



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

Ata da Audiência Pública do EIA/RIMA do empreendimento "Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano Mário Covas", de responsabilidade da Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S.A., realizada na cidade de São Paulo, em 19 de março de 2005.

Realizou-se no dia 19 de março de 2005, às 17 horas, no Salão Nobre da Casa de Portugal, Av. Liberdade, 602, Bairro da Liberdade, São Paulo-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), para se discutirem, especificamente, os seguintes assuntos: Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, Ecossistema Mata Atlântica e Áreas Indígenas da Barragem Krukutu. 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, em especial ao Vereador Névio da Estância, Presidente da Comissão do Rodoanel da Câmara Municipal de São Bernardo do Campo, à Secretária do Meio Ambiente do Município de Embu Guaçu, Jumara Bokatto, ao Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente do Município de São Paulo, Eduardo Jorge Alves Sobrinho, à Procuradora da República, Dra. Ana Cristina Bandeira Lins, aos demais representantes dos Poderes Executivo e Legislativo, 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, que tem uma finalidade particular, segundo acordo homologado pelo Tribunal de Justiça Federal da 3ª Região, que é discutir os seguintes assuntos: Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, Ecossistema Mata Atlântica e Áreas Indígenas da Barragem Krukutu. Declarou que tinha a missão de inicialmente compor a Mesa de Trabalhos, chamando para dela fazerem parte o Coordenador da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, João Antônio Fuzaro, o representante do Conselho Estadual do Meio Ambiente, conselheiro Armando Shalders Neto, a representante do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente-Ibama, Doutora Ana Cristina Bandeira Lins. 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 que visassem aprimorar o projeto apresentado, pois essas contribuições seriam juntadas ao processo para que os técnicos dos órgãos responsáveis pelo licenciamento analisassem-nas e verificassem a possibilidade de incorporá-las ou ao projeto, o Secretário-Executivo expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação Consema 34/01 para a condução de audiências públicas e, por último, informou que qualquer interessado em contribuir com o processo teria o prazo de cinco (5) dias úteis, a partir da data dessa audiência, para encaminhar qualquer contribuição, a qual, juntamente com os documentos que forem entregues e protocolados durante essa audiência, seriam encaminhados aos órgãos de licenciamento para análise. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da equipe técnica que elaborou o EIA/RIMA. Paulo Tromboni, Secretário Adjunto da Secretaria dos Transportes, depois de pedir desculpas às pessoas que veriam repetida uma série de informações, uma vez que essa era a décima audiência pública que se realizava sobre esse empreendimento, comentou que o Rodoanel Metropolitano Mário Covas era parte integrante do Plano Diretor de Transportes do Estado de São Paulo, que tinha como meta mudar a própria matriz de transporte, contribuindo para que, no horizonte de vinte anos, ocorresse uma participação de trem de forma que esse modal chegasse a



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

transportar um terço do total de todas as cargas. Declarou, em seguida, que a resposta à pergunta “por que o Rodoanel?” era o fato de a sociedade paulista e brasileira serem eminentemente industriais e modernas, o que levava a que chegassem diariamente à cidade de São Paulo grande volume de carga sobre inúmeros caminhões que se dirigiam principalmente para a macro-metrópole, circulando pelo viário urbano, principalmente pelas marginais, e que um dos objetivos dessa obra era promover interligação entre si dos eixos viários e, com isso, cumprir duas funções: 1) fazer com que o tráfego de passagem fosse desviado de dentro da cidade para suas vias; 2) atrair o tráfego de longa distância. Comentou que outros objetivos a serem alcançados, desta feita pela Secretaria de Estado dos Transportes, eram: 1) construir o Ferroanel, com vistas à superação do gargalo de transposição ferroviária da RMSP - à semelhança daquela que o anel viário realizaria no âmbito do transporte rodoviário -, gargalo este que se situava precisamente na Estação da Luz, pois o Ferroanel faria com os trens o mesmo que o anel viário faria com os caminhões, pois o Ferroanel e o Rodoanel eram duas infra-estruturas do Sistema de Transportes do Estado, que, além de superar gargalos, permitiriam o funcionamento de uma intermodalidade através de centros logísticos integrados; 2) fazer avançar, com a instalação do binário Rodoanel-Ferroanel, a participação dos trens nos transportes de carga de 5 para 31%. O Secretário Adjunto Paulo Tromboni comentou ainda: 1) que o Rodoanel era uma rodovia classe zero, fechada, que não se interligava ao viário local, possuindo três ou quatro faixas por sentido, com canteiro central de 11 metros, faixa de domínio de 130 metros, a qual, em determinados trechos, especialmente na região do ABC, teria 160 metros, dos quais apenas 20% seriam pavimentados; 2) que o Rodoanel como um todo teria quatorze interligações, sete delas já em operação no Trecho Oeste, com uma distância entre elas de 5, 5 km, três outras que se efetivariam com a construção Trecho Sul, mais três com a construção do Trecho Leste, uma a ser feita com a Rodovia Fernão Dias e outras duas a serem executadas no Trecho Norte, trecho este que ainda dependia de avaliação e aprovação; 3) que o Trecho Sul começaria na Rodovia Regis Bittencourt, onde terminava o Trecho Oeste, e continuaria até a Avenida Papa João XXIII; 4) que, entre a Rodovia Regis Bittencourt e a Rodovia dos Imigrantes, após o Braço da Billings, haveria 38 km sem nenhuma interligação, e que as próximas interligações seriam com a Rodovia dos Imigrantes, com a Rodovia Anchieta e com a Avenida Papa João XXIII, devendo-se esta última interligação às seguintes causas: a) necessidade de o Município de Mauá e de algumas áreas do ABC se interligarem com a Rodovia Anchieta através de uma via de melhor qualidade; e b) a necessidade de se criar uma articulação logística no interior da Zona Leste de São Paulo, o que seria favorecido com a interligação entre o Rodoanel com a Jacu Pêssego; 5) que outro ponto fundamental na análise do Rodoanel era sua inserção na estrutura verde do entorno da cidade, pois a concepção desse projeto permitiria que ele estivesse integralmente inserido na zona de transição da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, não alcançando nem sua zona-núcleo nem suas zonas-tampão; 6) que, em termos de tráfego, o Rodoanel representaria uma infra-estrutura importante, pois cumpriria o papel fundamental de atrair 22% do transporte de caminhões para o entorno da RMSP, o que representaria, aproximadamente, 5% das viagens em uma projeção para 2020, e que metade desse tráfego comercial que passaria pelo Rodoanel corresponderia aos caminhões que estariam de passagem pela RMSP, e a outra metade, ao tráfego de longa distância, acarretando essas atrações uma redução, aproximadamente, de 8% no tempo médio das viagens internas de automóvel na RMSP, além da redução de 2/3 do risco de acidentes, por ser esse anel viário uma rodovia classe 0, possuindo, portanto, alto padrão técnico, o que a levava a superar às condições das marginais; 7) que, numa projeção para 2020, em relação aos fluxos de passagem que atravessavam completamente a



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

cidade, com a implantação do Rodoanel haveria uma economia aproximadamente de 26%, e, em relação àqueles fluxos que tinham ou origem ou destino em São Paulo, a diminuição seria de 26%, e, por último, em relação àqueles fluxos exclusivamente internos à cidade, a redução seria de 8%; 8) que os traçados alternativos estudados afetavam equipamentos urbanos fundamentais, como estações do Metrô ou aterros sanitários próximos da Represa Guarapiranga; 9) que as alternativas externas haviam sido descartadas por um conjunto de motivos, como, por exemplo, por interferirem no P.E. da Serra do Mar, nas terras indígenas da Barragem e do Krukutu e na zona-tampão da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo; 10) que o traçado intermediário, que se derivaria da Estrada Índio Tibiriçá, igualmente fora descartado por razões estritamente ambientais, uma vez que seria implantado entre o Braços do Rio Grande e do Rio Pequeno e, também, porque exigiria a duplicação dessa estrada, e, mais ainda, pela necessidade de se encontrar espaço para o Trecho Sul do Ferroanel; 11) que esse traçado escolhido ficaria integralmente na Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo; 12) que a Avaliação Ambiental Estratégica contou com o apoio de uma simulação do crescimento da cidade com inclusão do Rodoanel, a qual mostrou que o impacto dessa obra nesse crescimento era desprezível, e que, portanto, ela não induziria à ocupação, isso por várias razões: a) porque a periferia de São Paulo cresceria de 7,4 para 9,8 milhões de habitantes nesses próximos quinze anos; b) porque os acessos à periferia da RMSP já se encontravam completamente garantidos, pelo fato de ser servida por um sistema viário amplo, composto por estradas vicinais, ruas, avenidas e grandes rodovias; c) porque o Rodoanel consistiria numa rodovia perimetral, que dava a volta, fazia o contorno, ou seja, que era fechada, só se tendo acesso a ela através das intersecções planejadas; d) porque o sistema de transporte coletivo implantado na cidade de São Paulo era composto por linhas municipais e intermunicipais, e essas linhas não trafegariam pelo Rodoanel, pois, por não ser radial, ele não facilitaria o transporte da população da periferia, atraindo apenas o tráfego de automóvel de longa distância; e) porque ele geraria emprego adicional na periferia, mobilizando a mão-de-obra que aí se encontrava desempregada; f) porque, sendo fáceis os acessos a todas posições da RMSP, o Rodoanel em nada contribuiria para melhorá-los. Ana Iversson, vinculada à Fundação Escola Sociologia Política, depois de comentar que só se reportaria aos três temas que eram objeto dessa audiência e que sobre os demais aspectos da obra se deveria buscar informações nos próprios estudos, comentou: 1) que a área que fora objeto do Estudo de Impacto Ambiental-EIA, por se verificar que receberia os impactos a serem causados por esse empreendimento, era constituída, aproximadamente, por dezessete Municípios e 40% da RMSP; 2) que a mancha urbana consolidada da RMSP já ultrapassara a linha de proteção dos mananciais estabelecida em 1976; 3) que, com base no mapa oficial produzido pelo Instituto Florestal, as áreas por onde passaria o Rodoanel possuíam pouca vegetação e eram entremeadas por bairros, onde já ocorrera desmatamento, e que, só mais ao Sul, onde se localizava o P.E. da Serra do Mar, havia vegetação mais contínua e mais preservada; 4) que a RMSP e, em decorrência, a área de influência do empreendimento, se encontrava inserida tanto na Reserva da Biosfera da Mata Atlântica como na Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, que a primeira se iniciava no Estado do Rio Grande do Sul e terminava no Estado de Ceará, e a segunda englobava a RMSP e mais alguns Municípios do entorno e que um dos objetivos da criação dessas reservas era a proteção dos ecossistemas mais importantes do ponto de vista ecológico; 5) que, com vistas à garantia dessa proteção, se criaram as chamadas zonas de amortecimento - uma espécie de colchão que evitaria a ocorrência de impactos nas zonas-núcleo - e as zonas de transição, que garantiriam as reservas com a implementação de modelos de desenvolvimento e de ocupação que conciliassem, na medida do



