencourt a ser entregue ao Município de Cotia”; que, no trecho que se seguia, residia a razão da intervenção dessa entidade nessa audiência pública: “para que a sociedade se manifestasse quanto às obras de instalação do Rodoanel–Trecho Sul”; que queria tornar público que as ações ou providências de compensação e recuperação ambientais do Trecho Oeste do Rodoanel, previstas no plano do EIA/RIMA, não estavam sendo executadas; que se solicitavam esclarecimentos sobre os métodos e ações dos programas ambientais, perguntando como, por meio desses programas ambientais, se pretendia recuperar as áreas mais prejudicadas com alteração, provocada pelo ruído, da sua flora, fauna e solo; que perguntava também quem estava organizando as diversas ações que envolviam o projeto executivo de revegetação da área desmatada e da área de empréstimo para as obras e por que esses programas ambientais, previstos e planejados, não haviam sido executados nos trechos e nos prazos previstos; que, portanto, se exigia que o Poder Público determinasse aos responsáveis o imediato início das ações de compensação e reposição previstas nos programas ambientais do Trecho Oeste do Rodoanel. Emília Puertas Topyla, representante da Instituição Beneficente Casa da Passagem, em Itapecerica da Serra, comentou que, pela segunda vez, participava de uma reunião dessa natureza, e que, pela primeira vez, citou a Casa da Passagem como uma instituição em funcionamento há 30 anos em Itapecerica da Serra, razão por que protocolara na Dersa documentação que, entre outras, fazia as seguintes afirmações: que a Casa da Passagem fora fundada em 1958, na cidade de São Paulo, e transferida para Itapecerica da Serra em 1974, para área própria onde havia sido explorada anteriormente uma olaria, atividade muito comum na região àquela época; que, em virtude dessa atividade, o solo da área fora danificado, e que a comunidade responsável por essa instituição cultivou horta e pomar com a finalidade de promover a sustentabilidade do solo e, ao mesmo tempo, de dar atendimento à comunidade; que a Casa da Passagem fazia divisa com o Rio M’Boi-Mirim e o Rio Mombassa, que ainda não fora citado em nenhuma dessas reuniões; que, se não for feita alteração no traçado que passaria pela várzea do Rio M’Boi-Mirim, precisamente ao formar dois anéis que se abririam de ambos os lados da várzea, como dois grandes olhos, a situação ficaria



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

assustadora, e que, mesmo em face desse grave problema a ser enfrentado por sua instituição, tinha alento ao se lembrar, como acontecera há pouco, de uma afirmação de Jesus que dizia: “Tendes olhos para ver”, e era isso que pedia à Dersa - que tivesse olhos para ver a várzea do Rio M’Boi Mirim, exata e especialmente porque lá estava a Casa da Passagem, que atendia cerca de 700 pessoas diretamente e, em torno, de 6 mil indiretamente; que a Casa da Passagem fornecia 25 mil refeições ao mês e que perguntava como seria possível a comunidade ficar sem esse atendimento, uma vez que a Casa da Passagem, instalada nesse local há 30 anos, era o único segmento social daquela região, que atendia os bairros Jardim São Pedro, o Cinira, o Jacira, a Lagoa, o Centro de Itapecerica e socorria crianças que vinham de inúmeros lugares em busca de auxílio para sua situação; que perguntava como o Governo do Estado poderia restituir para a Casa da Passagem seus 39 mil e 816 m² de área; que perguntava também como poderia compensar a instituição pela área construída de 1 mil e 500 metros; que, pela excelência do trabalho realizado, a Casa da Passagem, em 1997, recebeu prêmio beneficente e, em 1995, uma missão da República Popular da China, que lhe foi encaminhada pela Secretária da Assistência Social do Ministério da Previdência Social à época; que, se tudo isso existiu e foi construído, encarecidamente pedia o remanejamento do traçado, com o propósito de que o Rodoanel não trouxesse prejuízos sociais nem ambientais; que encarecidamente voltava a pedir que nada fosse construído sobre o M’Boi-Mirim, pois essa área fora preservada com muito cuidado; que acreditava na Dersa e no Governador Geraldo Alckmin, que eles tivessem bom senso, ou seja, o equilíbrio necessário para preservar a várzea do M’Boi-Mirim e todas as outras; e que lamentava que a Casa da Passagem tivesse sido a única entidade beneficente ativa no atendimento social que se manifestara e que lembrava outras tantas que também não foram mencionadas. Brígida Sacramento Carvalho dos Santos, representante do Diretório do PSDB do Embu, comentou que o Município do Embu foi o que sofreu maior explosão demográfica do Brasil nas últimas décadas, e nada tinha a ver com o Rodoanel, mas, sim, com o descaso daqueles que ocuparam a Administração Pública Municipal e permitiram a invasão de áreas de proteção ambiental, sem tomar nenhuma medida necessária para evitar tal ocupação; que o Rodoanel era uma obra de enorme importância para a região e, particularmente, para o Município de Embu, e que, se gerou alguns problemas, eles precisavam ser considerados; que muitas críticas e observações anteriormente feitas foram absorvidas, inclusive com relação ao desenho do Rodoanel, e que era favorável à continuação dessa obra; que, como era do conhecimento de todos, existiam, fora da área dos parques, alguns olhos d’água e que apelava para que eles fossem preservados; que lembrava, com respeito, o ex-Governador Mário Covas, de quem o Rodoanel levava o nome, pessoa séria, responsável e que sempre lutou pelo bem público, e que, não diferentemente, se conduzia o atual Governador Geraldo Alckmin; e que, por fim, solicitava fossem consideradas todas as questões ambientais relevantes. Débora Martinez Griebler, representante da Associação Brasileira de Estudos e Assistências às Pessoas com Psoríase, comentou que representava a população de Embu e lembrava uma frase muito presente em sua vida, qual seja, que não havia ganhos sem dor; que dificilmente se agradaria a todos e que, em qualquer processo, sempre alguns seriam prejudicados; que se imaginasse se não tivessem sido feitas duas mil tentativas para se levar à frente a idéia da eletricidade, pois tal aquisição, embora causasse danos ao meio ambiente, era indispensável a vida moderna, porque, sem ela, nenhuma tecnologia seria implementada, e era essa constatação que a levava a reconhecer o sentido da afirmação de que não havia ganhos sem dor. Paulo Oliveira, representante do Movimento Pró-Parque Ecológico do Pirajussara, comentou que o Rodoanel não atravessava nenhum outro Município na extensão com que atravessaria o de Embu, para cujo processo de adensamento chamava atenção,