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

possível, a ocupação urbana, o desenvolvimento econômico e a preservação as áreas-núcleo, que são o objetivo último da Reserva da Biosfera; 6) que o Trecho Sul do Rodoanel passaria o mais próximo possível da zona consolidada e o mais distante possível das áreas-núcleo, onde se localizavam as aldeias indígenas Krukutu e Barragem, numa posição estratégica em relação aos Guaranis, na medida em que tal localização permitiria a manutenção dos fluxos migratórios destes últimos povos em direção ao litoral, como comprovavam as inúmeras trilhas encontradas na região próxima ao P.E. da Serra do Mar; 7) que, em dos braços da Represa Billings, se localizavam as terras indígenas Krukutu e da Barragem cujo acesso se dava através da Estrada de Parelheiros, que seria cruzada, por cima, pelo Trecho Sul do Rodoanel, e, portanto, não haveria qualquer interligação entre essa estrada e o anel viário; 8) que o maior problema da localização dessas terras indígenas era seu isolamento no meio do P.E. da Serra do Mar, e os índios de ambas aldeias tinham problemas de convivência com a população do entorno, possuíam apenas uma escola, cujo ensino ia até a quarta série, um posto de saúde e uma farmácia que atendiam à população da Barragem, e um posto avançado que atendia à população Krukutu, e que, portanto, ambas aldeias dependiam da assistência médica e da infraestrutura existente em Parelheiros, a qual também era utilizada pela população da zona sul; 9) que a primeira grande questão a ser analisada dizia respeito à possibilidade de o traçado do Trecho Sul do Rodoanel afetar os remanescentes de Mata Atlântica, essas terras indígenas e a Reserva da Biosfera; 10) que, na tentativa de se analisar a primeira questão, era preciso levar em conta que a estrutura do Rodoanel atravessava alguns eixos que ofereciam restrições muito grandes, como, por exemplo, cruzamentos com a Represa Guarapiranga, e que se deveria eleger locais mais estreitos e com menor interferência no corpo d'água e onde, normalmente, já se localizavam as empresas; 11) que todos esses eixos foram mapeados e interpolados com a finalidade de se examinar toda alternativa possível, e, a partir daí, delimitou-se a área de influência direta desse empreendimento, tendo-se verificado que a utilização desse critério levou a que a área de influência tivesse uma extensão 25% maior do que se se tivesse utilizado o critério tradicional de delimitação; 12) que dezesseis diferentes aspectos dessa alternativa de traçado foram analisados e os resultados comparados com aqueles obtidos da análise das outras alternativas; 13) que os aspectos estudados iam desde características do terreno, dos rios, da ocupação, dos planos e pedidos das Prefeituras que administram aquela região, e, finalmente, o tipo de vegetação nativa existente, e que todos eles haviam sido mapeados, quantificados e superpostos de modo a se saber quanto cada traçado afetaria esses elementos e, em decorrência, qual aquela que menos interferiria e, portanto, seria a melhor alternativa para esse trecho, tendo-se comprovado que não existia uma melhor alternativa do começo ao fim; 14) que a melhor alternativa de traçado era aquela a que se referia o Secretário Adjunto da Secretaria de Estado dos Transportes, aquela que se iniciava na Rodovia Regis Bittencourt, onde se findava o Trecho Norte, e terminava na Av. Papa João XXIII; 15) que a RMSP era uma área cujas fauna e flora são extensamente estudadas e conhecidas, porém, ao se elaborar o EIA/RIMA, concluiu-se que não era suficiente trabalhar somente no âmbito da foto-interpretação, mas que se fazia necessário realizarem-se levantamentos de campo – por meio dos quais é possível se estudar a estrutura e a fisionomia das matas remanescentes - e mapeamentos em uma escala que permitisse ver todos os aspectos com um nível de detalhe de modo a se conhecer a efetiva interferência a ser causada pelo traçado. Nesse momento o Secretário-Executivo interveio oferecendo esclarecimentos sobre o processo de licenciamento como o todo, ou seja, informando que, se o empreendedor pretendesse obter licença ambiental para o Traçado do Trecho Norte ou para o Traçado do Trecho Leste do Rodoanel Metropolitano, deveria protocolar um Plano de Trabalho para cada um deles no Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA,



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

que era o órgão de licenciamento da Secretaria do Meio Ambiente, com base no qual seriam elaborados os Termos de Referência dos respectivos EIAs/RIMAs, os quais seriam objetos de audiências públicas, e que, nessa audiência, se analisariam esses mesmos aspectos que estão sendo analisados em relação ao traçado do Trecho Sul, inclusive estes que foram questionados pelo Ibama. Esclareceu, ainda, que, para o licenciamento do Trecho Sul, o empreendedor deveria apresentar as complementações sugeridas nessa audiência, após a qual seriam realizadas ainda duas audiências sobre o EIA/RIMA, e que só após essas etapas o DAIA, com base nesse estudo e nos subsídios oferecidos pelos participantes, elaboraria um parecer técnico sugerindo ao Consema a indicação de viabilidade ou inviabilidade ambiental desse empreendimento, com base no qual o Consema deliberaria. Dando continuidade à sua explanação, a consultora Ana Maria Iversson ofereceu informações detalhadas sobre a metodologia utilizada na análise de cada um dos aspectos questionados pelo Ibama, informando, em seguida, que o EIA determinava fossem adotadas 110 medidas de prevenção e/ou minimização e mitigação e a implantação de 26 programas, e que essas medidas e esses programas abarcavam todos os impactos identificados, especificamente aqueles que recaíam sobre a vegetação e a fauna, e que o cumprimento dessas exigências colocava a necessidade de uma gestão ambiental, tanto por parte da Dersa como por parte das construtoras, o que implicava treinamento de todos os funcionários que entrariam em campo, de modo a se respeitarem os compromissos assumidos publicamente. Esclareceu, também, que o EIA propunha fossem adotadas medidas e implementados programas e que tudo isso fosse documentado, de maneira a se poder esclarecer as pessoas que, eventualmente, discordassem da maneira como o traçado estava sendo executado. Esclareceu, também, que, durante o funcionamento do Rodoanel, a Dersa continuaria responsável pelos compromissos assumidos, seja em relação à vegetação seja em relação às áreas indígenas. Carlos Bocuhy, representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, comentou que fazia essa apresentação em nome da entidade ambientalista Proam-Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental e que se basearia no “Dossiê Bilings” e no “Relatório Bilings 2005 sobre Impactos Ambientais”, dos quais faziam parte as imagens que passaria a apresentar, as quais mostravam a mancha urbana da RMSP avançando em direção aos mananciais, principalmente em direção às Represas Billings e Guarapiranga, e mostrava também o Rio Jurubatuba, que constituía o corpo principal dessa represa; que houve 500 anos de devastação, que provocaram desmatamento intenso, reduzindo a mata atlântica a 7% no território da RMSP; que considerava prematura essa etapa da discussão sobre o Rodoanel, pois, do seu ponto de vista, se deveria ainda aprofundar a discussão sobre o termo de referência e a metodologia a ser utilizada para a escolha do traçado do trecho sul e de todo o anel viário, pois a alternativa que vinha sendo discutida feita discutida desrespeitou não só as leis de proteção aos mananciais, como também a legislação pertinente às áreas protegidas; que atualmente o processo de adensamento em torno da Represa Billings estava se tornando mais grave ainda com a intensificação do processo de verticalização, o qual concorria para o assoreamento, e que estudos sobre os cinco braços da Represa Billings – Alvarengas, Eldorado, Sete Praias, Grota Funda e Pedroso - demonstraram estarem eles desaparecendo, concorrendo também para isso o surgimento, nesses braços, de outras atividades, como a cultura de hortigranjeiros e a construção de campos de futebol, na medida em que elas contribuíam para o desmatamento e o assoreamento e, em decorrência, para a perda da capacidade de essa represa armazenar água, uma vez que o tipo de solo existente na região da Represa Billings, quando fragmentado, provocava efeito de tamponamento sobre as nascentes e fazia com que elas ficassem vedadas e desaparecessem gradualmente, e que, à medida que avançava o desmatamento e o



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

assoreamento, a represa perdia não só a capacidade de armazenar água como também de produzi-la água, acontecendo, pois, dois fenômenos distintos; que a perda da capacidade de produzir água que ocorria atualmente estava em torno de 1 milhão de m³/dia; que o prognóstico, para daqui a cinquenta anos - se os braços continuarem desaparecendo e o assoreamento alcançando o corpo central da represa -, é que sobreviveria apenas o canal principal da represa, cenário este assustador do ponto de vista da falta de gestão do Poder Público com o objetivo de conservar íntegra a maior caixa d'água da RMSP; que, como mostrava essa foto de 1993, a Represa Billings estava seca naquele momento em que uma medida impedia que se bombeasse para ela a água poluída do canal do Rio Pinheiros, mas, mesmo assim, ela continuava abastecendo as indústrias de Cubatão com o objetivo de afastar a cunha salina; que esse era o diagnóstico dessa represa a partir de dados técnicos e científicos, e era, com base neles, que chamava atenção para esse recurso vital para a sobrevivência da cidade; que o Rodoanel Metropolitano seguia exatamente o perímetro da cidade de São Paulo, que era o caminho das águas, se superpondo sobre os braços da represa, e que, além do assoreamento, esse anel viário poderá provocar a ampliação da mancha urbana nos braços que se encontravam mais distantes, ao funcionar como indutor à ocupação em dois pontos específicos - na interligação entre as Rodovias Anchieta e Imigrantes e no Município de Ribeirão Pires, onde esse anel deixaria de funcionar como rodovias classe zero; que chamava a atenção dos empreendedores e dos técnicos do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA da SMA para a seguinte questão: na região de São Bernardo do Campo a implantação do traçado do Rodoanel ocorrerá ao mesmo tempo que se ampliará o sistema viário naquela região, o que determinava que essas duas iniciativas não fossem vistas de forma isolada, em virtude do impacto dramático que provocariam ao se somarem aqueles provocados por cada uma dessas iniciativas, dentre os quais o mais importante era o incentivo à ocupação na área mais distante da RMSP, que era o caminho das balsas via Riacho Grande, e que, portanto, não estava falando de uma obra que seria bem ou mal construída, mas, sim, do contexto em que ela se inseriria, ou seja, em um ecossistema extremamente frágil; que a capacidade de suporte era dimensionada de forma muito clara, uma vez que se traduzia na capacidade de um ecossistema suportar determinados impactos, porque, se por um lado a Natureza possuía a capacidade de vivenciar uma mudança contínua, ou seja, uma busca contínua por equilíbrio, por outro lado, diante de determinado volume de danos, ela não conseguiria mais se defender nem se recompor; que, diante do quadro que se apresentava relacionado com o assoreamento e o tamponamento das nascentes, que juntos constituíam um processo de desertificação, havia necessidade de se rever a metodologia aplicada pelo empreendedor de modo a se dimensionar a indução à ocupação; que esse projeto não deveria vir à luz sem um programa de recuperação ambiental efetivo para a Represa Billings, uma vez que a capacidade de produção e de armazenagem dessa represa e as questões sócio-ambientais estavam intrinsecamente envolvidas umas com as outras, e que sua preocupação, como cidadão, era com esse fato e com inércia e a inoperância do Poder Público diante dele; que aproveitava essa oportunidade para dizer ao Secretário do Meio Ambiente e ao Governador que a situação dos mananciais era absolutamente crítica e que era nesse contexto que o Rodoanel se inseria. Marussia Wathely, igualmente representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, comentou que essa audiência era importante não só para a entidade que representava como também para todas aquelas quinze que assinaram o documento que fora protocolado, através do qual se faziam recomendações sobre a flora, fauna, as terras indígenas e sobre a Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, inclusive de estudos complementares que tanto subsidiassem tanto o Ibama como os órgãos licenciados do Sistema Estadual de Meio Ambiente, e



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

que esse documento, a partir do dia seguinte, estaria disponível do site do Instituto Sócio-Ambiental, e ele de certa forma rebatia aqueles que acusavam as organizações da sociedade civil de não produzirem estudos consistentes; que uma reunião que tinha como tema as terras indígenas deveria ter sido realizada no Dia do Índio, oportunidade em que, costumeiramente, era realizada uma série de eventos; que se deveria lançar um olhar sobre o Rodoanel como um todo, analisando-se a relação entre seu custo e os benefícios que traria e se não haveria outra forma de se ordenar o tráfego, como, por exemplo, com a implantação de um sistema de rodízio de caminhão, a exemplo do que fez recentemente a Prefeitura do Município de São Paulo, que editou decreto regulamentando o tráfego dos caminhões em determinados horários, e que, segundo a “Folha de S. Paulo”, sem gastar nenhum centavo essa medida retiraria das vias da cidade aproximadamente 3% dos caminhões da frota existente e geraria de 3 a 5 mil empregos; que, se se andasse pelo Trecho Oeste desse anel viário, se verificaria que não se tratava de uma rodovia fechada como se alardeava, na medida em que ele atravessava áreas urbanas, passando, literalmente, em frente das portas das residências, e que tal constatação num trecho tão pequeno levava a que se perguntasse se, quando o Rodoanel estiver construído em toda a sua extensão, seu custo com a fiscalização justificaria sua implantação, como também se ele ofereceria realmente garantias de se constituir uma via segura, sem riscos de atropelamento, e por quanto tempo persistiria como rodovia fechada, ou seja, se os acessos serão permitidos a ponto de se pagar pedágio.

César Pegoraro, representante da SOS Mata Atlântica, comentou que não se podia ignorar o passivo ambiental provocado pela execução do Trecho Oeste, cuja construção não poderia servir de modelo para a execução dos demais trechos, principalmente em virtude dos poucos cuidados dispensados ao tratamento da água e à faixa de domínio; que, em relação às áreas de empréstimo utilizadas, elas se transformaram em verdadeiro “canteirão” de obras, onde se depositou entulho e onde igualmente foram depositados sedimentos ao lado do Córrego Carapicuíba, curso d’água este completamente modificado sem que tivesse sido objeto de licenciamento; que, além desses aspectos, outras obras desse trecho continuavam inacabadas, como o projeto paisagístico para a área de domínio e a interligação de fragmentos na Zona de Transição da Reserva da Biosfera; que os remanescentes de mata atlântica e de várzea igualmente não foram devidamente analisados nem pelo EIA nem pela Avaliação Ambiental Estratégica, embora esse recurso desempenhasse importante papel para a produção de água, para a manutenção da qualidade do ar e para a produção de umidade; que deixou de ser considerado o estudo elaborado pelo Ministério do Meio Ambiente que identificava, no Estado de São Paulo, trinta áreas prioritárias para a recuperação e o uso sustentável, uma vez que três dessas áreas seriam atravessadas pelo Rodoanel; que, uma vez que o projeto de interligação de fragmentos proposto se daria pela rodovia, reconhecia que se fariam necessários “carrinhos ou skats” para que os animais e as plantas se interligassem nesse ecossistema. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Arlete Santana, representante Associação dos Proprietários de Chácaras do Manancial Bela Vista de Botujuru-São Bernardo do Campo, apresentou um vídeo com imagens da região que seria impactada com as obras do Trecho Sul do Rodoanel e procedeu a leitura do seguinte documento: “Entre o final do ano passado e o início deste ano, nossa associação, juntamente com as Chácaras Porangaba, conseguiu, em vinte dias, seis mil assinaturas em protesto ao Traçado Sul do Rodoanel Mário Covas apresentado pela Dersa. Com o traçado, foi entregue um



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

abaixo-assinado juntamente com um manifesto que denunciava os graves e irremediáveis problemas que seriam provocados por esse traçado. Esse documento foi entregue aos seguintes órgãos: DAIA, Consema, Ibama, Assembleia Legislativa, Comitê de Bacia Hidrográfica do Alto Tietê, Procuradoria Federal, Doutora Ana Cristina Bandeira Lins, Promotora Estadual, Doutora Rosângela Stal Renk, e ao Prefeito do Município de São Bernardo do Campo, Doutor Willian Dib. Parte do traçado passará pela Estrada Ribeirão do Soldado e pela Estrada Brasília de Lima, no Bairro Botujuru, onde dezenas de chácaras foram construídas há décadas. Esta região é considerada área de manancial devido às nascentes que alimentavam a Bacia Billings, e, de acordo com a classificação da Emplasa, a mata é de primeira categoria, não podendo, portanto, promover-se aí nenhuma edificação. Os usos eram regulamentados pelos artigos 9º, 10º, 11 e 12 da Lei Estadual nº 1172, de 1976. Existiam na região do Botujuru grandes áreas da mata preservada com mais de 70 anos e que abrigavam uma fauna e uma flora riquíssimas, desconhecidas pela maioria da população e de nossas autoridades. Nos braços da Represa Billings, que atravessavam a região, podia-se observar pacuris, garças, marrecos selvagens, entre outras espécies. Na mata preservada, além de inúmeras espécies de aves nativas de mata atlântica, como ipê, quaresmeiras, embaúba etc., encontravam-se também pássaros, como pica-pau, sabiá, jacutinga, tucanos, corujas, etc., e animais como porco-espinho, sagüi, gambá, quati, entre outros. A maioria dos proprietários de chácaras que ali viviam fez a opção de vida e, por amor à Natureza, preservava e lutava para que não houvesse queimada e caça predatória de animais, e denunciavam quando caminhões de entulhos eram jogados na floresta. Essa e muitas outras ações faziam parte da rotina diária para a preservação dessa região, para proteção do manancial que abastecia o Grande ABC e era também responsável pelo abastecimento de 20% da população da RMSP. Era proibida a derrubada de qualquer árvore, e fiscais da Prefeitura rondavam constantemente a região com a finalidade de fiscalizar e multar os infratores. Assim, quando se soube que o Rodoanel devastaria essa região tão importante para a preservação do manancial da Bacia Billings, a população ficou perplexa e indignada. Existiam outros traçados, mas foi escolhido o que causaria maior impacto ambiental na região. Não nos conformamos e, muito menos ainda, conseguimos compreender esta escolha paradoxal, pois ela vai contra todas as leis criadas pelos próprios órgãos, como Emplasa, Ibama, Secretaria do Meio Ambiente etc., que são órgãos municipais, estaduais e federais, que protegem o manancial como patrimônio ambiental de todos. As nascentes da Bacia Billings seriam afetadas e não se poderia esquecer que essa era a única fonte de água doce que abastecia a região e que, há muitos anos, vinha diminuindo de forma progressiva e preocupante em seu volume de água. Hoje só existiam 7% da mata atlântica e o pouco que restava esse traçado destruiria, provocando desequilíbrio no ecossistema, na fauna, na flora e no manancial. Morava legalmente há 35 anos na Estrada Brasília de Lima, no Bairro Botujuru, em São Bernardo do Campo, e, por isso, queria nesse momento, indagar a todos os envolvidos e comprometidos com essa obra faraônica denominada Rodoanel. Ficava aguardando uma resposta, pois até hoje não aprendera por que vocês deixaram de ensinar como se planta uma nascente”. Augustina Cid Mascarenhas, representante do Conselho dos Moradores Proprietários Vila Ecológica Chácara Porangaba, comentou que a evidente fragilidade da Represa Billings não suportaria mais essa agressão, que era o Rodoanel; que apenas 3% do total de água presente no Planeta era doce e, dessa porcentagem, 2,7% eram geleiras e aquíferos, e 0,2%, rios, lagos e represas, e que, portanto, a água era um bem precioso para a humanidade; que o Mundo inteiro tinha-se dado conta disso, mas que, infelizmente, o Brasil ficava à mercê das políticas interesseiras que, aterrando os mananciais, deles se apoderavam; que o traçado proposto para o Rodoanel colocaria em risco 125 nascentes que alimentavam a Represa



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

Billings e 21% de sua bacia, totalizando 12 mil hectares; que sete dessas nascentes eram de extrema importância para o abastecimento público, pois em algumas delas a Sabesp captava água para o abastecimento; que essa obra provocaria assoreamento de cursos d'água, em virtude da maior movimentação de terra, que aumentaria o assoreamento, entre outros, do Braço Botujuru e Imigrantes, levando à diminuição do volume de água da represa; que esse traçado provocaria também alteração na qualidade da água, devido à movimentação no fundo da represa cujo solo se encontrava contaminado; que havia também risco de contaminação com cargas perigosas e com os resíduos provenientes da concretagem, pois as águas da chuva correriam pelas pistas, contaminando os solos e os mananciais; que, se o traçado proposto fosse mantido, questionava: 1) a direção para a qual seria levada a terra retirada; e 2) como os moradores da região poderiam sair se se interditasse a Estrada Ribeirão do Soldado. Sônia Maria Gonçalves, representante da Sociedade Amigos do Bairro Jardim Marco Polo, apresentou manifesto sobre os conflitos ambientais, jurídicos e sociais que envolviam o Rodoanel, ao mesmo tempo que foi apresentado filme sobre o traçado proposto para esse anel viário e os impactos que ele produziria. Eis o conteúdo do manifesto: “Nosso grupo não é contrário ao Rodoanel, mas, na verdade, favorável a um traçado sustentável. Não podemos tomar medidas e aceitar esse traçado imposto antes de se realizar um estudo profundo que poderá ser equacionado com a participação de todos os setores da sociedade e a partir dos itens a seguir. O traçado econômico apresentado pela Dersa demonstra no EIA impactos significativos que potencializarão a diminuição da recarga do Reservatório da Billings, bem como os altos riscos da poluição difusa gerada por acidentes de transportes de veículos de carga. A cobrança pelo uso da água a ser restituída recompensará os Municípios produtores repassando aos mesmos recursos para investimentos de projetos e programas voltados ao desenvolvimento social, turístico e outros. Calcula-se que a cobrança alcançará cifras de 500 milhões/ano para a Grande São Paulo. Por São Bernardo estar com uma reserva hídrica notável em comparação com todos os demais Municípios perceberá a vultuosa soma que será finalizada na lei de compensação pela produção hídrica aos municípios. Saúde, a questão climática está na relação de prioridades em todos os países do Mundo devido às alterações bruscas que afetam a saúde humana gerando excessivos gastos no sistema hospitalar e diminuindo a quantidade de vida, principalmente entre aqueles que vivem nos grandes centros urbanos. A ilha de calor gerada pela proposta defendida pela Dersa não apresenta dados que possam convencer cientificamente, até porque não há dados nem estudos que justifiquem tamanha intervenção junto à mata nativa colada à cidade. Qual é o real prejuízo que a sociedade tem enfrentado com as alterações bruscas de clima dentro da grande ilha de calor que é a grande São Paulo? Qual é o número de óbitos que já foram registrados em função desse desequilíbrio ambiental? Quais os impactos econômicos de aumento da ilha de calor para a cidade de São Bernardo? E para as áreas de preservação dos mananciais? Quantos corredores ecológicos serão cortados pela proposta da Dersa e a sua interferência junto aos ecossistemas locais? A legislação, a Lei nº 9866, de 1997, possibilitou que os comitês de bacia venham a formular suas leis específicas para provocar a sustentabilidade da relação ser humano e produção hídrica. Nesse sentido, existem avanços significativos que estão sendo debatidos para gerar o desenvolvimento sustentável dos Municípios do Grande ABC e do sul da capital. Esses avanços seguem a lei e, dentro de propósitos democráticos, a apresentação da proposta da Dersa está indo na contramão desta formulação tão participativa. A Lei Tripoli, esta lei estadual, proíbe a implantação de qualquer empreendimento novo em área de preservação dos mananciais, seja ele a ser executado por órgão público ou privado. Isto remete ao fato de que qualquer implantação de empreendimento, mesmo de interesse social, tem que receber o aval da sociedade de outra forma,



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

séria e legal - Decreto Federal nº 750 da Mata Atlântica e outras legislações assemelhadas. Os trabalhos que já estão sendo realizados pela Dersa através de picadas no Interior da mata atlântica seguindo o traçado proposto pela mesma, sem autorização do Ibama, são ilegais, devendo tais atos serem punidos ao rigor da lei. A proposta da Dersa pressupõe atendimento de carros de passeio devido à proximidade com a mancha urbana, o que acarretará na diminuição de velocidade e proporcional aumento da poluição local. O traçado mais distante pressupõe um aumento da velocidade e menos poluição impactante junto ao meio biótico e pleno atendimento à proposta central do Rodoanel, que é o transporte de cargas. Queremos das nossas autoridades - Ministério Público Federal, Ministério Público Estadual, Ibama, deputados, vereadores, prefeitos, ambientalistas - que rediscutam esse traçado, para amanhã não serem acusados pela falta de água na Região Metropolitana de São Paulo”. Daniela Todesco, representante da Sociedade Amigos do Bairro Senhor do Bonfim, comentou que era contrária à destruição da mata atlântica, da flora e da fauna, que seria provocada pelo traçado proposto pela Dersa para o Trecho Sul; que, de acordo com as imagens mostradas, árvores com mais de 70 anos de idade seriam destruídas e era notória a importância da vegetação para a manutenção da qualidade de vida e para o equilíbrio climático, o que possuía enorme importância, principalmente para os moradores das grandes metrópoles como São Paulo; que, entre 1986 e 1999, ou seja, em apenas treze anos o Município de São Paulo destruiu 30% de sua mata, e que, especificamente na região da Bacia Billings, o desmatamento acelerado reduziu em 53% os remanescentes de mata atlântica existentes; que, entre 1989 e 1999, essa represa perdeu 6.6% de sua cobertura vegetal e teve o crescimento urbano de 31,7%; que havia atualmente no Município de São Paulo apenas 5% da vegetação existente desde a sua fundação, e que estudos demonstravam que a RMSP poderia economizar milhões de reais em tratamento de água, obras contra enchentes, internações hospitalares, apenas com a reversão do desmatamento do seu cinturão verde; que, de acordo com a “Avaliação do Milênio”, que seria concluída em 2007, as áreas verdes eram muito importantes, e a cidade de São Paulo foi escolhida como uma das cidades mais poluídas do Mundo; que os serviços prestados pela mata, embora fossem difíceis de serem quantificados, sua ausência pesava diariamente no bolso dos paulistanos, e que um dos exemplos mais contundentes disso eram as enchentes e a dragagem dos rios e canais, que consumiam 19 milhões de reais por ano, e cada “piscinão” custava, em média, 15 milhões de reais; que, além disso, os custos da perda da mata atlântica se faziam sentir no aumento das doenças e na perda da qualidade de vida, pois estudos recentes comprovavam que morriam entre 7 e 8 pessoas por dia vítimas da poluição, e que os custos hospitalares com essas doenças chegavam a 320 milhões/ano; que o EIA/RIMA dessa obra descrevia impactos na qualidade do ar durante a construção e funcionamento do anel viário e que haveria supressão de vegetação na ordem de 297 hectares, desmatamento este que seria compensado com a plantação de mudas em outros parques estaduais, motivo pelo qual questionava esse tipo de compensação que destruiria árvores com 50 anos e as substituiria por pequenas mudas; que esse traçado, na realidade, ao desmatar áreas verdes próximas da cidade, contribuiria para a piora da qualidade do ar, situação que se agravaria com o assoreamento ocasionado tanto pela perda de tecido verde como pelo fato de esse traçado passar em área de manancial; que outros impactos diziam respeito à contaminação do solo por vazamento de produtos perigosos, combustíveis e lubrificantes durante a construção, em decorrência de interferências nos corredores ecológicos, alteração das comunidades animais e seu afastamento, alteração das encostas e aumento da erosão; que era preciso parar enquanto havia tempo e se discutir melhor este traçado, que ia na contramão da preservação das áreas verdes remanescentes e que nenhum programa de mitigação devolveria o que