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

principalmente se considerando que o único elo de ligação interna era a Avenida Rotary, unindo os bairros ao Centro da Cidade, onde se localizava a infra-estrutura existente, uma vez que a periferia - cuja violência fazia com que Embu aparecesse diariamente nos jornais - sofreria com a implantação do Rodoanel um impacto de isolamento ainda maior, pois essa obra exerceria, sem dúvida, papel desagregador, além de passar em cima do Cinturão Verde da Reserva da Biosfera, em cima da várzea do Rio M'Boi Mirim, como se ligasse entre si pontinhos que se localizavam unicamente nas áreas verdes; que a escolha desse traçado deveu-se, parecia-lhe, ao problema de custo, e não a uma opção que levasse em conta a sustentabilidade ambiental; e que a única mancha verde existente no âmbito de todo esse adensamento era o Parque Ecológico Pirajussara, que pertencia à CDHU e, portanto, não se constituía numa opção de lazer, e que, em decorrência dessa situação, a comunidade do Embu estava condenada a viver na marginalidade, e que, por todos esses motivos, propunha que a Dersa, em primeiro lugar, desse cumprimento ao que havia prometido em relação ao Trecho Oeste, porque só assim ela readquiriria a credibilidade necessária para dar continuidade a discussão sobre ela, pois, sem o que era impossível se acreditar em novas promessas; que a passagem do Rodoanel pela cidade não era uma compensação, e que, pela água e pela liberdade dos homens e dos animais, dizia "não" a sua implantação. Antônio Laurindo Eichner, representante da Sociedade Ambiental Terceiro Milênio, comentou ser interessante observar a participação das pessoas num encontro como esse - uma audiência pública em que reinava liberdade de expressão -, em cujo desenrolar se ouviram opiniões favoráveis e desfavoráveis à implantação do Rodoanel; que convidava todos a fazer uma reflexão sobre a condição do homem, sobre o qual se declarou durante essa audiência ser um animal em extinção, mas que achava, no mínimo, curiosa tal perspectiva, uma vez que existiam 6 bilhões de seres humanos na face da Terra, e, só em Embu, a população havia dobrado num curto período de tempo; que o real problema a ser enfrentado pelo administrador público e pela sociedade era fazer a gestão de complexas e enormes concentrações populacionais, e que, se as pessoas não se sentiam bem vivendo nesses aglomerados, deveriam procurar as áreas rurais para se fixarem, o que, entretanto, não ocorria, tornando-se necessário se administrarem os enormes problemas que eles geravam; que representava uma entidade que tinha como foco principal a defesa do ser humano e de sua qualidade de vida, aspecto este a ser considerado nessa discussão; que perguntava o que fazer para se criarem melhores condições e qualidade de vida para aqueles que viviam nesses grandes centros, como o Município de São Paulo, que não mais poderia ser pensado isoladamente, uma vez que a cada dia era maior a interdependência com os Municípios localizados em seu entorno, interdependência esta que se referia a vários aspectos e que não se restringia somente a esses Municípios e à RMSP, pois abrangia interesses do Estado de São Paulo e das Regiões Sul, Norte e Nordeste do País, já que o Estado de São Paulo se localizava em um ponto estratégico; que, hoje, se deveria administrar as necessidades de locomoção do ser humano e pedia que se apresentasse uma forma racional e razoável de se ver o Rodoanel como uma possível solução para todos aqueles que viviam na RMSP; que considerava importante se preservar a Natureza, em especial a água, e que aqueles que faziam parte das áreas de proteção de mananciais, e que eram obrigados a fornecer água para outras populações, deveriam ser compensados por esse benefício, motivo por que se deveria reverter recursos econômicos para o aprimoramento das condições de vida dessa população; que acreditava terem faltado critérios mais bem-elaborados norteando o processo de licenciamento do Rodoanel e pediu a todos que fossem razoáveis. Francisco Marques da Silva, representante do Instituto Ambiental Recanto Campo Belo, comentou que via com muita preocupação a dinâmica do processo de licenciamento por meio do qual o Governo sempre pretendia ganhar, pois se organizava



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

uma reunião plenária para expor um projeto como esse e a reunião se tornava tão cansativa que muitos não permaneciam até a conclusão, deteriorando-se, assim, a qualidade do processo; que o Rodoanel era um empreendimento que envolvia muitos interesses e ópticas diferentes, como bem demonstravam as manifestações até agora ocorridas, e que eram poucas as pessoas que compareciam à audiência para defender a vida e o meio ambiente, pois muitas eram vinculadas a setores, como o imobiliário e o de transporte, que defendiam tão somente determinados interesses que se aliavam aos do Governo; que o Rodoanel era um empreendimento comprometedor, pois passaria sobre um manancial que abastecia 4 milhões de pessoas, motivo por que exigia a atenção de todos e que as comunidades deveriam reivindicar uma maior atenção do Governo em relação a essa obra e seus impactos; que as pessoas que participavam dessa audiência tinham o direito de serem ouvidas pelo Governo e esclarecidas sobre questões relevantes, como, por exemplo, o risco da ocorrência de acidentes com cargas perigosas próximo das áreas de mananciais e da não-execução do reflorestamento em áreas que foram desmatadas para a construção do Trecho Oeste; que solicitava ao Governo do Estado que dispensasse mais atenção a comunidades como essas que se faziam representar nesse evento e que fossem realizadas audiências públicas em áreas mais distantes. Henrique Monteiro Alves, representante do Sindicato dos Engenheiros do Estado de São Paulo, comentou que representava uma classe preocupada com a questão social e com o desenvolvimento do País e condenava o cidadão que atacava uma atividade, como a engenharia, que visava à melhoria da qualidade de vida de todos e que tratava questões como o abastecimento público de água e de energia elétrica e provia meios de transporte para todos; que a engenharia era uma atividade fundamental para a sociedade civil organizada, pois o desenvolvimento das Nações só se tornou possível graças à produção de riquezas proporcionada por essa atividade; que o Rodoanel contribuiria para diminuição da emissão de gases poluentes, uma vez que os veículos passariam a circular, na cidade, em uma velocidade maior, o que facilitaria a dispersão de poluentes, e, no aspecto que dizia respeito à relação custo-benefício, tratava-se de uma obra importante na medida em que ela contribuiria para que muitas áreas protegidas, inclusive a de mananciais, fossem mais bem-conservadas e melhoradas, e propunha às comunidades que seriam atingidas pelo Rodoanel que, ao invés de lutarem contra esse empreendimento que traria riqueza e melhorias para a região, lutassem pela erradicação das moradias irregulares e a construção de novas moradias verticalizadas e saneadas. César Finatti, representante da Associação Comercial de Embu, comentou que chegara à cidade de Embu em 1988, onde montou uma pequena indústria farmacêutica com a finalidade de vencer na vida; que observara atentamente a apresentação do Projeto Rodoanel Metropolitano Mário Covas e pôde concluir que se tratava de empreendimento esplendoroso, que beneficiaria parcela significativa da população do Estado de São Paulo, no qual seriam investidos bilhões de reais, que se reverteriam em benefícios, principalmente para a população mais pobre e carente; que a responsabilidade de todos os presentes era muito grande e que vaiar ou aplaudir era uma questão de princípio, pois achava que todos os que se posicionavam contrários a esse empreendimento deveriam apresentar propostas para solucionar os possíveis problemas que decorreriam de sua implantação, embora se tivesse dispensado, nesse projeto, um cuidado especial em relação ao meio ambiente e à vida de modo geral; que era importante acreditar nas pessoas que desenvolveram esse projeto, tanto pelos gabaritos e tecnologia que utilizaram como pelos esforços que dispensaram ao estudo e à pesquisa, e que também acreditava que esse empreendimento seria grande gerador de empregos para a região. José Carlos da Silva, representante do Grupo Ecológico Calangos da Mata, teceu comentários sobre a idoneidade da empresa JGP e da equipe técnica consultora, pois seus



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

representantes demonstravam preocupação ambiental e que o suposto arquivo de informações praticado por ela quando elaborou o EIA/RIMA do Loteamento Granja Carolina em Cotia e em Santana do Parnaíba era usado para a facilitação do licenciamento; que, no que dizia respeito à relação custo/benefício dessa obra, considerava seu custo muito caro para a sociedade em geral, além de se voltar para os lamentáveis interesses imobiliários envolvidos em sua implantação; que os estudos sofreram insuficiência de cuidados mais profundos e expansivos com relação ao meio ambiente, entre outros, os recursos hídricos, que possuíam íntimo vínculo com a qualidade de vida; que propunha fosse elaborado um documento do qual constassem as assinaturas do Governador Geraldo Alckmin, de representantes do Ministério Público, dos técnicos Ana Maria Iversson e Pedro Stech, do Secretário de Estado de Meio Ambiente, Professor Goldemberg, dos Prefeitos e dos Vereadores, garantindo que não aconteceria nenhum dos impactos já descartados pelo EIA/RIMA, pois, se viesse a acontecer um imprevisto, ou um novo impacto, seria possível às pessoas entrarem com ação cível contra a equipe responsável pelo projeto e aquelas pessoas que assinaram esse documento. José Paulino da Rocha Ribeiro, representante do Sub-Comitê Cotia-Guarapiranga, comentou que o órgão que representava era formado por membros do Estado, do Município e da sociedade civil e tinha como função discutir questões relacionadas com água, poluição, uso e ocupação do solo dessa bacia, e que, em especial, discutiu a elaboração de lei específica para esse manancial cuja minuta tramitava há algum tempo na Assembléia Legislativa, à espera da solução para alguns entraves; que existia no âmbito do Sub-Comitê Cotia-Guarapiranga a câmara técnica que discutiu o Rodoanel, focalizando de forma especial os problemas gerados com a implantação do Trecho Oeste, como, por exemplo, a revegetação inadequada dos taludes, a ocorrência de processos erosivos em sua faixa de domínio, o assoreamento de corpos d'água, o estado de abandono em que se encontrava o "piscinão" do Córrego de Carapicuíba, a construção de acessos irregulares e a existência de áreas não-vegetadas, além do processo de adensamento de seu entorno, resultante da escolha infeliz de uma alternativa de traçado, o que constituía falha considerável de engenharia. Renato Gonda, representante do Conselho Municipal de Turismo-Contur, comentou que, enquanto os problemas do EIA/RIMA e do meio ambiente no Rodoanel Trecho Oeste não forem resolvidos, não via necessidade de tamanha pressa no licenciamento do Trecho Sul; que um equilíbrio entre democracia e desenvolvimento coletivo só aconteceria com a interdisciplinaridade entre ciência, arte, religião, política, tecnologia, cultura e meio ambiente, e que isso tudo, em última análise, era meio ambiente e que ele estava em jogo por ocasião da elaboração de uma análise de impacto ambiental; que o aumento do fluxo do turismo - cultural e ecológico - em Embu só se tornaria possível com o recebimento, como compensação, de obras de infra-estrutura turística, uma vez que a cidade recebia grande número de visitantes todos os anos, e que, por outro lado, se preocupava com a explosão de diferentes tipos de turismo no Município; que se preocupava também com a segurança e com os possíveis problemas futuros do Rodoanel, por se tratar de estrada de via única, sem acessos, e que, por constituir um empreendimento muito complexo, solicitava fossem realizadas mais algumas audiências públicas, e que, se os empreendimentos não conseguissem maiores financiamentos e investimentos, não seria possível realizar uma obra com impacto muito baixo. Augustina Cid Mascarenhas, representante da Chácara Porangaba, em São Bernardo do Campo, comentou alguns aspectos físico-territoriais de toda a região na qual se localizava a Chácara Porangaba e comentou que o Trecho Sul do Rodoanel passaria em cima de uma área protegida pela Lei Estadual n.º 1.172/76, de 17/11/1976, ferindo precisamente aquilo que estabeleciam seus artigos 9º, 10, 11 e 12; que não existia infra-estrutura adequada na região, por se tratar de área de manancial, encontrando-