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

se perderia com essa obra; que denunciava o fato de duas empresas contratadas pela Dersa – precisamente a SWO e a Bandeirantes - terem começado a desmatar, há dois meses, construindo trilhas de quilômetros e quilômetros, e que, como o Trecho Sul não havia ainda sido licenciado, essa prática se caracterizava como crime ambiental, com aval da Dersa. Rosane Aparecida Coury Santos, representante do Conselho Comunitário de Saúde Dr. Franco da Rocha, leu o seguinte manifesto sobre a indução provocada pelo Rodoanel: “Em recente reunião do Consema, no dia 4 de abril, da qual participaram as mais diversas instituições, como OAB, Ibama, DAIA, Ministério Público Federal e Estadual, Dersa, SOS Mata Atlântica, entre outros, tratou-se de um tema específico do EIA/RIMA, que foi a indução à ocupação nas áreas de mananciais. Muitas dúvidas e questionamentos foram levantados e não-esclarecidos pelos especialistas presentes. A modelagem, o modelo matemático, e sua real eficácia na projeção da indução em áreas de mananciais foi igualmente questionados devido à sua notória insegurança. A necessidade do uso de métodos qualitativos. A necessidade de se fazer uma retro avaliação do Trecho Oeste, no qual até hoje existem sérios problemas, alguns solucionados após muita pressão do Ministério Público Federal e das organizações da sociedade civil. Nas audiências públicas, através da apresentação do passivo do Trecho Oeste pela entidade SOS Mata Atlântica, foram apontadas inúmeras irregularidades. Em recente visita ao Trecho Oeste, nossa equipe constatou problemas como excesso de ruídos, a ponto de os habitantes da área lindeira não conseguirem dormir. A poluição provocada pela rodovia ocasiona hoje doenças alérgicas em crianças e adultos, rachaduras nas casas, abalos na estrutura etc. O efeito barreira do Rodoanel: a obra por si só não exercerá a função de barreira à indução. Outras medidas deverão ser tomadas, fenômenos novos poderão não ser controlados. Quanto à gestão da face externa do Rodoanel, os programas devem ser mais detalhados. É especialmente marcante a associação entre expansão urbana e estradas importantes como BR 116, Raposo Tavares, ao sul, Rodovias Anchieta e Imigrantes, ao sudoeste. As causas da expansão urbana não estão sendo estudadas, pois faltam ações sobre as causas. A recuperação das margens da bacia somente ocorrerá concomitantemente com a adoção de programas e planos para a região central. E o Rodoanel leva à indução predatória dos mananciais, onde já se verificava uma verticalização das favelas e a evolução da mancha urbana, produzindo fragilidade nos mananciais. E agora teremos Rodoanel. Será que os mananciais agüentarão ainda essa agressão? Deverá haver estudos complementares, diagnósticos, prognósticos das áreas mananciais e informais e instáveis *versus* Rodoanel via fechada. Possíveis novas ligações, acessos devido a pressões, isso já ocorreu em outras vias. Falta definição das áreas de proteção, segundo o plano diretor. A lei não é um instrumento imutável. Novos acessos poderão ocorrer, e o que eles ocasionarão na fase de implantação da obra? A indução pode ser drástica, como será a remoção dessas pessoas? E a ocupação informal? Como poderemos garantir que o Rodoanel não se tornará uma via urbana e o impacto sobre o preço da terra é condição *sine qua non* para as políticas públicas. É estranho, com tantos Municípios envolvidos, não haver políticas urbanas. O número de invasões e loteamentos clandestinos é alarmante e cresce de forma assustadora nas áreas dos mananciais. Se o Rodoanel aumentar em 0,1 a 1% de habitantes nas regiões de mananciais, como apontado pela Dersa, poderá ser muito significativo pela condição que se encontra. Devem ser realizadas análises do Trecho Oeste sobre a implantação, integração, políticas de uso e integração do solo. Devem ser feitos estudos de dimensionamento sobre a capacidade fragilizada do reservatório, do que resta. O volume de água decresceu tanto que em certos braços conseguimos atravessar andando de um lado para outro. A conclusão foi clara: mais estudos devem ser feitos, mais reuniões técnicas, participação da sociedade civil e outros órgãos, bem como segmentos da sociedade. De



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

outra forma teremos finalmente uma desculpa para construir a faraônica obra de Juquiá, a incompetência com a questão ambiental, o descaso com as nossas fragilizadas bacias. A protelação na aprovação das leis específicas para as Represas Billings e Guarapiranga, que misteriosamente estão engavetadas na Assembléia Legislativa Estadual. Precisamos lembrar aos autores envolvidos nesse processo de licenciamento as penalidades da lei, e da participação das estruturas públicas nesse processo, que deve incluir e dar à devida atenção a outras possibilidades de traçado, e não ao fatalismo histórico do modelo rodoviário apresentado pela Dersa. Não é inútil lembrar: o artigo 39 responde solidariamente pela infração o autor do material, o mandante é quem de qualquer modo concorre para a prática do ato e dele se beneficia. Rodoanel em área de manancial é crime. A água não tem boca para gritar em sua defesa, mas mata a nossa sede, a sede das nossas bocas, então nós devemos escancarar as nossas bocas para defendê-la”. Daniel Abraão, representante da Associação Amigos dos Bairros Pedra Branca e Baraldi, procedeu a leitura do seguinte manifesto: “A viabilização do Trecho Sul teve início sem que a Dersa tivesse cumprido todos os compromissos assumidos com a obtenção da licença para o Trecho Oeste. Na audiência de Embu, no dia 2 de dezembro, e após 2 anos de funcionamento, o levantamento apresentado pela SOS Mata Atlântica já demonstrava inúmeros problemas não resolvidos, tais como a ausência da construção das nove caixas de contenção de cargas perigosas previstas; a ausência da implementação do sistema anti-ruído; a ausência de transbordo de carga perigosa, entre outros. Em 25 de fevereiro, em matéria jornalística, mais problemas são apontados pela Promotoria Pública Federal. Uma lista que mostra que terão que ser resolvidos: a construção de três passarelas, melhoria da sinalização, cercamento do Parque do Jaraguá, entre outros. No dia 24 de fevereiro, a empresa Dersa foi condenada pela juíza Graziella de Almeida a construir barreiras acústicas no Residencial Tamboré e Parque Imperial. A Dersa afirmou que iria recorrer da decisão. Em reunião do Cades em 2001 foram apontados erros na construção do Trecho Oeste. Um deles é a movimentação excessiva do relevo, explicou Ricardo Pereira da Silva, engenheiro da prefeitura, que, entre outras afirmações, disse que a Dersa e o Estado poderiam ter movimentado menos o relevo, e que, se isso voltasse a acontecer em outros trechos, poderiam ser atingidas regiões de mananciais de proteção ambiental. Ele acrescentou que no Trecho Oeste o Governo Paulista deixou de cumprir alguns princípios básicos de engenharia. E, agora, como estará o Trecho Oeste? No final de março nossa equipe visitou o Trecho Oeste para verificar se, após dois anos e meio de funcionamento e com a interferência do Ministério Público Federal, e das organizações da sociedade civil, com muita luta e pressão a Dersa havia resolvido todos os problemas. Infelizmente foi decepcionante, uma verdadeira mentira. Um dos maiores problemas - o ruído para as populações lindeiras - não havia sido resolvido. Medimos o som e este variou entre 61 e 83 decibéis, muito acima do permitido pela Organização Mundial da Saúde, que é de 55 decibéis. Nos bairros Santa Teresa e Conjunto dos Metalúrgicos eram comuns as seguintes reclamações: a) que era insuportável o barulho, a qualidade do sono era ruim, os moradores dormiam poucas horas por dia, acordavam com ruídos, com estouro dos pneus dos caminhões, e, como consequência, as pessoas estavam mais nervosas, algumas fumavam mais e adquiriam problemas de saúde que antes não possuíam; b) a poluição provocada pela rodovia ocasionava doenças alérgicas em crianças e adultos, e que, por esse motivo, os gastos com medicamentos subiram vertiginosamente; c) a Dersa prometeu que plantaria árvores, mas até agora nada fora feito; d) muitas casas durante a construção tiveram rachaduras, outras continuavam sofrendo rachaduras constantes e abalos na sua estrutura, e que a Dersa contratou empresas terceirizadas para fazer reparos que foram dispensadas pelos próprios moradores, pela péssima qualidade do serviço, como aconteceu no bairro de Santa Teresa



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

nenhum serviço; e) o preço dos imóveis caíram, pois, segundo os moradores, ninguém queria comprar uma casa no meio de uma rodovia, em um local barulhento; f) a segurança também foi afetada, devido ao barulho constante dos veículos; o portão de um morador foi arrombado e ele não ouviu o furto, e, antigamente, quando os moradores tinham a mata não havia barulho e eles ouviam qualquer ruído; g) a única exceção foi o córrego, que deveria ter sido canalizado em 2003, mas somente este ano iniciaram as obras; h) muitas dúvidas existiam, entre as quais, a situação das dezenas de bairros ao longo do Rodoanel que não foram visitados, se as pessoas humildes estavam sofrendo caladas por medo de se exporem e por não terem quem as representasse, quais seriam as soluções e quando seriam colocadas em prática com relação ao ruído? Dois anos e meio após a polêmica inauguração do Trecho Oeste, buracos e rachaduras já apareceram ao longo de todo o traçado. Segundo a Dersa, o desgaste do piso é normal, o que acho difícil, mas, de acordo com o gerente da Associação Brasileira de Cimentos, Ronaldo Méier, ele aponta duas razões, características do solo e falhas de execução. Com todos estes problemas importantes que ocorreram, a morosidade em resolvê-los, o que nos espera o Trecho Sul, que é uma área de manancial extremamente frágil e por isso não admite erros? Os empreendedores do Rodoanel são os mesmos que há décadas têm-se omitido na defesa dos mananciais. Devemos confiar neles incondicionalmente? Ao contrário, é preciso anotar os nomes dessas pessoas responsáveis por essas decisões, pois as futuras gerações e talvez até mesmo o presente vão querer saber quem acabou com a água de São Paulo”. Alexandre Trivelato, representante da Organização da Sociedade Civil de Interesse Público SOS Manancial, com relação ao agravamento das ilhas de calor provocado pelo traçado proposto pela Dersa, assim se manifestou: “Está cientificamente comprovado que a cobertura vegetal do Cinturão Verde da Cidade é um poderoso estabilizador do clima na medida em que controla a expansão das ilhas de calor do centro em direção à periferia. As ilhas de calor são provocadas pela degradação ambiental substituindo-se a vegetação por edificações, concreto e impermeabilização do solo, o que intensifica a geração e a emissão de calor. Os estudos demonstram que a urbanização metropolitana é que gerou e vem gerando essas ilhas de calor. As consequências nós já conhecemos. A metrópole atrai mais chuvas, cada vez mais fortes, gerando mais e maiores inundações. Técnicos do Instituto Nacional de Meteorologia e do Clima Tempo afirmam que há fortes evidências científicas de que as ilhas de calor da metrópole, superaquecida, são responsáveis pela alta precipitação no centro da cidade. As fortes chuvas que caíram na cidade de São Bernardo do Campo, no mês de janeiro deste ano, provocaram uma série de desmoronamentos com consequências trágicas para muitos habitantes. As enchentes também afetaram fortemente o centro da cidade. Assim conclui-se que, com menos tecido verde, mais piscinões deverão ser construídos, para tentar amenizar esse grave problema. O problema das enchentes na região de São Paulo tem origens conhecidas. Devido à ocupação urbana, os rios perderam suas várzeas, em seguida veio a remoção da cobertura vegetal primitiva, que prossegue em ritmo acelerado causando alteração no regime das chuvas que antes eram mansas e criadeiras e hoje, são torrenciais. Com o solo impermeabilizado e por consequência com menor infiltração, uma maior quantidade de água, em menor tempo, busca a rede de drenagem com maior velocidade. Assim, segue a potencialização do fenômeno enchente. Pois esses rios sofrem profundas modificações e desequilíbrio com as clássicas retificações, canalização e muitas vezes sepultamento. A lama que vem do solo exposto entope suas calhas. A tecnologia clássica que nos vendem, curativa ou paliativa, também já é conhecida, barragens reguladoras e aprofundamento do leito dos rios. Vale lembrar que quem paga o custo é o cidadão contribuinte. Além das chuvas, outro fato importante é o clima quente, muitas ruas asfaltadas e prédios impedem a circulação de ar. Afetam a estrutura das