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

se, portanto, submetida às restrições estabelecidas pela legislação específica, e que, por essas mesmas razões, era necessário se esclarecer por onde passaria precisamente o traçado Rodoanel; que não era contrária ao progresso, mas que o Brasil se comprometera, no Conselho das Nações, a respeitar as áreas de mananciais e a poupar as áreas com pureza ambiental, o que, na prática, não vinha acontecendo, motivo por que propunha se fizesse estudo mais criterioso na perspectiva de se criarem condições para a proteção dos recursos naturais, e que propunha, também, fosse realizada, pelo Consema, uma audiência pública em São Bernardo do Campo. Elton Soares dos Campos, representante do Espaço Cultural Florestan Fernandes, comentou ser contrário à implantação do Trecho Norte do Rodoanel, que passaria pela Serra da Cantareira e provocaria uma série de impactos em Guarulhos e nos Municípios do entorno dessa Serra, e que denunciara os procedimentos adotados pela Dersa ao reassentar as 700 famílias removidas quando da construção da alça de acesso à Rodovia Ayrton Senna, entre Guarulhos e São Paulo, chegando a despejar algumas delas por não aceitarem sair do local onde viviam, encaminhando-as para local distante onde estavam passando dificuldades; que, além dessas, outras irregularidades jurídicas foram cometidas, e, com o intuito de repará-las, deveria ser aberto canal de negociação entre a Dersa e essas famílias; que o objetivo do Governo era promover reforma na infra-estrutura no Estado, elaborando, para isso, o Plano de Intermodalidade dos Transportes, que deveria ser analisado em sua totalidade nas audiências públicas, que deveriam ser conduzidas de modo a não dar lugar a fragmentação que se verificava estar ocorrendo no licenciamento do Rodoanel; que questionava se era a instalação da ALCA no Brasil que levava à pressa que caracterizava esse licenciamento e fragmentava um processo que deveria ser discutido em seu todo. José Nilton Guedes, representante do Espaço Zumbi dos Palmares, comentou que, embora a Medida Provisória n.º 2220, de 4 setembro de 2001, estabelecesse que toda favela após cinco anos de existência ganharia o título de bairro, alguns moradores da Ponte Grande, em Guarulhos, foram removidos à força sem ter condições de pagar a moradia para onde foram transferidos, uma vez que sua fonte de renda localizava-se em Ponte Grande, e não onde foram assentados; que, por esse motivo, eles impetraram ação reivindicando seu retorno para a área em Ponte Grande, cuja extensão de 23 mil m² superava em muito aquela necessária para a construção dessa alça, que era apenas 6 mil m²; que, embora houvesse prometido, em uma reunião, fornecer a todas as famílias removidas certidão de posse, o Secretário da Habitação não cumpriu essa promessa e a Dersa declarou, nessa ocasião, poder promover o despejo de todas elas e reassentá-las onde julgasse apropriado, mas que discordava desse ponto de vista, por acreditar que elas deveriam ser reassentadas no mesmo bairro. Silvio Paulino, representante do Movimento Cultura, Informação e Participação de Parelheiros, declarou estar preocupado com os mananciais e com a falta de informação e declarou que, só na região de Parelheiros, havia mais de 200 mil pessoas morando em área de mananciais e elas não tinham conhecimento do quanto esse empreendimento as afetaria. Nelônio Medalhão, representante do S.O.S. Parque do Pedroso-Santo André, agradeceu a todos que defenderam o meio ambiente e comentou que a engenharia produzia tudo, mas não conseguia criar uma nascente de água; que participantes dessa reunião que usavam terno e gravata não iriam até o Parque de Pedroso em dias chuvosos, e que se limitavam a sobrevoar, em helicópteros, as áreas de mananciais, em uma altura que não dava para ver nem as casas nem as nascentes; que um técnico da Dersa solicitara que ele oferecesse sugestões para o traçado, mas que sua preocupação era com os netos e os bisnetos, ou seja, com as gerações futuras, quando não houver mais nem flora e nem fauna e nem todos terão recursos para buscá-las em outros lugares. Ângela Maria Leite, representante do Conselho de Representantes do Núcleo Pintassilgo-Santo André, comentou que tudo estava sendo



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

discutido nessa audiência e que sua pretensão era reafirmar que morava em um núcleo onde residiam mais ou menos 600 famílias, onde não havia poluição, mas, sim, escolas, postos de saúde e creches, e que, com a implantação desse projeto, a maior parte dessas famílias seria remanejada, e que elas exigiam que o local onde seriam reassentadas contasse com infra-estrutura superior à que existia no Núcleo Pintassilgo, porque todo ser humano tinha direito à educação e à saúde; que não era contrária ao progresso de nenhuma cidade, mas que ele deveria ocorrer com dignidade, e que todas as pessoas que moravam nesse núcleo eram dignas e mereciam o melhor. Dorival Moraes, representante da Comissão de Meio Ambiente da seção da OAB de Embu, comentou que era morador do Embu há muitos anos, antes mesmo de ele ser Município, pois saíra de São Paulo em 1956 com a finalidade de conviver com a Natureza, e que, tão logo chegou ao Embu, saía à caça dos caçadores vindos de São Paulo, para que eles não depredassem a Natureza; que possuía propriedade nesse Município há mais de quarenta anos e, com o apoio de alguns companheiros que, como ele, amavam a Natureza, sempre lutara em sua defesa, mas pouco havia conseguido com essa luta, pois nem mesmo pôde preservar o Embu; que seu objetivo em participar dessa audiência era testemunhar que, em virtude do crescimento da densidade demográfica no Município, ocorreram agressões ao meio ambiente, o que se deveu, principalmente, à falta de planejamento, pois, em nome do progresso, promoveu-se uma verdadeira devastação; que até agora lutara, mas tinha conseguido poucas vitórias, o que era muito triste, principalmente pelo fato de o Município do Embu ter sido conhecido no País inteiro, durante muitos anos, como a capital da ecologia, pois foi pioneiro ao realizar o primeiro, o segundo e o terceiro simpósios ecológicos nacionais, que contaram com a participação de especialistas e autoridades; que, no passado, onde se encontrava atualmente a Praça da Lagoa, existia realmente uma lagoa, que se estendia até a divisa com o Município de Itapeverica, e que dela, hoje, por causa do progresso, só restava a placa com seu nome; que a luta dos moradores do Embu era que se preservasse a várzea existente no Município, pois, apesar de ter sido alterado o traçado do Rodoanel, ele passaria por seu entorno e, inquestionavelmente, lhe causaria prejuízo; que, ao defender a preservação da várzea, se defendia a Represa de Guarapiranga e, conseqüentemente, os moradores dos Municípios de Santo André, São Bernardo e Mauá; que não era contrário à implantação desse projeto, apenas alertava para a possível devastação que ele promoveria do entorno da várzea; que matéria publicada em jornal da região informava que órgãos do Governo se opunham ao traçado próximo de áreas de captação de água, responsável por 60% do abastecimento da RMSP, e que essa informação o levava a perguntar por que, mesmo assim, o traçado passaria próximo das áreas de várzea; que tinha certeza de que esse projeto, embora bem feito, não preveniria os acidentes com veículos no perímetro ocupado pela várzea, pois veiculara informações que, no período de dois anos, ocorreram quarenta acidentes com caminhões no recém-construído Trecho Oeste do Rodoanel; que estavam sendo executadas desapropriações para a construção do Ferroanel, e mais uma vez pedia aos engenheiros que considerassem a possibilidade de não se praticarem crimes ambientais em nome do progresso. Eliana Kitahara, representante da Associação dos Engenheiros da Sabesp, comentou que, recentemente, fora divulgado na mídia relatório da WWF que declarava encontrar-se o consumo dos recursos naturais 20% acima do patamar que poderia ser recuperado e que o principal recurso consumido nessas proporções era a água; que, quando se pensava na água, vinha à mente apenas aquela destinada ao abastecimento, mas era útil pensar-se que a produção de todos os bens de consumo, como roupas, sapatos, veículos, dependia também desse recurso; que tecia esses comentários porque, principalmente no Trecho Sul, era muito frágil a área por onde passaria o traçado, fragilidade essa que se devia à presença de mananciais e com ela o traçado do Trecho Oeste



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

não se havia deparado, pois o traçado do Trecho Sul se aproximava de pontos de captação de água, atravessava a várzea do Rio Embu, cortava as Represas Billings e Guarapiranga e outros pequenos cursos d'água; que a equipe técnica estava apresentando alternativas para conter tais alterações, montando, para tanto, caixas de contenção, de modo a impedir possíveis contaminações decorrentes de acidentes com cargas perigosas e construindo barreiras físicas capazes de conter o carreamento de terra para os mananciais em decorrência de possíveis assoreamentos; que propunha fosse deixada livre a várzea do Rio M'Boi Mirim, de modo a se impedir a remoção de seus nutrientes; que, por outro lado, como representante da sociedade civil participava do Subcomitê Cotia-Guarapiranga, e tinha em mente a maioria dos problemas existentes, principalmente em relação à água, que era o recurso do qual dependia a sobrevivência da humanidade, motivo por que não se poderia fechar os olhos para a ocorrência de determinados problemas no Trecho Sul, como, por exemplo, ausência de recursos para tornar viável a adoção dos cuidados mencionados; que, por esse motivo, a Associação dos Engenheiros da Sabesp participaria do Grupo Tripartite do Conselho Gestor, responsável pela elaboração de todos os programas, na perspectiva de que se implementassem todos eles, pois não bastava que estivessem no papel, mas que fossem instalados e monitorados na fase de funcionamento dessa obra. Passou-se à etapa em que as pessoas se manifestam em seu próprio nome. Renato Allemann declarou ser proprietário de uma área dentro da Unidade de Conservação Bororé, a qual seria cortada ao meio pelo traçado do Rodoanel, embora, no projeto, o Ferroanel passasse em um ponto mais alto, e que, se se mantivesse esse traçado do Rodoanel, essa unidade de conservação seria cortada ao meio e, portanto, ficaria mais vulnerável a invasões, além de possibilitar o desmatamento de uma área muito grande. Antonio Luiz Gagnin comentou que o EIA/RIMA fora entregue ao Consema há 45 dias e há 20 dias fora colocado num barraco ao lado da estrada, para apreciação dos interessados, embora se tratasse de nove volumes para serem lidos e analisados; que, logo em seguida, foram agendadas três audiências públicas, uma se seguindo à outra, e que só ontem, às vésperas dessa audiência, os técnicos da Dersa realizaram uma reunião com o objetivo de explicar essa obra para a população do Embu; que perguntava como seria possível se examinar esses volumes em tão pouco tempo, o que fazia com que a população não conhecesse a obra e sobre ela não tivesse condições de oferecer um parecer ou opinião; que perguntava também que crédito poderia ser dado a algo apresentado e realizado com o único intuito de se cumprir um dispositivo legal; que esse encaminhamento levava a população a se perguntar por que esse processo estava sendo tão apressadamente conduzido e a desconfiar de que alguma coisa existia, pois só assim se justificaria a falta de respeito para com os cidadãos, que se viam impedidos de oferecer sua opinião sobre esses estudos; que não estava se referindo ao projeto propriamente dito, mas ao próprio EIA/RIMA, que ninguém conhecia; que se indagava, também, como se poderia executar uma obra de tamanha envergadura sem que fosse emitido um parecer adequado a seu respeito; que, também, ouvira falar da existência de “documentos ocultos” a respeito do Rodoanel, os quais sequer foram explicados, e que uma única afirmação poderia fazer, que era a seguinte: para o Município de Embu o Rodoanel foi simplesmente uma catástrofe, uma vez que feria aquelas características que levavam esse Município a se distinguir dos demais, que eram seus mananciais, sua história e sua arte, e que isso não aconteceria se não tivesse havido um conchavo entre o ex-prefeito e os setores interessados num desenvolvimento apenas econômico, não levando em conta as peculiaridades da cidade. Cícero Lourenço da Silva comentou que os moradores de Vista Alegre foram desapropriados com a construção do Trecho Oeste do Rodoanel, mas que, como prometeram, promoveram o reassentamento das famílias, e quem não acreditasse nessa declaração poderia visitar o local; que não



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

tinha intenção de defender nem a Dersa nem o Rodoanel, mas, sim, referir-se aos benefícios que essa obra trouxe para a população, inclusive com a geração de emprego para os pais de família desempregados; que, apesar de se criticar muito essa obra, perguntava quem ainda não se utilizara do trecho já concluído para se locomover até o seu serviço e até a sua casa. Valéria Trindade Camargo Janny comentou que, para se entender o ecossistema que era a várzea do Rio Embu-Mirim, fazia-se necessário entender que ele fazia parte de um ecossistema maior, que era a mata atlântica, e era curioso que, na mesma época em que o Ministério do Meio Ambiente falava da construção de corredores ecológicos para passagem do fluxo genético de fauna e flora, os responsáveis por esse projeto promoviam a fragmentação; que a proposta apresentada pelas Prefeituras locais para o Parque Ecológico da Várzea, onde ela seria abraçada pelo traçado Rodoanel, não era eficiente como bem mostrara a experiência com o parque estadual que foi cortado pelas Rodovias dos Imigrantes e Anchieta e que chegou a perder uma área enorme em decorrência de invasões; que o Rodoanel, sem dúvida alguma, induziria à ocupação, como bem mostrava o Parque Ecológico do Tietê, que também era cortado pelas Rodovias dos Trabalhadores e pela Via Dutra; que, em relação ao túnel colocado para passagem de fauna, inevitável se imaginar a charge que mostrasse o adestramento da fauna para passar por esse túnel, e que, embora fosse amplamente utilizado esse tipo de passagem, existiam exemplos que mostravam ser ineficiente, razão por que invocava o princípio de precaução em relação a seu emprego; que um dos exemplos mal-sucedidos do emprego dessa técnica fora a experiência de Porto Primavera - pois, apesar da garantia dada pelos empreendedores de que nenhum animal morreria, desapareceram 600 cervos do Pantanal e tornara essa espécie ameaçada de extinção – e do Parque Estadual do Morro do Diabo, no Pontal de Paranapanema, cuja fauna sofreu uma redução de 15% em decorrência da construção de uma rodovia que cortava essa unidade de conservação; que outro aspecto do Rodoanel que merecia atenção era sua construção em cima do Cinturão Verde, responsável pela melhoria da qualidade do ar e pela regulamentação térmica da cidade de São Paulo, e perguntava se o EIA/RIMA havia-se preocupado com isso; que perguntava também sobre o risco de a carga poluidora difusa, como a fuligem de pneus e de freios - estes últimos confeccionados com amianto, material muito prejudicial à saúde -, ir parar dentro do manancial Embu-Mirim, um dos principais tributários da Represa do Guarapiranga e cuja água alimentava uma população de 4 milhões de pessoas; que a poluição sonora também afetava a fauna, que era importante para a qualidade de vida, como bem o mostrava o livro “Primavera Silenciosa”, ao retratar uma situação em que não havia passarinhos; que, entre outros aspectos, essa obra era excludente, uma vez que grande parte da população que andava de transporte coletivo não teria acesso a ela; que o Rio Embu-Mirim era o principal tributário da Represa Guarapiranga, e, juntamente com o Rio Embu-Guaçu, representava mais de 90% da água que chegava a essa represa que abasteceria 4 milhões de pessoas que viviam na RMSP. Sílvio Nunes Moreira comentou que a “força-tarefa” do Governo Estado articulado com os Governos Municipais envolvidos poderiam gerar empregos, tendo em vista sua carência na região; que preservar o meio ambiente significava favorecer o ser humano e que sua grande esperança era ver os que agora criticavam o Rodoanel amanhã baterem palmas e reconhecerem sua importância; que era grato à equipe do Governo que veio à audiência para explicar a população questões relacionadas com meio ambiente. José Maria Galdino, depois de declarar ser contrário à construção do Rodoanel e favorável a um tipo de desenvolvimento que propiciasse o crescimento das pessoas, comentou que o modelo apresentado visava tão-somente o transporte individual, não gerando progresso, e que as pessoas que se posicionavam favoráveis à sua implantação, na verdade, visavam os lucros que poderiam obter com essa obra; que acreditava na