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

tempestades, aumentado os índices de raios. As alterações induzidas pelos habitantes das grandes cidades no ecossistema, são responsáveis diretamente pelas descargas elétricas. A maior média de raios por quilômetro quadrado no mundo está em São Caetano do Sul. Com certeza o Rodoanel por acabar com parte do pouco que resta da Mata Atlântica próxima a cidade agravará esse desequilíbrio não só potencializando as ilhas de calor, mas também aumentando a poluição. Todos esses dados e evidências científicas deveriam ser motivos de reflexão para aqueles que estão no governo. Somente o convívio de forma equilibrada com a natureza evitará que problemas mais graves ocorram. Alertamos nossos políticos e todos os envolvidos nesse processo de licenciamento que não somos contra o progresso, tão pouco contra o Rodoanel, mas esse traçado é o mais impactante e o pior de todos. Precisamos urgentemente modificá-lo para que o progresso econômico do Rodoanel não venha atrelado ao desequilíbrio do ecossistema, a deterioração da qualidade de vida, a destruição da mata e principalmente a fragilização dos mananciais. Caso isso aconteça, os ganhos trazidos com o Rodoanel jamais compensarão ou pagarão os débitos acarretados com tanta destruição. É ainda curioso lembrar que o Governo do Estado que antes protegia rigorosamente com leis a mata devido as características únicas da vegetação, córregos e nascentes, esse mesmo Governo hoje propõe a construção de uma faixa de concreto sobre a mesma região. Devido ao absurdo dessa proposta acreditamos que a chance desse traçado ser aprovado é muito pequena, mesmo assim registramos nosso manifesto e pedimos as autoridades competentes que façam com que as leis valham para todos.” Oswaldo Guerreiro Prickaitis, representante da Sociedade Civil Estrada Brasília de Lima, comentou que o traçado proposto deveria ser alterado em decorrência dos impactos que causaria à Represa Billings, um patrimônio da sociedade civil, verdadeira caixa d’água incomensurável que abastecia a Baixada Santista, o Grande ABC e parte da cidade de São Paulo, e que deveria cumprir-se o artigo 2º da Lei Estadual nº 898, de 1975, que previa a preservação de dezoito áreas de mananciais, com prioridade para a Represa Billings, e que se se desmatassem 297 hectares de matas se cometeria um crime ecológico, e alguém deveria ser responsabilizado por ele juridicamente. Adeílson Arruda Silva, representante da Associação Jardim da Represa comentou que lamentava a escolha desse traçado, pois, por se localizar em áreas de mananciais, ele provocaria impactos nos recursos hídricos, o que era muito sério, principalmente porque a cidade de São Paulo importava de outras regiões 70% da água necessária para o seu abastecimento, ao mesmo tempo que seus principais mananciais – os Rios Tietê, Tamanduateí e Pinheiros – haviam-se transformado em verdadeiros esgotos a céu aberto; que, por esses motivos, era preciso se implementar uma política séria e efetiva em relação aos transportes e aos recursos hídricos, e não se viver uma devassa ecológica e se cometer uma total falta de respeito com a Natureza ao se implementar uma política hídrica séria, pois em na construção de estradas, causava-se impactos nos mananciais, obrigando-se a sociedade civil a se mobilizar efetivamente para conter esse processo. Hermínio Jerônimo Costa, representante do Serviço Aéreo, Terrestre e de Salvamento e Proteção Ecológica–S.A.T.S., comentou ser lamentável o levantamento feito da fauna nas nascentes Riacho Grande e Ribeirão do Soldado, uma vez que não mostrou todas as espécies existentes, como também lamentava o fato de não se ter mostrado a importância dessas nascentes e a necessidade de preservá-las, com o intuito de que elas nelas não ocorressem fenômenos de erosão e de assoreamento, e que a construção desse anel viário, em virtude dos impactos que provocaria, constituiria uma propaganda contra o Governo Alckmin e contra o Governo Municipal de São Bernardo do Campo; que, se não fosse a atuação do movimento ambientalista, a Represa Billings já se teria tornado um esgoto e o Canal do Taquaquecetuba estaria jogando esgoto para viabilizar a Usina Henry Borden, mas que, mesmo assim, apesar da atuação



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

desse movimento, a cordilheira entre a Serra do Mar e a Serra da Cantareira seria destruída pela Dersa. Gustavo Henrique Santos, representante da Sociedade Civil Estrada Ribeirão do Soldado, comentou que, como morador das margens da Represa Billings, aprendera desde cedo com os pais a importância de se cuidar dessa represa, da mata e dos animais silvestres, e, como estudante, ao realizar uma pesquisa sobre a água, ficara assustado ao saber que a quantidade de água doce no Planeta era muito pequena e poderia acabar se não fosse utilizada de forma adequada, mas que, de nada adiantava ter conhecimento dessa situação e lhe ser ensinado que deveria cuidar da Natureza, se os adultos acabavam fazendo o contrário, destruindo as nascentes e poluindo os rios; que há quatro anos, ia de barco à casa de um amigo localizada na margem oposta dessa represa de barco, mas que hoje era impossível fazer esse mesmo trajeto, pois o braço da represa por onde navegava havia secado, e que era necessário que se divulgassem os responsáveis por esses estragos, para que os sanassem. Nelônio Medalhão, representante do SOS Parque do Pedroso, comentou que a Lei Estadual nº 9866/97 garantia a recuperação e a preservação dos mananciais e das nascentes, mas que a construção do Rodoanel não cumpriria tal disposição, pois produziria impacto nos Parques do Pedroso e Miami, e que, se o traçado de outras obras já haviam sido alterados, o mesmo poderia ser feito com esse do Trecho Sul, com a finalidade de que não fossem afetadas as áreas de proteção ambiental, e que outra medida a ser tomada seria a de proibir que a Represa Billings continuassem alimentando as indústrias do Pólo Petroquímico de Cubatão. Ângela Maria Leite, representante da Sociedade Amigos do Bairro Pintassilgo, declarou que, como moradora do Núcleo Pintassilgo há 17 anos, fora, com os demais moradores desse bairro, convidada a conhecer os reassentamentos domiciliares construídos em Osasco, onde funcionava uma cooperativa montada pelos moradores das áreas que foram afetadas com a construção do Trecho Oeste do Rodoanel, os quais tiveram a opção ou de escolher a área para construção de suas residências ou de serem indenizados, mas o que viu aí foram casas com 40 m, com paredes germinadas, sem acabamento, e terrenos de 70 m em locais com rede de esgoto de segunda categoria e asfaltamento inadequado, tanto era que havia alagamentos no interior das próprias residências causados inclusive por esgotos; que a documentação dessas casas e desses terrenos não havia ainda sido entregue, e que, embora 1 mil e 300 famílias afetadas houvessem se cadastrado na Prefeitura, a Dersa afirmava que arcaria com o reassentamento de apenas 257 famílias, deixando a maioria desamparada; e que lembrava a todos ter o Governo do Estado, em 1998, declarado que reassentaria as famílias que residiam em áreas de mananciais, mas que, até hoje, nada havia feito, mas que todos os cidadãos tinham direito à saúde e à moradia e, acima de tudo, mereciam o respeito pelas suas próprias vidas. Márcio Antonio Angelli, representante da Sociedade de Proteção Ambiental de Santo André, comentou que, na realidade, a empresa responsável pelos estudos ambientais, a Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo, não havia realizado levantamento da fauna da região, o que se evidenciou com a apresentação feita, e que, mesmo que houvesse feito tal levantamento, era impossível ter-se chegado a uma conclusão com apenas cinco dias de amostragem, e que as comunidades locais dispunham de estudos infinitamente superiores e mais abrangentes que esses apresentados, os quais, embora se tenham baseado em bibliografia obtida em universidades como a Unicamp e a USP, não ofereceram nenhuma comprovação daquilo que alegavam, e que, por esse motivo, se deveria recorrer ao Ministério Público, pois além mesmo a fotografia apresentada de armadilha instalada no Parque do Pedroso parecia fruto de encenação da empresa consultora, que recebeu o aval da incompetência da Polícia Ambiental; que deveria ser dito quem fiscalizaria a implementação do plano de manejo do Parque do Pedroso, pois, caso contrário, se reeditaria a situação das hidrelétricas, quando se prometeu que



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

seriam adotadas medidas de mitigação e de compensação, e nada se fiscalizou. Raimundo Barbosa de Sousa, representante da entidade União das Vilas da Região do Grande Alvarenga, comentou que há 16 anos os governantes repetiam o mesmo discurso de que deveria priorizar-se o tratamento de esgoto para despoluição da represa, mas nada disso se concretizava, na prática, e a justificativa para essa atitude era sempre a falta de dinheiro, embora, contrariando tal afirmação, houvesse verba para a construção de estradas; que estava sendo processado por ter informado à comunidade sobre os impactos que essa obra provocaria em âmbito regional, e que, em decorrência da implantação do Trecho Oeste do Rodoanel, os moradores do entorno viviam estressados, apresentando problemas respiratórios e sofrendo de insônia, e que uma das causas desses incômodos era o não-cumprimento da promessa de que, para cada árvore retirada, dez seriam plantadas; que o Estado não tinha a menor intenção de cumprir as diretrizes estabelecidas por ele mesmo para uso e parcelamento do solo, o que resultava no adensamento das áreas de mananciais, e que essa audiência pública serviria somente para legitimar aquilo que já estava decidido; que a apresentação das simulações feitas tinha somente a intenção de embriagar os leigos, e que era preciso que os moradores exercessem seu papel de cidadãos, ou amanhã não haveria mais água, pois estava previsto o assoreamento das cento e vinte e três nascentes da Represa Billings; que, enfim, a discussão do Rodoanel remetia para alguns questionamento, como, por exemplo: a) o que estaria por trás desse projeto, se seria, por exemplo, o antigo projeto de se importar água da região de Juquiá para São Paulo; b) se o Rodoanel seria um ferroanel paralelo; e c) por que, no Brasil, só se investia em caminhão e, agora, se construiria um ferroanel; e, por fim, que, na realidade, a prioridade do governo deveria ser implementar políticas de recuperação ambiental e habitacional para que o morador de baixa renda não fosse obrigado a morar em loteamentos irregulares em áreas de proteção dos mananciais. Nério Fernandes, representante do Fórum de Desenvolvimento Sustentável de Parelheiros, procedeu à leitura do seguinte manifesto: “O lugar é bom, é mais barato que nas favelas em áreas mais centrais. Tem um ar que dá inveja para quem mora nas grandes cidades. Vocês vão me dizer que não ficaram interessados? E se esse lugar ainda tiver transporte, estradas boas, e um comércio onde você pode comprar tudo que um salário mínimo pode comprar? Ai não teria dúvida, você compraria um terreno, construiria uma casa e sairia do aluguel. Pois bem, foi mais ou menos assim que milhares de pessoas de baixo poder aquisitivo pensaram e continuam pensando quando olham para Parelheiros, que tem uma população e território do tamanho de muitos municípios, mas que apesar disso, e da importância estratégica para a cidade de São Paulo não conta com a atenção que merece. Não é novidade para ninguém que esse patrimônio ambiental está em perigo e o que não faltam são teorias sobre como protegê-lo. Na maioria dos casos elaboradas por pessoas que nem de longe sabem o que acontece por lá. Pessoas que, embora tenham o dever de contribuir, sequer conhecem a nossa realidade e ao que tudo indica não estão nem um pouco interessadas em conhecer; ao contrário, não pensariam em construir, em gastar quase 3 bilhões de reais com o Rodoanel, que, além de devastar grandes áreas verdes, trará sérios problemas para o povo de Parelheiros. Sem levar em conta as milhares de pessoas que vivem na região, para as quais não encontram soluções dignas para os problemas ambientais e, principalmente, sociais que enfrentam no dia a dia. A Constituição Federal diz que todo cidadão tem direito a um lar, e, por mais que saibamos que existem leis dizendo como obtê-lo, sabemos também que, via de regra, a população, especialmente os mais humildes, desconhecem-nas, e, mesmo que as conhecessem, não teriam como cumpri-las, uma vez que o Poder Público não oferece as condições mínimas necessárias para isso, pelo menos lá na região de Parelheiros, ou seja, a responsabilidade no final acaba sendo do próprio Poder Público. Por São Paulo afora, diariamente, surgem novos núcleos



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

habitacionais, dos mais pobres aos mais sofisticados e, muitos deles, pobres, ricos e irregulares. Sabemos, no entanto, que o crescimento é inevitável, mas a falta de políticas públicas para racionalizar esse crescimento transforma numa doença degenerativa tratada a base de chá, quando na verdade está precisando de UTI. Parelheiros é um paciente que sofre dessa doença, mas, para curá-lo, é necessário conhecê-lo, pois, se errarem no remédio, ou na dose, o efeito colateral poderá ser pior que a doença original. Se não forem capazes de enxergar todos os aspectos dessa situação não serão capazes de encontrar soluções. Se hoje nós questionamos a implantação do Trecho Sul do Rodoanel é porque o governo usa um argumento para fazê-lo, totalmente incoerente com as desculpas apresentadas para nada fazer em benefício da população local. Mas não pensem que somos contra o desenvolvimento tão necessário para nosso Estado. O que não queremos é ficar à margem do desenvolvimento. Discutir meio ambiente - e desenvolvimento para nós significa discutir nossas próprias vidas - só tem sentido quando é para melhorá-lo. Não aceitamos é ficar das nossas casas contemplando o propalado progresso que o Rodoanel representa, e que para nós trará apenas problemas. É trocar ar puro e água limpa que ajudamos a proteger, mas que nem sempre temos a disposição para beber, pelo desagradável cheiro da fumaça do óleo diesel e tudo o mais que representa. A nossa posição quanto à proposta do Estado em implantar o Rodoanel, passando por Parelheiros, é de não aceitar sua implantação sem que antes sejam discutidas com a população local soluções para as questões sócio-ambientais, do ponto de vista ambiental, saneamento básico e melhor estrutura de fiscalização, além de todas as medidas compensatórias previstas no EIA/RIMA. Do ponto de vista social, regularização fundiária e demais propostas que o Fórum de Desenvolvimento Sustentável ‘Rumos para Parelheiros’ encaminha à mesa neste momento. Medidas estas para serem implementadas antes do início das obras. Não fazer isso é desrespeitar o povo, o meio ambiente, a coerência e a própria vida”. Miryám Hess, representante da Eco-arborizar, declarou que considerava todos os EIA/RIMAS sempre muito brandos no que dizia respeito aos impactos irreversíveis e muito suaves e muito pouco convincentes em relação à hipótese zero; que era fundamental fosse analisada essa hipótese, que era a da não-construção do Trecho Sul do Rodoanel, pois mesmo se esse trecho não se concretizasse haveria o Ferroanel, o Trem de Alta Velocidade, o chamado TAV, a saída ou a manutenção do Ceasa dentro de um novo contexto, de uma nova performance de cargas, e toda a discussão sobre uma nova matriz de transporte; que a sociedade civil, desesperada com as implicações dessa obra, não bateu apenas às portas do Ministério Público do Estado de São Paulo, mas, também, da Procuradoria da República, que nada fez; que a sociedade civil entrou em contato com a Comissão de Direitos Humanos da Organização Nacional das Nações Unidas-ONU, tendo, inclusive, apresentado denúncia formalmente à Comissão Interamericana de Direitos Humanos há cinco anos, e a única resposta obtida, até hoje, por parte do Sr. Kofi Annan, foi que tal comissão se encontrava desmoralizada; que lembrava que a sociedade civil organizou um abaixo-assinado com mais de 150 mil assinaturas pedindo o tombamento da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde do Estado de São Paulo; que hoje se convivia com a desgraça chamada de Trecho Oeste do Rodoanel Metropolitana, que causava erosão, barulho, poluição, ilhas de calor, surgimento de favelas, ou seja, tudo aquilo que eles diziam que não ocorreria. Roberto Brito, representante do Sub-Comitê Billings-Tamanduateí comentou que qualquer empreendimento do porte do Rodoanel Metropolitano sempre geraria impactos, alguns positivos e outros negativos, e que uma das principais alterações que ele provocaria seria a transferência do problema existente hoje nos principais corredores da Capital para a periferia; que era preciso ter uma maior seriedade no levantamento dos critérios que norteavam a construção do Trecho Sul desse anel viário, especialmente no que dizia respeito à utilização ou não



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

de trecho da Rodovia Índio Tibiriçá, precisamente entre a Rodovia Anchieta até o Município de Ribeirão Pires, que já apresentava uma série de problemas, os quais se refletiam na alta incidência de acidentes; que o traçado proposto para o Trecho Sul não era nem consistente nem sério nem tampouco responsável, e sequer digno de envolver uma platéia como essa em sua discussão; que, com relação à comunidade que residia no Bairro Pintassilgo, esclarecia que sua ocupação fora fortemente induzida, gerando forte adensamento urbano, e que, por se tratar de uma área de propriedade do Governo do Estado, a prefeitura fora impedida de implementar infra-estrutura no entorno do Parque do Pedroso, motivo pelo qual o esgoto produzido na região era lançado diretamente na Represa Billings; que existia corredor de fauna que não estava sofrendo pressão antrópicas, pois já se encontrava antropizado, e que ele poderia ser utilizado para o traçado do Rodoanel, mas que essa proposta não fora aceita pela Dersa, que preferia passar no meio da área verde justamente para não ter de gastar tanto dinheiro com indenização das famílias, adotando, desse apenas, o critério financeiro na escolha do traçado. Benedito Antonio Prezias, representante da Pastoral Indigenista de São Paulo, declarou que os povos indígenas não estavam sendo devidamente considerados, que a Zona Sul era um santuário, por nele se encontrarem as raízes históricas desses povos, e que não desejava ver os indígenas apenas em museu ou morando em favela como acontecia com a maioria que residia na cidade de São Paulo; que muito se falou em recuperação ambiental, mas se esqueceu de que era fundamental fosse recuperada a área do entorno das aldeias indígenas, e, se possível, se promovesse sua ampliação, já que tal medida constituía um antigo pleito dessa comunidade. Rosa Maria Eleutério, representante do Sub-Comitê da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê, Pinheiros e Pirapora, depois de parabenizar a sociedade civil pela sua participação nessa audiência, profundamente enriquecedora para todos os presentes, declarou que renovava sua perplexidade diante do posicionamento do governo, cujas promessas quando da construção do Trecho Oeste não haviam sido cumpridas, como, por exemplo, a revegetação dos quase 400 mil metros de vegetação suprimidos, e que o documento que comprovava tal compromisso desaparecera, não tendo sido tampouco explicado como se deu a aplicação do recurso destinado à adoção dessa medida; que igualmente isso aconteceu no que dizia respeito à promessa de implementação de corredores de proteção da fauna, o que não foi feito sob a alegação de que o Instituto Florestal entendeu tardiamente que eles não eram necessários, ferindo-se, assim, os interesses da população; que todo o patrimônio arqueológico existente na região entre Perus e Embu, uma área de antigos aldeamentos, fora completamente desconsiderado pelos estudos, tendo sido apenas objeto de um sobrevôo e de nada mais nada menos que dez linhas; que, passados mais de dois anos, foram descobertas trinta peças, que inclusive ficariam expostas em um futuro museu a ser construído no Município de Carapicuíba, e que todo esse descaso se caracterizava outro crime e desrespeito à população e ao contribuinte; que era necessário fossem dadas respostas efetivas a todos esses questionamentos, pois não se poderia mais continuar brincando com um assunto tão sério como esse. Meire Pizzelli, representante da subseção da OAB de Osasco, declarou que acompanhava a discussão do Rodoanel desde seu início havia muitos anos, precisamente desde a discussão dos estudos sobre o Trecho Oeste, e que, de acordo com eles, foram estudadas inúmeras alternativas, tendo-se comprovado sua inviabilidade ambiental e social; que, da mesma forma, a alternativa que se discutia nessa audiência era inviável, e, baseando-se na experiência do Trecho Oeste, não se deveria implementar mais nenhum trecho dessa obra, porque esse “laboratório” demonstrou que nenhum deles deu certo; que se entristecia ao saber que a preservação da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, uma exigência da Unesco, não constituía uma preocupação para o



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

Poder Público, que parecia não ter capacidade de prever e prover tudo aquilo que acontecia nos Municípios, no Estado e no País; que o fato do Ibama assumir parte desse licenciamento era motivo de otimismo para todos, pois o seu próprio presidente, Marcos Luis Barroso Barros, em matéria publicada no jornal “O Estado de São Paulo” edição de 13 de janeiro de 2003, declarou que a mata atlântica era intocável, e que não permitiria desmatamentos e seria obsessivo com relação à concessão de licenças que envolvessem tal medida, e que. “ao invés de se pensar em desmatamentos, se deveria pensar em reflorestamento com base científica”; que seria fundamental se fazer o reflorestamento dos fragmentos impactados, ampliando-se as áreas verdes, e talvez fosse essa a ocasião de se entrar com ação para responsabilizar por crime os responsáveis pelo desflorestamento e pela criação de estímulos para a ocupação em áreas indevidas; que não era possível se aceitar que o Rodoanel passasse dentro do Município de Mauá, uma cidade onde se localizava um pólo petroquímico e onde eram freqüentes os problemas decorrentes da poluição do ar; que não era possível se falar em plantar 1 mil e 016 hectares de mudas, pois a biodiversidade da mata atlântica não se adquiria do dia para a noite, mas demandava milhares de anos para se formar, e não se poderia autorizar o desmatamento e a extração de árvores centenárias substituindo-as por mudinhas. Bonfiglio Alves Ferreira, vinculado ao Instituto de Pesquisa em Ecologia Humana, declarou que se realizava uma reunião pública, e não audiência pública para a qual se fora convocado, uma vez que o acordo entre o empreendedor e o órgão licenciador na Justiça era para que se discutisse o termo de referência para a elaboração de um novo EIA/RIMA, levando-se em consideração a competência federal em relação às áreas indígenas, à Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo - que também era de competência internacional (Unesco) – e à mata atlântica, mas que, apesar disso, ninguém havia recebido a minuta desse termo de referência, que deveria ser elaborado pelo Ibama, motivo pelo qual solicitava que o Conama promovesse uma discussão pública objetivando a formulação desse termo, de modo a que ele orientasse a elaboração de um novo EIA/RIMA; que, na condição de patrono do Conselho Comunitário dos Moradores e Proprietários da Vila Ecológica Chácaras Porangaba e da Associação dos Proprietários de Chácaras do Manancial Bela Vista do Botujurú, requeria que a Avaliação Estratégica Ambiental sobre o Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano fosse anulada, uma vez que ela não equacionava os riscos de potencialização dos conflitos existentes entre a urbanização descontrolada e a proteção dos mananciais, e que se, de fato, ela tivesse sido elaborada numa perspectiva estratégica, o Comitê de Bacia do Alto Tietê, conforme determinava a Constituição do Estado, deveria ter sido ouvido, e, como ela não cumpriu tal exigência, ela juridicamente não possuía eficácia. Eduardo Freire, vinculado à Associação de Moradores da Ilha do Bororé, comentou ser difícil acreditar que o Governo do Estado promovesse a compensação ambiental dos danos relacionados com a construção do “Trecho Sul”, uma vez que aqueles causados com a construção e a operação do “Trecho Oeste” até agora não haviam sido indenizados; que o Rodoanel era uma obra a serviço da elite econômica do Estado, que ia na “contramão da história”, pois, no mesmo momento em que o Planeta vivencia uma grave crise de água, essa obra seria implantada na região de mananciais, e que os recursos investidos na implantação dessa obra seriam mais bem utilizados se fossem gastos em políticas públicas que visassem a construção de moradias e a implantação de saneamento básico. Babi Nogueira, representante da Ibioca, Nossa Casa Nossa Terra, lembrou que o prazo para se iniciarem as obras de construção do Trecho Sul do Rodoanel era o mês de junho de 2005, o que fazia com que o Governo do Estado buscasse cumprir seu cronograma a qualquer preço, do mesmo modo que procedeu quando da construção do “Trecho Oeste”, em que a discussão foi desconsiderada, pois o