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

ciência, embora soubesse que ela não solucionava todos os problemas, e que a engenharia constituía apenas uma parte do chamado saber científico. Lucila Pinto de Moura, depois de relatar sua experiência de ter-se mudado para o Município de Embu atraída por sua mata e que sempre lutara em defesa da Natureza da região, indagou às pessoas que se manifestavam favoráveis à construção do Rodoanel quanto tempo ainda tinham de vida para apreciar a Natureza que ainda existia, e comentou em seguida: 1) considerar falta de patriotismo e de amor ao Brasil posicionar-se favorável ao Rodoanel, que se apresentava como uma verdadeira catástrofe e cujos estudos ninguém conhecia; 2) existirem anéis viários em muitas cidades européias que conviviam com políticas habitacionais adequadas, o que não ocorria no Brasil; 3) discordar da construção dessa obra que era caríssima, quando ainda havia muitos problemas a serem solucionados, como, por exemplo, a existência de pessoas passando fome em um País tão rico como o Brasil; 4) a destruição em curso das riquezas naturais. e que, se não se tomar cuidado, tudo acabará se perdendo; 5) sua preocupação com água e com possíveis acidentes com cargas perigosas nas áreas de mananciais; 6) o fato de os estrangeiros e os tecnocratas pensarem no desenvolvimento e, ao mesmo tempo, desrespeitarem as pessoas. Valdir Bonfim declarou que no Núcleo Pintassilgo as pessoas eram muito preocupadas com o Rodoanel, em especial alguns pequenos comerciantes que não sabiam o que fariam após sua construção, e pediu fosse repensado o traçado do Trecho Sul, uma vez que ele passaria muito próximo de importantes mananciais, havendo muitas chances de ele degradar toda uma região. Antônio Ferreira, morador do Núcleo Pintassilgo em Santo André, pediu à Dersa que oferecesse uma definição sobre as áreas onde seriam construídas as moradias das pessoas atingidas pelo traçado do Rodoanel, e propôs se utilizasse a Via Anchieta exclusivamente para o transporte de cargas e uma das faixas da Rodovia dos Imigrantes para levar o metrô até Santos, alternativas estas que, além de desafogarem o tráfego, implicaria investimento na modernização das ferrovias. Manuel Ramos Rodrigues Filho comentou que era negativo tudo o que havia sido apresentado na audiência, e que a construção dos três parques, cuja extensão era equivalente a 1 mil hectares, não compensaria a degradação a ser provocada com a construção desse trecho do Rodoanel, pois, sem dúvida, essa obra traria progresso, porém se tratava de um progresso que contribuiria ainda mais para aumentar as desigualdades sociais; que a legislação ambiental estabelecia que os responsáveis por condutas e atividades lesivas ao meio ambiente se sujeitariam às sanções legais e também eram obrigados a recuperar os danos causados; que as autoridades que formularam essa legislação não poderiam ficar de braços cruzados diante do processo de licenciamento ambiental do Rodoanel. Silmara Silva Santos, depois de comentar que, se os mananciais pudessem se pronunciar, diriam “não” a esse traçado, em virtude do enorme impacto que provocaria, e de também declarar que os técnicos da Dersa sabiam disso, pois possuíam familiaridade com o funcionamento de rodovias, solicitou fossem elaborados estudos sobre um novo traçado que se desviasse dos mananciais que a todos beneficiavam e sugeriu aos técnicos desse órgão que construíssem suas residências nas proximidades de um dos trechos dessa rodovia, pois desse modo conviveriam com o ônus causado pelo projeto de sua autoria. Passou-se à etapa em que se pronunciam os representantes de órgãos públicos. Ana Cristina Bandeira Lins, Procuradora da República e representante do Ministério Público Federal, depois de informar à Secretaria de Estado do Meio Ambiente que se estava estabelecendo um Termo de Ajustamento de Conduta-TAC com vistas à realização do licenciamento conjuntamente com o Ibama, solicitou fossem realizadas outras audiências públicas, especialmente nas cidades de São Bernardo do Campo, Itapeverica da Serra e em Parelheiros, e que durante sua realização fossem utilizados telões para que as pessoas, impedidas de adentrar na sala onde se realizavam os trabalhos em virtude da exigüidade dos recintos, pudessem



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

acompanhá-los através desses equipamentos colocados do lado de fora, e comentou em seguida: 1) ser preciso que o DAIA se manifestasse em relação ao Ferroanel, porque, embora ainda não tenha sido licenciado, estava sendo construído; 2) sobre a busca infrutífera que efetuou de estudos que contivessem pesquisas sobre origens e destinos do transporte de cargas, tendo consultado, inclusive, o Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes-PDDT, no qual verificou que, como um de seus pressupostos era o Rodoanel, esse plano não realizava nenhuma análise ou pesquisa sobre o transporte de cargas; 3) a utilização, pela Avaliação Ambiental Estratégica que fez a análise do Trecho Sul do Rodoanel, de critério que não se sabia fosse o mais adequado, pois emergia de pesquisas realizadas pelo Metrô, e que, por esse motivo, sugeria aos órgãos licenciadores a elaboração de estudos que analisassem mais detidamente esse tipo de obra; 4) a conveniência da cobrança de pedágios no Rodoanel, uma vez que, utilizado de forma inteligente, seu funcionamento poderia evitar a indução à ocupação, na medida em que desfavoreceria o tráfego local, o que corroboraria para que esse anel viário cumprisse efetivamente sua função de corredor de cargas, além de evitar que se venha a construir, posteriormente, um macro-rodoanel. Ricardo Guilherme de Araújo, representante da Sabesp, comentou que, nos últimos meses, haviam sido realizadas várias reuniões envolvendo técnicos da Sabesp e aqueles diretamente ligados ao Projeto Rodoanel Metropolitano Mário Covas, e que, com base nos subsídios emersos dessas reuniões, a avaliação da Diretoria Metropolitana da Sabesp era extremamente favorável à execução dessa obra, mas que, mesmo assim, solicitava à Dersa: a) fossem preservadas as estruturas existentes de captação de água no Rio Grande, para evitar-se, assim, aquilo que acontecia costumeiramente com todos os sistemas de captação de água da Sabesp na RMSP, que eram cortados por rodovias importantes; b) fosse feita, durante a execução da obra, contenção de sedimentos e, durante sua operação, realizado controle de cargas perigosas; que esse órgão participara da formulação do Programa Mananciais, e, em decorrência desse envolvimento, chamava atenção para a necessidade de se realizar pré-tratamento das águas dos córregos, antes que esses desaguassem nos reservatórios, e sugeria que tal medida constituísse uma das compensações ambientais; e que, afora essas considerações, ele não se opunha à construção dessa obra. Eugênio Senese Neto, representante da Emplasa, depois de informar que esse órgão estava elaborando uma Agenda de Ações Estratégicas Metropolitanas para o ano de 2005, da qual constariam reuniões envolvendo as diversas esferas do Governo e a sociedade civil, comentou que o Projeto Rodoanel Metropolitano Mário Covas era uma obra que não envolvia apenas o setor dos transportes, pois, ao mesmo tempo que cumpriria a função de desafogar o tráfego das vias centrais da RMSP, conviveria e enfrentaria algumas decorrências da atual escassez dos recursos hídricos e da volumosa demanda habitacional, o que revelava a complexidade e a abrangência dessa obra, motivo pelo qual ela deveria ser exaustivamente debatida e analisada; que, levando-se em consideração a importância da macro-metrópole, sua grande produção e sua posição estratégica para o desenvolvimento do País, tinha muito sentido em se cogitar numa solução para o transporte de cargas como também para problemas relacionados com os mananciais e com a qualidade de vida, e que a Emplasa se colocava à disposição para participar tanto desses estudos como de sua discussão. Silvestre Eduardo Rocha Ribeiro, representante da CPTM, depois de declarar ter sido essa empresa criada para operar o transporte ferroviário de passageiros na RMSP, e que, desde de o início dessa operação, o número de passageiros transportados por dia passou de 900 mil para 1 milhão e 300 mil, comentou: 1) que se encontrava em processo de implementação o programa de modernização dos serviços dessa empresa, através dos quais ela se capacitava a transportar 3 milhões de passageiros por dia; 2) que eram compartilhadas, uma por uma, as vias de transporte de passageiros e de cargas, o