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

novo traçado desrespeitava as áreas de mananciais localizadas no Município de Embu das Artes e atropelava outros aspectos ecológicos ao transformar o Km 21 da BR116 em centro urbano de Embu, onde existia, inclusive, uma relíquia, que era a Igreja dos Jesuítas; que o atual traçado passaria sobre o Rio Embu Mirim, responsável por 30% do abastecimento da cidade de São Paulo e da RMSP, e que, ao acompanhar toda a extensão desse rio, essa obra comprometeria a área de várzea, que era necessária para a filtragem e a depuração da água; que, no caso da implantação de projetos como o Rodoanel, deveria concomitantemente implementar-se projeto de proteção e preservação das águas,. e que, como se sabia, esse traçado passaria por cima das Represas Guarapiranga e Billings, responsáveis pelo abastecimento da RMSP. Eduardo Raccioppi, vinculado à entidade Aruanda Ambiente, criticou o pouco tempo destinado à manifestação dos representantes da sociedade civil, se comprado com o tempo destinado aos responsáveis pelo projeto, e que o estudo realizado, meramente tecnológico, não refletia a verdade, e que eliminava o “homem de hoje e o do futuro”. Virgílio Alcides Farias, representante do Movimento em Defesa da Vida do Grande ABC e Presidente Sub-Comitê das Bacias Hidrográficas Billings e Tamanduateí, comentou que, contrariamente à necessidade e à demanda de que a gestão dos recursos hídricos – respaldada por lei estadual – fosse feita pelos sub-comitês de bacias, o Sub-Comitê das Bacias Billings e Tamanduateí não fora chamado para discutir as questões que ora eram apreciadas, e que, na condição de presidente desse sub-comitê, reivindicava que o Governo do Estado discutisse esse projeto com esse fórum e que lhe concedesse recursos suficientes para elaborar estudos que não se subordinassem aos interesses político e econômico representados pelo Governo Estado; que também se faziam necessários, nesse estudo a ser realizado, a mensuração da importância da floresta e o valor econômico dos serviços ambientais que ela oferecia à sociedade; que havia protocolado documento através do qual exigia que o empreendimento mensurasse o valor dos riscos ambientais da área a ser impactada. Maria Lúcia Gomes de Carvalho, vinculada à Funai, comentou que esse órgão contemplara em 2002 uma reivindicação dos indígenas, a qual dizia respeito à ampliação de suas terras, que atualmente alcançavam 26,3 hectares, na Barragem, e 25,8 no Krukutu; que, porém, devido à insuficiência dessas áreas, já há muito tempo esses indígenas utilizavam-se das terras do entorno, pleiteadas pela Funai através de pedido de ampliação – para o qual foram iniciados estudos, ainda não concluídos; que, a despeito disso, em 2001 fora elaborado, pela Dersa, laudo antropológico, que resultou na delimitação, expressa em relatório de dezembro de 2001, que considerava uma parte da área de expansão solicitada pelos indígenas; que a responsável pelo laudo anterior foi substituída por outros dois antropólogos que receberam da Funai informação do pedido de revisão dos limites das terras dos indígenas, informação esta que não foi levada em conta pelo atual EIA/RIMA, pois esse estudo considerou somente os atuais 26 hectares de cada demarcação; que, segundo a antropóloga, não houve relatório etno-ambiental, que “é a peça fundamental para verificarmos se há impacto ou não sobre os recursos ambientais que os índios utilizam”; que, além disso, há outras preocupações, como o adensamento populacional na alça da Imigrantes, a poluição atmosférica, o trânsito no Rodoanel – antes inexistente – entre outros. Júlio César de Moraes, representante da Executiva Regional da Funai de Bauru – que exercia a tutela das terras indígenas nos Estados de São Paulo e do Rio de Janeiro e assistia às populações indígenas destes locais (no caso, os Guaranis das terras oficialmente demarcadas) –, informou que um ofício encaminhado pela Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo, e assinado por Luis Fernando di Pierro, solicitava a presença ou o acompanhamento de um servidor técnico da Funai para o desenvolvimento de levantamentos de campo pelos antropólogos Professor-Doutor Guillermo Raul Rubem, vinculado à Unicamp, e Professor-Mestre Carlos



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

Frederico Lúcio, vinculado à Escola de Propaganda e Marketing de São Paulo; que, como representante da Executiva Regional da Funai de Bauru, acompanhara esses antropólogos, tendo realizado com ambos uma reunião, no dia 22 de março de 2004, na sede da JGP Consultoria e Participações, com a presença da Senhora Ana Maria Iversson, oportunidade em que se acertou com as lideranças indígenas e com o Cacique Marcos Tupã a realização do trabalho de campo, na forma de levantamento etno-ambiental, para o qual os técnicos citados acompanhariam uma equipe dessa empresa de consultoria, na busca de percepção do uso da fauna e da flora segundo os costumes e tradições, conforme estabelecia a Constituição Federal; que, entretanto, esse levantamento não foi realizado, e que os indígenas ali estavam para pleitear esse direito ao relatório, o qual acompanharia na qualidade de indigenista e biólogo como também fariam outros servidores da sede da Funai e da Executiva Regional de Bauru, segundo suas qualificações; que repudiava, ainda, a utilização de seu nome como forma de legitimação do relatório final dos antropólogos, com o qual não concordava. Cacique Marcos Tupã se manifestou em dialeto indígena com o intuito de ressaltar o desrespeito aos direitos dos indígenas – que não mais contavam com a possibilidade de manutenção de seus costumes – de preservação da floresta; teceu comentários sobre a alteração de suas vidas com a implantação do Rodoanel, essencialmente em virtude do seu traçado; reforçou a necessidade de o Governo apoiar a Funai de Brasília – com quem estavam trabalhando juntos – na perspectiva de se garantir o território de sua comunidade, que se estendia para além dos atuais 25 hectares demarcados, como também do seu entorno, que era utilizado em busca de alimento, de material para confecção de seu artesanato e de suas casas, para o que era insuficiente aquele disponível na atual terra demarcada; citou a comunidade “Evangelista de Souza”, de onde retirava material para a confecção de suas casas, e parte da Ilha do Bororé, de onde igualmente retirava alguns tipos de material; ressaltou, por último, a necessidade do apoio para a definição da terra indígena na região. Nelson Reis Claudino Pedroso, representante da Associação Global para o Desenvolvimento Sustentável e Vice-Presidente do Comitê da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê, declarou que não falaria como representante do comitê – órgão deliberativo, com força de lei -, mas, sim, como militante preocupado com a dificuldade de se recuperar a extensa área que seria atingida – com vegetação de mais de 100 anos e onde havia cinco espécies ameaçadas de extinção – e desmatada para a construção do traçado do Rodoanel d cujos ecossistemas não seriam recompostos, como, por exemplo, a mata atlântica nativa, como filtradora natural que favorecia o tratamento da água; que os comitês de bacia discutiam exatamente a preservação da mata como melhor sistema de tratamento, mas que as obras desse anel viário não só provocaria o desmatamento como atingiria as cento e vinte e três nascentes, com custos inestimáveis para os ecossistemas naturais e humanos; que, por outro lado, os cortes que seriam provocados em diversos braços da Represa Billings afetaria a filtragem da água e provocaria o assoreamento da represa. Heitor Marzagão Tomazini, representante do Movimento Defesa São Paulo, lembrou o caráter dessa audiência pública, que era responder aos questionamentos formulados pelo Ibama na perspectiva de se elaborar o termo de referência para a “Reserva da Biosfera e do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo”, pois o seccionamento dessa obra por trechos contribuiu efetivamente para que a sociedade não se posicionasse sobre a inviabilidade ou viabilidade ambiental desse empreendimento, não se atendendo, assim, ao princípio democrático de oitiva à sociedade, ferindo-se o princípio de publicidade e de participação popular e se excluindo, conseqüentemente, a possibilidade de se elaborar um termo de referência para todo o Rodoanel; que os problemas existentes, hoje, na Represa Billings se deviam à ausência de políticas públicas efetivas e, portanto, ao não-atendimento das solicitações da sociedade, e que, recentemente, havia sido



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

protocolado documento, encaminhado por diversas entidades da sociedade civil, que comentava os diversos aspectos não contemplados pelo EIA; que a necessidade de esse estudo levar em conta a degradação da Represa Billings, as áreas indígenas e o patrimônio cultural e histórico dos trechos cortados pelo traçado do Rodoanel era uma exigência do Ibama e a Secretaria do Meio Ambiente estava obrigada a posicionar-se a esse respeito. Elton Soares de Oliveira, representante do Espaço Cultural Florestan Fernandes e membro do Consema, colocou a necessidade de que, ao se licenciar obras regionais, levar-se em conta aquelas aparentemente menores, correlatas a essas centrais, porém periféricas, como essas que estavam sendo realizadas pelas prefeituras com complementares ao Rodoanel. Nelson Reis Claudino Pedroso, representante da Associação Global para o Desenvolvimento Sustentável, comentou sobre a necessidade de serem “desassoreados” os braços da Represa Billings e que esse manancial não suportaria mais nenhuma intervenção, e que alternativas mais viáveis para o traçado do Rodoanel haviam sido propostas por diversas entidades da sociedade civil e que, com a concordância dos comitês e sub-comitês de bacia, elas deveriam ser levadas em conta na elaboração de um novo EIA, uma vez que esse fórum, por força de lei, deveria posicionar-se sobre empreendimentos que interfeririam nos mananciais. Passou-se à etapa em que se manifestam as pessoas em nome próprio. Frederico Helmut Rucker comentou que, como morador do Bairro de Botujurú, em Riacho Grande, e caminhoneiro de profissão, destacava que, do ponto de vista logístico, o Rodoanel traria ganhos inegáveis, como a economia de tempo no percurso com a retirada do trânsito pesado do centro de São Paulo, mas que, por outro lado, ele interferiria nas áreas de mananciais e de florestas intocáveis, motivo pelo qual se posicionava contrário à implantação desse traçado para o trecho sul. Aparecida dos Santos Costa comentou que, como moradora do Núcleo Pintassilgo, localizado em área de manancial, aprendeu ao longo da vida sobre a importância da preservação dos recursos naturais e que, se muitas pessoas vinham morar em regiões preservadas, isso se devia à ausência de política habitacional, e que, por esse motivo, questionava se a população poderia confiar nas promessas de um Estado que não cumpria com seus compromissos e responsabilidades. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes de órgãos públicos. Ana Cristina Bandeira Lins, Procuradora Geral da República, declarou que protocolara recomendações do Ministério Público Federal ao considerar que existiam trinta pontos falhos tanto na análise realizada pela Avaliação Ambiental Estratégica como no Estudo de Impacto Ambiental, recomendações estas feitas com o objetivo de que órgãos do licenciamento ambiental atentassem para a necessidade de se complementar o estudo de impacto ambiental; e que, além desses trinta pontos destacados, os representantes da Funai e os índios que participavam dessa audiência solicitaram fosse elaborado estudo etno-ambiental dessa região por onde passaria o traçado do Trecho Sul do Rodoanel, pois, do ponto de vista desse órgão e da população indígena, não deveriam ser levadas em conta somente as áreas demarcadas, mas também aquelas utilizadas pelos índios, equacionando-se, assim, os impactos ambientais dessa obra sobre essas comunidades; que igualmente deveriam ser estudados os impactos que foram causados na Aldeia do Jaraguá com a construção do Trecho Oeste do Rodoanel, uma vez que, de acordo com acordo judicial homologado, todos os impactos causados com a construção e a operação desse trecho deveriam ser sanados antes de se construir o traçado do Trecho Sul. Isabel Lavendowski, vinculada à Diretoria de Gestão Ambiental do Semasa do Município de Santo André, comentou que todos os questionamentos feitos com relação ao Trecho Oeste desse anel viário propunham fosse apresentado relatório sobre o processo de implementação das medidas de compensação e mitigação, ou seja, que demonstrasse o estágio em que se encontrava a solução de cada uma das pendências, e que se solicitava também fosse elaborada