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

que constituía um problema para a expansão do transporte de passageiros, motivo pelo qual essa empresa reconhecia a necessidade de implementação do Ferroanel como binário do Rodoanel. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. João Ramos, Secretário de Meio Ambiente da Prefeitura Municipal de Guarulhos, comentou que, na verdade, existiam irregularidades, ou seja, encontravam-se inacabadas e apresentarem sérios problemas partes das obras do Trecho Oeste do Rodoanel; que era verdade também que o sistema estadual de licenciamento deixava muito a desejar, apresentando, entre outros, problemas como lentidão no funcionamento; que igualmente era verdade ter percebido a intenção da Dersa em fazer o melhor, o certo, e em reconhecer muitos erros – adotando uma postura humilde -, e que acreditava que todos – Poder Público e a sociedade civil – tinham a obrigação de acompanhar, fiscalizar e garantir que a execução dessa obra trouxesse o desenvolvimento com sustentabilidade ambiental; que acreditava ter a Dersa essa consciência, pois era pedido do Governo Federal, era um clamor planetário, que nada fosse feito sem a garantia da sustentabilidade; que acreditava nisso, apostava nisso, e se colocava à disposição – e toda a Administração Municipal – para contribuir com a implantação dessa obra, não como algo imposto de forma unilateral, mas com desenvolvimento para a cidade, e que, por serem os recursos naturais o seu maior patrimônio natural e ambiental, se deveria olhá-la e acompanhá-la com a preocupação de que todos os cuidados fossem adotados, porque eram inquestionáveis os impactos negativos que uma obra dessa envergadura acarretaria, mas se acreditava que esses impactos poderiam, em breve, se transformar em benefícios para a cidade e para o desenvolvimento da região, que também carecia de crescimento; que o Poder Público não podia ter um olhar isolado, individual, mas, sim, ver a cidade como um todo, pois ela precisava crescer; que a Administração Municipal fez algumas reivindicações de melhoria do traçado, entre as quais se destacavam: 1.) instalação de acesso aos hospitais, pensando-se na comunidade como um todo; 2.) estruturação da cidade de maneira a poder receber o empreendimento como impacto positivo e tornar possível seu desenvolvimento e o da região, e, visando essa finalidade, era necessário proceder-se: a) à revigoração do viário local; b) à desocupação e à remoção, que requeriam fossem examinadas todas as áreas determinadas pelo Plano Diretor como destinadas para esse fim e criadas as condições para que a população reassentada se fixasse efetivamente no novo local; b) à participação do Município no conselho de gestão da obra que seria constituído, possibilitando, assim, que ele efetivamente contribuísse para suas reivindicações fossem atendidas; 3.) a implantação do Rodoanel, não como motivo de satisfação unilateral, mas como benefício, de modo a tornar possível o beneplácito do povo, sem o qual dificilmente essa Prefeitura contaria com o apoio fundamental que legitimaria sua anuência, principalmente em relação às questões ambientais; 4.) a realização de um número maior de audiências, uma vez que se tratava de projeto muito complexo; 5.) maior atenção às reivindicações da população, porque o trecho em sua totalidade atingiria a parte mais sensível de toda a região sul, na medida em que sua implantação implicaria cortes em várzea e sobreposição de águas, sabendo-se que esse último recurso era o maior tesouro da humanidade. Jumara Moraes Bocatto, Secretária de Planejamento e Meio Ambiente da Prefeitura Municipal de Itapeverica da Serra, comentou que esse Município já havia estabelecido conversação com a Dersa; que conhecia esse projeto como também o traçado anterior e que esse novo traçado oferecia um tratamento diferente, pois era mais atento às preocupações da população; que o Município havia solicitado à Dersa que tornasse viável a gestão integrada da obra durante e após sua implantação, e que dessa gestão participassem as várias Secretarias de Estado, com vistas a que fossem despendidos os esforços necessários para a preservação da água, porque sem ela não haveria vida; que o Município de Itapeverica era favorável



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

à implantação dessa obra, desde que ela se desse de forma equilibrada, o que tornava necessárias: a) a construção das vias que atravessavam as áreas de várzea de modo a não alterarem o regime hídrico das sub-bacias e de seus ecossistemas e a não concorrerem para o assoreamento das várzeas, de importância vital na depuração da água; b) a garantia do controle do transporte de cargas perigosas, evitando-se acidentes que pudessem contaminar de modo irrecuperável os mananciais; b) evitar-se o adensamento ao longo das vias do Rodoanel; c) criar-se, às expensas do projeto, além do parque proposto, uma unidade de conservação na várzea do Rio Embu-Mirim, que fazia parte do Plano Diretor Estratégico Municipal e cujo objetivo era protegê-la; d) implantar-se anel viário que permitisse acolher o tráfego que viria do Município de Embu-Guaçu e do fundo da Represa de Guarapiranga; e) fosse estudada diretriz de acesso em algum dos pontos, em decorrência do isolamento viário que ocorreria principalmente com o Município de Embu-Guaçu e se levando em conta a situação peculiar da saída desse Município; f) se mantivesse o Convento e Centro Assistencial Imaculado Coração de Maria, uma entidade muito antiga que abrigava as freiras idosas dessa congregação, executando-se, para tanto, algum afastamento; g) fosse igualmente conservada a Casa da Passagem; h) fosse implantada barreira vegetal com 150 metros de largura na área cuja conservação e não-ocupação tinham a finalidade de se evitar a conurbação e que era considerada pelo Plano Diretor Estratégico zona especial de proteção ambiental, pois só com esses cuidados ela continuaria exercendo essa função; o) fosse reconstruída a unidade da família recentemente inaugurada no Jardim Analândia. Ariovaldo Tadeu Parizoto, Secretário de Desenvolvimento Urbano do Município de Taboão da Serra, comentou que a audiência estava cumprindo seu papel, porque, provavelmente, várias reivindicações seriam atendidas; que era morador de Taboão da Serra, que residia em avenida usada como alternativa para o tráfego, quando ocorria algum acidente no Lago de Taboão, e que esse tráfego passava a 2 metros de sua casa, fato este que demonstrava ter-se tornado a cidade de Taboão uma continuidade da BR 116; que a implantação do Trecho Oeste já havia melhorado substancialmente o tráfego de caminhões no Município; que nenhum ambientalista havia-se referido aos Rios Pinheiros e Tietê cujas marginais cumpriam a função do Rodoanel, o que igualmente acontecia com a Avenida dos Bandeirantes, não reconhecendo que os moradores do entorno dessas avenidas faziam parte do contexto ambiental, e que os ambientalistas deveriam levar em conta que o Rodoanel corrigiria essa distorção, e que, portanto, ao falar dos seus impactos negativos, deveriam reconhecer também que essa obra proporcionaria a recuperação ambiental dessas regiões e que seu funcionamento, além de economizar toneladas e toneladas de petróleo, diminuiria a emissão de monóxido de carbono e de fuligem, que igualmente depauperavam o meio ambiente; que, por esses motivos, pedia a esses militantes da causa ambiental que fizessem uma reflexão sobre o meio ambiente da cidade como um todo. Frederico Bussinger, Secretário de Transportes indicado do Município de São Paulo, depois de reiterar o depoimento do manifestante que o antecedeu sobre a importância do Rodoanel para a cidade de São Paulo, chamou a atenção, em primeiro lugar, para a afirmação feita e reiterada várias vezes de que não se era contrário ao progresso, embora fosse difícil entender o significado dessa afirmação, uma vez que existiam idéias diferentes sobre o progresso; que reconhecia haver uma grande correspondência entre cargas e riqueza, como bem mostrava a história, e que, portanto, a idéia de progresso envolvia conceitos como renda, riqueza e economia; que outras idéias reiteradas se relacionavam tanto a impacto ambiental – levando a crer que toda ação humana gerava danos - como a passivo ambiental, embora não se falasse de ativo ambiental; que, por exemplo, a população que atualmente era privada de usar trem na cidade de São Paulo, porque a carga ocupava seu lugar, possuía um passivo que poderia transformar