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

análise custo *versus* benefício com relação à implantação daquele trecho, e que os subsídios desses estudos e relatórios possibilitariam fosse feita avaliação real desse empreendimento. Passou-se à etapa em que manifestam os representantes do Poder Executivo. Eduardo Jorge Alves Sobrinho, Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente do Município de São Paulo, comentou: que protocolara na SMA uma série recomendações em relação à implantação dessa obra, entre as quais a de que fossem realizados estudos de outros possíveis traçados que possibilitassem: a) diminuir a indução à ocupação das áreas de mananciais; b) evitar que produzisse impactos nas unidades de conservação; c) diminuir-se a movimentação de terra na fase de construção; d) contatarem-se os vereadores e prefeitos dos Municípios afetados pelas obras do Rodoanel com vistas a se promover discussões que levassem em conta os impactos que essa obra poderia gerar em nível nacional; e que, na condição de Presidente do Conselho Municipal do Meio Ambiente da Cidade de São Paulo, informava que esse conselho se reunira com o presidente da Assembléia Legislativa de São Paulo com o intuito de debater o projeto de lei sobre a cobrança da água, o qual ainda não fora votado, e que esse presidente sugeriu que os comitês municipais de meio ambiente se mobilizassem e pedissem aos deputados urgência na apreciação desse projeto, que era fundamental para toda a RMSP. O Sub-Prefeito de Parelheiros, Walter Tesh, depois de declarar que protocolara documento com recomendações sobre os aspectos que deveriam ser mais bem- analisados, comentou sobre a importância dessa região na agenda metropolitana, por ser ela produtora de 30% da água necessária ao abastecimento da RMSP e que ela sofreu, no período de 1991 a 2002, intenso processo de adensamento populacional; que a lógica da matriz econômica vigente levava a uma necessidade de transporte pesado sobre o Rodoanel e a uma expulsão perversa da população para as áreas de mananciais, e que o Poder Legislativo e o Poder Público, de modo geral, eram impotentes para impedir tal fenômeno e pelo contínuo lançamento de esgoto nas áreas de mananciais; que, se esse ritmo de degradação permanecer, daqui a cem anos essa região se tornaria um verdadeiro deserto, e que, com a implantação dessa obra na região, mesmo se mantendo um parque linear em suas bordas, seria importantíssimo aumentarem-se a fiscalização e a vigilância para a contenção de novas ocupações, pois a região já possuía cerca de 200 mil habitantes cuja efetiva inclusão, por si só, já constituía um desafio; que, se houver pedágio ao longo desse anel viário, seria necessário se criar um fundo de investimento compartilhado para um desenvolvimento sustentado, e que a tarefa do Consema e do DAIA de relatar as recomendações propostas era fundamental para se ter uma visão estratégica da necessidade de se preservar a função dessa região de fornecer água para o abastecimento. Passou-se à etapa das réplicas. O Secretário-Executivo, respondendo ao questionamento feito por Bonfiglio Alves Ferreira, esclareceu esta audiência estava sendo realizada em função de um acordo estabelecido entre o Ministério Público, a Secretaria do Meio Ambiente e o Ibama, acordo este homologado pela Justiça Federal, que estabeleceu que nela se discutissem três questões: Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, o ecossistema mata atlântica e as áreas indígenas da Barragem e Krukutu, e que os termos de referência discutidos no âmbito do Consema eram inerentes ao processo de licenciamento realizado no âmbito da Secretaria do Meio Ambiente, e não eram objeto de audiência pública, mas, sim, o plano de trabalho e o EIA/RIMA e que o objetivo de sua discussão era recolher subsídios a serem consideradas pelo DAIA ao se posicionar sobre a viabilidade ou inviabilidade do empreendimento em análise, Paulo Tromboni, Secretário-Adjunto da Secretaria de Estado dos Transportes, depois de agradecer as manifestações feitas durante a audiência, declarou que o Governo do Estado estava sempre atento a todas ocasiões democráticas com o intuito de registrar e, eventualmente, dar encaminhamento às



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

observações que forem julgadas adequadas, informou em seguida: 1) que a polêmica sobre a elaboração de um termo de referência gerava uma série de pedidos de complementação, mas que não se podia ignorar os inúmeros trabalhos e estudos já realizados, embora, se surgir a necessidade de estudos adicionais, a Dersa com certeza determinará sua realização; 2) que a indução à ocupação era uma preocupação importante, embora os estudos demonstrassem claramente que o Rodoanel não produziria esse tipo de impacto, por se tratar de rodovia fechada com poucas interligações; 3) que com relação à qualidade e à quantidade da água gerada pela Represa Billings, se, por um lado, a consciência dessa sua função fosse suficiente para lhe conferir tratamento adequado para prevenção desse tipo de problema, por outro lado, se deveria levar em conta que o Rodoanel produziria um impacto sobre essa represa, e que um deles seria reduzir o fenômeno do assoreamento, o que, sem dúvida, melhora da qualidade de sua água; 4) que os parques seriam devidamente tratados, respeitando-se a legislação vigente, e que as matas existentes na região próxima da travessia da Represa de Guarapiranga, no Parque Jaceguava, mediam 600 há e eram constituídas por vegetação em estágio médio avançado de regeneração, e que a proposta de compensação contida no EIA previa a desapropriação dessa área e a implantação de uma unidade de conservação integral; 5) que o critério da escolha das fórmulas construtivas foi sua potencialidade de provocar o menor impacto possível; 6) que todas as propriedades existentes entre o Rodoanel e o Riacho Grande seriam desapropriadas, de modo que a margem entre a barragem da Rodovia Anchieta, o ponto de captação da Sabesp e a Borda do Campo se tornasse área integralmente pública e impossível de ser ocupada; 7) que algumas medidas de gestão extremamente inovadoras seriam implementadas para se garantir que todos os programas ambientais fossem cumpridos, e que algumas das medidas por eles previstas eram as seguintes: a) que todas as estruturas temporárias fossem incluídas nos editais de licitação para que as empresas fizessem a cotação do seu custo, de modo a não surgir dúvida acerca do trabalho a ser realizado; b) que a liberação do pagamento de qualquer empreiteira ou prestadora de serviço do projeto se condicionasse à emissão de um certificado de conformidade ambiental, documento este emitido por órgão independente e encarregado exclusivamente do controle e gestão ambiental da obra; c) que seriam construídos apenas os acessos previstos pelo EIA/RIMA e que, se surgirem novos, eles teriam de ser objeto de novo estudo de impacto ambiental; d) que das inúmeras alternativas de traçado analisadas foram escolhidas as menos impactantes. Ana Maria Iversson, representante da equipe consultora responsável pelos estudos ambientais, esclareceu: 1) que seria dada continuação ao levantamento de campo sobre a vegetação e a fauna existente no Parque Estadual da Serra do Mar, o qual se iniciou por ocasião da construção da segunda pista da Rodovia dos Imigrantes, como também seria dada continuação aos trabalhos que vinham sendo desenvolvidos com as comunidades Krukutu; 2) que o diagnóstico etnográfico elaborado pela antropóloga Bernadete seria respeitado, mas que não se podia concordar com a afirmação de que essa obra induziria a ocupação nas regiões onde se encontravam as aldeias indígenas; 3) que a equipe que elaborou o EIA endossava todos os estudos realizados na região sobre as comunidades indígenas, mas que se fazia necessário o acompanhamento direto de um representante da Funai, com o objetivo de que não se gerasse nenhum mal entendido; 4) que a região Parelheiros era muito carente, com residências de baixo padrão e que a tendência para que viesse a ser ocupada era crescente e essa tendência nada tinha a ver com a implantação do Rodoanel; 5) que estudos detalhados existentes EIA demonstravam que o Rodoanel não provocaria impactos na fauna e flora das aldeias indígenas; 6) que a equipe técnica que elaborou o EIA despendeu grande esforço para aglutinar estudos diversos existentes sobre a região, elaborados bem antes de se definir o traçado e abrangendo toda a área de



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

influência direta e gerando um diagnóstico bastante preciso; 7) que o EIA possuía um capítulo inteiro sobre a supressão de vegetação de 297 há de mata e esse capítulo também apontava todos os impactos e medidas de mitigação e de compensação a serem adotadas. Carlos Bocuhy, representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, observou que a questão de fundo não era o Rodoanel, mas, sim, se discutir onde se inseria essa obra, qual o seu contexto, que tipo de política de Estado estava sendo proposta, e como a sociedade via todo este processo; que era preciso se definir um chefe, uma pessoa que afinasse a “orquestra” para se discutir profundamente essas questões de interesse ambiental e que abrangiam diversas Secretarias de Estado, como a de Meio Ambiente, Transportes e de Energia entre outras, com o objetivo de que todas elas incorporassem a dimensão ambiental; que se esse projeto estivesse bem desenvolvido com certeza a sociedade o aceitaria, mas que, pelo contrário, estava sendo gasto dinheiro público num aparato técnico do Estado que, simplesmente, se contrapunha à necessidade básica de se protegerem os recursos hídricos; que essa questão se assemelhava à situação de um doente que se encontrava numa situação muito frágil, com uma profunda anemia, mas que se fazia necessário operá-lo para eliminar de imediato esse problema, procedimento este que necessitava da autorização da família, isentando-se, assim, a junta médica de qualquer responsabilidade; que se tratava de um contexto ambiental extremamente frágil, e que a sociedade não estava disposta a dar aval a essa intervenção tão profunda; que, mesmo se se utilizasse a mais moderna tecnologia na construção do Rodoanel, essa obra se contraporía à qualquer política de proteção aos mananciais e não favoreceria nenhum ganho ambiental; que, embora o processo de ocupação existisse independentemente de o Rodoanel ser ou não implantado, era necessário que se discutisse uma política de Estado de forma integrada, abrangendo a proteção ambiental, principalmente os mananciais, mas essa obra vinha sendo analisada como setorial e que ela não saíria do papel dada a clara demonstração de sua inviabilidade e não-sustentação ambiental; que inúmeras audiências sobre essa obra foram realizadas, oportunidades estas em que ela foi profundamente questionada, mas que, mesmo assim, o Governo do Estado não se convenceu da insatisfação da sociedade com relação aos impactos que ela poderia gerar; que esse processo extrapolava os limites das Secretarias de Meio Ambiente e dos Transportes, mas que até o momento não se conseguiu atingir a dimensão da gestão participativa na formulação de políticas públicas. O conselheiro Armando Shalders, na condição de representante do Consema, comentou que considerava fundamental a participação da sociedade civil nas audiências públicas, pois, embora muitas pessoas já tivessem sua opinião formada, a audiência era sempre uma oportunidade para se aprofundarem os conhecimentos; que, com relação à mata atlântica, todo cuidado era pouco, mas que não se podia caracterizar o processo de reflorestamento como simples colocação de mudinha, pois, na verdade, ele consistia em se criarem condições adequadas para recuperação dos fragmentos, não importando o estágio em que se encontrassem; que, com relação à questão indígena, o mais importante era a ampliação de sua área, como foi colocado pelo representante da Funai, mais que esse processo independia do licenciamento do Rodoanel; que, em relação à Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, muito pouco se discutiu, mas reconhecia que as audiências contribuíram para que cada vez mais um número maior de pessoas conhecesse sua importância estratégica para a RMSP; que, em relação aos mananciais, recordava que São Paulo se originara de uma ocupação desse tipo de área, pois nascera às margens do Rio Ipiranga, e que seu processo histórico de ocupação foi sempre desordenado, pois nenhum Governo conseguiu controlá-lo de forma minimamente aceitável, e que sobre essa ocupação toda a sociedade tinha responsabilidade; que, infelizmente, até hoje não existia uma política integrada em todos os níveis - estadual, municipal



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

e federal - e que fosse suficientemente eficaz para barrar a ocupação desenfreada das áreas de mananciais. Analice Novaes Pereira, representante do Ibama, comentou que o empreendimento era bastante complexo, e que o Ibama começou a participar de seu licenciamento não somente por causa de uma decisão judicial, mas também porque esse empreendimento abrangia questões, dimensões e aspectos cuja normatização e gerenciamento eram competência desse órgão federal, como, por exemplo, o ecossistema mata atlântica, a Reservas da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo e as terras indígenas; que, desde 16 de março, a equipe técnica do Ibama vinha-se debruçando sobre esse projeto, construindo uma agenda compartilhada, procurando ouvir todos os segmentos envolvidos nessas questões, com o objetivo de complementar o termo de referência; que todas as contribuições da sociedade e do Ministério Público Estadual e Federal fariam parte dessa agenda contínua. Depois de informar que todas as etapas da audiência pública haviam sido cumpridas, o Secretário-Executivo esclareceu que aquele que, eventualmente, tivesse ainda qualquer contribuição a oferecer e quisesse agregá-la ao processo teria o prazo de cinco (5) dias úteis para enviá-la à Secretaria Executiva do Consema, através de correspondência registrada ou protocolando-a diretamente neste setor, e que todas as contribuições seriam encaminhadas ao DAIA-Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental e ao Ibama. 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. Foram entregues durante a audiência os seguintes documentos: 1. Recomendação MPF/SP nº 17/2005 e anexos, do Ministério Público Federal; 2. Questionamento da Sra. Luzinete Maria Zanelli Andriani; 3. Estudos Complementares para o Termo de Referência do EIA/RIMA dos Trechos Sul, Leste e Norte do Rodoanel, endossados pelo Conselho Comunitário Santana-Tucuruvi e outros; 4. Propostas para o Rodoanel Mário Covas – Trecho Sul, constantes de “Embu-Guaçu em ação”; 5. P. Ofício nº 38/05 – DMAT, do Senhor Prefeito do Município de Embu-Guaçu; 6. Manifesto do Setor Produtivo da FIESP; 7. Manifesto Pró-Parelheiros do Fórum de Desenvolvimento Sustentável Rumos para Parelheiros; 8. Manifestação do MDV-Movimento em Defesa da Vida do Grande ABC; 9. Requerimento do advogado Bonfilio Alves Ferreira, que pede “impugnação por nulidade da Avaliação Ambiental Estratégica”. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Diretora da Divisão de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.