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

em um ativo quando pudesse fazer uso desse tipo de transporte com a implantação do Ferroanel; que igualmente a população presa num trânsito que atualmente fluía a 30, 40 ou 50 km/h, no viário de Taboão, nas marginais, nas ruas de Aricanduva e na Avenida Bandeirantes, passaria a ter um ativo ou, pelo menos, um aspecto de um ativo, quando o tráfego nesses locais fluísse com maior velocidade; que foram feitas propostas alternativas que não se coadunavam com os objetivos dessa obra, que era principalmente ligar as diversas periferias da Metrópole e, ao realizar esse intuito, retirar essa demanda do núcleo urbano; que, portanto, era necessário se concentrar no cerne dessa obra e não se desviar para questões paralelas, inclusive com acusações de que o Governo Estadual só investia no Rodoanel, deixando de lado uma série de problemas, pois naquilo em que ele realmente investia era em “soluções integradas”, as quais constituíam o cerne da gestão da Administração Municipal de São Paulo que se iniciaria em 2005, ao propor, já em seu programa, ações integradas entre os Governos do Estado e do Município, procurando conferir sinergia e cooperação entre os diversos sistemas; e que um conjunto de investimentos vinha sendo feito nos diversos setores de transporte, procurando-se tirar desse conjunto de soluções os melhores resultados, porque, para que o transporte coletivo e o trânsito de São Paulo funcionassem bem, era necessário retirar dos viários da RMSP aquela carga que não pertencia nem a ela nem à cidade de São Paulo. Roberto Terassi, Vice-Prefeito do Município de Embu, comentou que toda essa discussão teve início do século passado, quando surgiu para o homem a necessidade de locomover-se e, juntamente com ele, suas cargas; que a cidade de Embu, com o crescimento da RMSP, foi a que mais se desenvolveu, e que, só para se ter uma idéia, sua população dobrara, passando de 18 mil e 200 pessoas para 180 mil, ou seja, teve um crescimento da ordem de 1000%, e que isso ocorreu sem que nenhum empreendimento concorresse para tanto; que, no período de 1995/96, ocorreram as primeiras audiências públicas relacionadas com o licenciamento ambiental do Rodoanel e que participou delas como porta-voz de reivindicações que revelavam as necessidades da cidade, as quais, atendidas, significaram um ganho substancial para a população, principalmente no que dizia respeito à interligação entre os dois lados da cidade, à construção de travessias adequadas e de marginais que promoveram uma articulação entre bairros importantes e o centro da cidade, e ao reassentamento de famílias que viviam em áreas de risco, e que, além desses ganhos, a população se beneficiara ao gastar, atualmente, um tempo significativamente menor em sua locomoção de casa para o trabalho, e vice-versa; que diuturnamente eram praticadas agressões ao meio ambiente, que não foram citadas aqui por nenhuma organização não-governamental, como a ocupação irregular que ocorreu concomitantemente a essa explosão demográfica e a poluição causada pelos esgotos domésticos lançados por milhares de caminhão no Rio M´Boi-Mirim - o braço mais importante da Represa Guarapiranga; que a cidade Embu das Artes era favorável à construção do Trecho Sul do Rodoanel porque a população teria o trabalho de que necessitava e a cidade, a receita de que precisava para o seu desenvolvimento. Passou-se à etapa das réplicas. Paulo Tromboni, Secretário Adjunto da Secretaria de Estado dos Transportes, comentou que todas pessoas que estavam presentes nessa audiência e que não residiam no Município do Embu vieram, em sua maior parte, pelo Trecho Oeste do Rodoanel; que a construção desse trecho custara 280 milhões de reais em investimentos ligados ao meio ambiente, tendo já sido feitos 94% desses investimentos, estando os 6% restantes programados para o cumprimento das exigências que eram condicionantes para concessão da licença de operação, e que ainda não foram gastos porque o Governo Federal não mandou o dinheiro, ou seja, congelou 26 milhões em 2003 e os 25 milhões previstos para esse ano chegaram com oito meses de atraso; que os acessos irregulares denunciados se referiam a pinguelas para pedestres que não estavam ligadas à rodovia e que as acusações



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

relacionadas com atropelamentos ocorridos no km 29, por exemplo, não mais se repetiram a partir das correções feitas em 2004; que dos oito tombamentos de caminhão referidos, três efetivamente tombaram, e que em relação aos cinco restantes apenas parte de sua carga tombou, o que já não mais aconteceria; que os vícios construtivos alegados foram objeto de ação promovida pela Dersa, estando as construtoras iniciando a correção, e que garantia a todos que, durante os cinquenta anos de operação desse anel viário, aqueles que por ele passarem todos os dias encontrarão, algumas vezes, muros depredados, ausência de placas de sinalização e pinguelas destruídas e, outras vezes, encontrarão os muros e as pinguelas consertados e novas placas de sinalização, porque a operação e a manutenção da rodovia realizariam esses consertos diariamente; que não havia nada mais de impróprio ou não-verdadeiro do que o mito da pressa e do açodamento no processo de licenciamento do Rodoanel, pois, ele se iniciou no ano 2000, quando a Dersa apresentou o Plano de Trabalho e foram realizadas três audiências com o propósito de recolher subsídios para elaboração do Termo de Referência, seguindo-se a esses procedimentos três audiências sobre o EIA/RIMA do Rodoanel, realizadas em São Bernardo do Campo, Mauá e Itapeverica da Serra, cujas críticas geradas foram incorporadas à versão atual do EIA/RIMA que estava sendo analisada, e que essa era a terceira audiência que discutia esse estudo; que da fase atual do processo já participaram 2 mil e 200 pessoas, não sendo consistente, pois, a afirmação de que não houve e não estava havendo participação da sociedade no processo de licenciamento dessa obra; que a questão dos transportes públicos já fora muito bem elucidada por Frederico Bussinger que o antecederia e cuja apresentação merecia elogios, na medida em que tornava claro não ser o Rodoanel um investimento isolado; que no Governo do Estado só o processo de renovação dos trens da CPTM custaria 2,5 bilhões e que a implantação de cada linha exigiria de 4 a 5 bilhões, tendo sido recentemente entregues à população algumas dessas linhas, e isso significava que o Governo do Estado estava investindo muito, inclusive promovendo interligações entre linhas intermunicipais e o Metrô, e, na gestão do novo prefeito do Município de São Paulo, certamente se caminharia para uma maior racionalidade do sistema de transportes, pois seria promovida a interligação das linhas de transportes urbanos com o sistema metro-ferroviário e com as linhas intermunicipais, ou seja, tornava-se claro que não foi a construção do Rodoanel o único investimento na área dos transportes, mas, sim, o transporte coletivo; que, sem dúvida alguma, esse anel viário era essencial, e isso por duas razões: 1º) porque o transporte de carga possuía um íntimo vínculo com a circulação da riqueza, com o aumento da competitividade, e com a transferência das atividades industriais que não eram compatíveis com as grandes metrópoles para o Interior do Estado; 2º) porque esse anel viário melhoraria as condições de tráfego da cidade com o aumento do fluxo nos corredores de transporte; que não era necessário preocupar-se com indenização e com o reassentamento das famílias, pois o único caso não atendido com a implantação do Trecho Oeste foi aquele que deu lugar à demolição de uma casa que fazia parte de uma rota de fuga que se iniciava nela e, através de um túnel, saía na Rodovia Ayrton Senna e se dirigia à várzea do rio, não se sabendo em que condições e por quem essa rota seria utilizada; que a Avaliação Ambiental Estratégica demonstrara cabalmente que o que acontecia com o Trecho Sul do Rodoanel nada tinha a ver com o que acontecerá com a Serra da Cantareira, pois essa avaliação afirmava que as análises funcional e ambiental dos impactos recíprocos da construção dos trechos em sucessão ou simultaneamente demonstravam que não haveria acumulação de impactos e que era mais adequado licenciar-se o Rodoanel em sucessão de etapas, pois, desse modo, se evitaria licenciar-se “coisas” que tornariam, posteriormente, inviáveis a sua implementação; que anunciava em primeira mão que, atendendo solicitação de maior acesso a documentos, o Governo do Estado colocava todos à



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

disposição, que todos os documentos existentes encontravam-se apensados ao processo, não passando, portanto, de fofocas as declarações de que haveria documentos apócrifos ou secretos, e que o EIA/RIMA e a Avaliação Ambiental Estratégica do Rodoanel, que foram colocados à disposição em dez lugares da RMSP, incluindo a Estação Praça da Sé do Metrô, o ponto de melhor acesso de toda metrópole, ficariam disponíveis por mais 30 dias, e que, portanto, todo e que qualquer interessado poderia ainda consultá-los e, se tiver dúvida, poderia ligar ou para a Ouvidoria da Dersa, cujo telefone era 37072357, ou para o Centro de Informações do Rodoanel, cujo telefone era 37072364; que, igualmente, qualquer pessoa que desejar elucidar qualquer questão ou aspecto local poderia dirigir-se à Dersa, através desses telefones, pois os técnicos desse órgão tinham interesse de discutir com as comunidades, em um espaço menor, questões específicas que poderiam ser analisadas durante o tempo que se fizer necessário, uma vez que as audiências públicas não eram o único nem o melhor espaço para o detalhamento dos temas importantes para a continuação do Rodoanel; que assegurava a todos ser um exagero um bocado grande dizer que o Rodoanel causava impotência. Ana Maria Iversson, coordenadora da equipe que elaborou o EIA/RIMA vinculada à Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo, esclareceu que: 1) existia um diagnóstico feito para a Região Sul da RMSP e da própria RMSP, como um todo, na Avaliação Ambiental Estratégica, semelhante àquele utilizado pela maioria das pessoas que se manifestaram nessa e em outras audiências, e que diziam respeito aos desafios, aos problemas e àquilo que foi chamado de passivo ambiental, e que nesses dois documentos eles eram apresentados num nível de detalhamento bem maior do que a referência a eles feita por ocasião das manifestações, cuja diferença diziam respeito às soluções, e aquela apresentada no EIA/RIMA e colocada para discussão, nessa audiência, referia-se à transposição de carga pela RMSP, que constituía uma solução para parte desse passivo ambiental que era a ocupação humana na RMSP; 2) que o EIA/RIMA, em decorrência da própria legislação sobre a probidade profissional, tinha de declarar todos os impactos possíveis, dos maiores aos menores, dos prováveis àqueles que efetivamente iriam ocorrer, como, por exemplo, corte de vegetação e remoção de população, e alguns dos impactos citados, como o risco de vazamento de caminhão com carga perigosa, era declarado dada a sua probabilidade, o que não significava que ele efetivamente ocorreria, e que, mesmo se baseando em probabilidade, deveriam ser apresentadas as soluções de engenharia que garantiram que ele causasse o menor estrago possível; 3) que, em relação às críticas feitas à EIA/RIMA, lembrava que ele não poderia ser lido como um romance, na medida em que poderia ser usado como um livro de consultas, pois consolidava estudos mais acessíveis e resumidos no RIMA, encontrando-se este disponível para consulta na Internet; 4) que, para se dirimir dúvidas mais aprofundadas, a consulta deveria ser feita ao EIA, que se tratava de estudo bastante aprofundado e cuja consolidação requereu um ano de trabalho, com o diferencial de ter-se valido das críticas e sugestões feitas anteriormente ao projeto, as quais contribuíram para o seu aprimoramento; 5) que, em relação à proximidade do Rodoanel da várzea do Embu, seu traçado não poderia ser considerado rodoviário, porque, se o fosse, simplesmente constituiria uma única pista, passando por um único lado da várzea, o que não aconteceria, pois, como a proposta era que ele protegesse os mananciais, ou seja, constituísse uma barreira física capaz de garantir a proteção da várzea e de evitar a ocupação irregular, ele se bifurcaria de modo a manter o espaço da várzea desocupado; 6) que a água seria captada em profundidade, canalizada e transferida para o outro lado do traçado, seguindo o direcionamento natural dos leitos, os quais, desse modo, não seriam afetados, mas que, mesmo assim, seriam instalados e dimensionados dispositivos de drenagem; 7) que a solução das passagens de fauna - aceita internacionalmente - seria monitorada pelo empreendedor; 8) que, com relação às



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

sugestões feitas pelos moradores do Núcleo Pintassilgo, fora assinado Termo de Ajustamento de Conduta-TAC com a Prefeitura de Santo André, de modo a tornar viável o projeto de reurbanização do bairro, com a construção de moradias de bom padrão, dotadas de infra-estrutura de saneamento, o que se tornou possível com a alteração do traçado; 9) que o projeto buscou minimizar as interferências e, onde isso não foi possível, seria garantida melhoria das moradias e da qualidade de vida das famílias afetadas; 10) que as preocupações com o viário local foram contempladas pelo EIA; 11) que contestava informações oferecidas pelo Instituto Sócio-Ambiental, entre as quais a de que o empreendedor negara o aspecto indutor à ocupação desse empreendimento. Passou-se à etapa em que se pronunciam os representantes do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. Carlos Bocuhy comentou que o licenciamento dessa obra vinha-se dando de forma a deixar a sociedade civil impotente, pois havia uma articulação do Governo em torno de interesses econômicos, enquanto a sociedade civil se manifestava contrária à instalação desse empreendimento, defendendo a coisa pública, os direitos difusos da coletividade e o acesso aos recursos hídricos, e que tal articulação existia até mesmo no âmbito do Consema, como bem mostrava a falta de participação dos conselheiros nas audiências públicas, o que contribuía para que esse licenciamento se assemelhasse a um auto-licenciamento; que, em uma apresentação feita em 2002, a Sabesp se mostrara preocupada com a consistência geológica do Braço do Rio Grande, tendo oferecido, naquela oportunidade, uma visão totalmente diferenciada da que expôs durante essa audiência; que alguns posicionamentos contrários à implantação do Rodoanel não foram consideradas nesse projeto, entre os quais aquele contido em documento elaborado por representantes da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica e do Conselho Gestor da Reserva da Biosfera; que era indiscutível a possibilidade de essa obra não ser implantada, uma vez que se encontrava em andamento uma Ação Civil Pública; que o empreendedor deveria convencer-se da capacidade de reação da sociedade e que a preservação dos recursos hídricos e a demanda por transporte e habitação deveriam ser incorporadas às políticas públicas. Eduardo Trani, membro do Consema, chamou atenção para a condução dada à discussão pública sobre o Rodoanel, não somente por ocasião das plenárias e das audiências públicas, como também das reuniões paralelas que envolviam órgãos dos diferentes escalões do Governo e organizações não-governamentais e durante as quais essa obra era vista como metropolitana e de caráter amplo; que as contribuições pertinentes que foram oferecidas por ocasião das audiências seriam consideradas pelo órgão licenciador e que tanto a sociedade como o Estado tinham a responsabilidade e a oportunidade de escolherem a melhor proposta de desenvolvimento sustentável, que era a construção desse anel viário. O Secretário-Executivo, depois de informar que todas as etapas da audiência haviam sido cumpridas, esclareceu que quem eventualmente tivesse ainda qualquer contribuição a oferecer e quisesse agregá-la ao processo, por determinação do Secretário de Estado do Meio Ambiente, José Goldemberg, 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 protocolá-la diretamente nesse setor. Durante essa audiência foram entregues 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 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 contribuições; 3.) Correspondência encaminhada pelo senhor Sílvio Nunes; 4.) Documento encaminhado pelo Subcomitê Cotia Guarapiranga, com contribuições; 5. Documento



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

encaminhado pelo arquiteto Paulo Bastos; 6.) Manifesto intitulado “Respeito por Parelheiros”, com abaixo-assinado 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.) Manifesto do Setor Produtivo Tramo Sul do Rodoanel Mário Covas, encaminhado pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo-FIESP. Em seguida declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Professor 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, lavrei e assino a presente ata.

PS-ARP-MSV