



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 Bernardo do Campo, em 06 de outubro de 2005.

Realizou-se no dia 06 de outubro de 2005, às 17 horas, no Teatro Lauro Gomes, Rua Helena Jacquey, 171, Rudge Ramos, São Bernardo do Campo-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, aos representantes do Ibama, Fábio Kalil e Airton Grande, à representante da Funai, Malu Brandt, ao Vereador do Município de São Bernardo do Campo, Chico Macena, à Deputada Estadual Ana do Carmo, ao Cacique Guarani Marcos Tupã, ao representante da Aldeia Krukutu, Ramos de Oliveira, ao Subprefeito da Subprefeitura de Riacho Grande do Município de São Paulo, 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 a finalidade particular de dar cumprimento ao disposto no item 8º do 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, e o representante do Conselho Estadual do Meio Ambiente, conselheiro Alberto Epifani. Depois de informar que na última segunda-feira, dia 3 de outubro, acontecera uma reunião entre as partes – Secretaria do Meio Ambiente, Ibama, Procuradoria da República Federal -, em cujo contexto analisaram-se os vários passos e procedimentos adotados no âmbito do processo de licenciamento desse empreendimento e concluiu-se que não existia nenhum óbice legal que proibisse a realização dessa audiência e daquela que se realizará na cidade de São Paulo, no dia 10 de outubro, o Secretário-Executivo informou 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 ao projeto, 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 da audiência, que se realizaria na Cidade de São Paulo no dia 10 de outubro próximo para encaminhar qualquer contribuição, a qual, juntamente com os documentos que forem entregues e protocolados durante essa audiência, seria encaminhada 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 de Estado dos Transportes e



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

representante da Dersa, depois de comentar que muitos dos presentes já conheciam parte da apresentação que passaria a fazer, uma vez que ela fora realizada em vários momentos, esclareceu: 1) que o Rodoanel era uma rodovia com alta tecnologia, com três ou quatro faixas por sentido, um canteiro central de onze metros e sem cruzamentos, que poderia ser acessada por interligações viárias de grande porte, nos grandes eixos rodoviários que chegavam à RMSP; 2) que o objetivo desse anel viário era atrair grande parte dos caminhões e automóveis que passavam pela RMSP mas que para ela não se dirigiam, e que, portanto, esse anel viário – que outra coisa não era senão uma rodovia fechada interligando os grandes eixos - substituiria as avenidas da RMSP; 3) que as projeções de tráfegos feitas para o ano de 2020 com o Rodoanel completo indicavam que ele atrairia, aproximadamente, 725 mil viagens por dia, o que representava 5% das viagens que aconteceriam todos os dias em São Paulo àquela altura; 4) que 140 mil das 725 mil viagens seriam feitas por veículos comerciais, praticamente caminhões, uma vez que os ônibus urbanos não circulariam pelo Rodoanel, e esses 140 mil caminhões representavam 22% das viagens que seriam feitas diariamente na RMSP, e que 70 mil, ou seja, 50%, seriam caminhões oriundos de outras regiões que não a RMSP; 5) que, com base nessa projeção, não se tinha dúvidas de que o Rodoanel cumpriria a função para a qual foi previsto, além do benefício adicional de prevenir a ocorrência de dois terços dos acidentes que possivelmente ocorreriam, e isso em decorrência de sua alta tecnologia e sofisticação; 6) que, em relação aos resultados concretos, o funcionamento do Rodoanel implicaria numa economia de 26% do tempo atualmente gasto nas viagens que atravessam a RMSP, e que, como parte do tráfego seria transferida para o Rodoanel, seu funcionamento possibilitaria, também, uma economia, da ordem de 8%, em média, nas viagens que aconteceriam no interior da mancha metropolitana, e essas reduções do tempo das viagens possibilitariam uma economia de 2 bilhões de reais ao ano, a partir do ano de 2020; 7) que essa redução no tempo das viagens suscitou o questionamento sobre possível agravamento do processo de crescimento demográfico da RMSP e, com a intenção de dirimi-lo, produziu-se um modelo de simulação comparando-se dois cenários, aquele com a presença do Rodoanel com o outro que não contava com essa infra-estrutura, e os resultados mostraram que, em determinadas áreas, a presença do Rodoanel diminuiria um pouco o número de domicílios, em outras áreas, provocaria um adensamento da ordem de 0,01%, e, ainda em outras determinadas áreas, provocaria um crescimento de domicílios entre 0,1 e 1%, e essas últimas áreas ficavam bem distantes daquelas que eram consideradas as mais frágeis da metrópole; 8) que esse anel viário, como toda via perimetral de grande porte, tornaria a região central da cidade um pouco mais atraente, ou seja, conferiria atratividade ao centro da cidade; 9) que, por se tratar de uma infra-estrutura de grande porte, o Governo não possuía fôlego suficiente para construí-lo de uma única vez, e que, por isso, o Trecho Sul desse anel viário seria o próximo a ser executado, e ele se iniciaria no Trevo da Régis Bittencourt com o Trecho Oeste, já concluído, percorreria 38 km - os Municípios Itapeverica, Embu e São Paulo -, atravessaria a Represa Billings e, então, se interligaria com a Rodovia dos Imigrantes, seguindo para a Rodovia Anchieta, numa intersecção um pouco abaixo da fábrica da Volkswagen, e terminaria na Av. Papa João XXIII, no Município de Mauá; 10) que o Trecho Sul era prioritário porque 40% do tráfego oriundo do Trecho Oeste se dirigia para o Porto de Santos e, também, porque o término desse trecho na Av. Papa João XXIII permitiria, no futuro, uma conexão com a extensão sul da Avenida Jacu-Pêssego, e que, além disso, como as três interligações no ABC se localizariam acima do Riacho Grande, e se voltariam para o interior da mancha urbana, previa-se que este anel viário provocaria impacto positivo no desenvolvimento dos Municípios de Mauá, do ABC e na Zona Leste de São Paulo; 11) que, no interior do Plano Diretor de



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

Desenvolvimento dos Transportes, esse anel viário permitiria superar o gargalo ferroviário de transposição, possibilitando, ao se interligarem as infra-estruturas ferroviárias do entorno da cidade, a retirada do trem de carga da cidade, liberando-o para os trens urbanos, com função bem mais importante em uma região metropolitana; 12) que, além desses benefícios, ao analisar o Trecho Sul como projeto co-localizado, obrigatoriamente se examinou a hipótese de se construir o Ferroanel de modo contíguo, ou seja, em faixa de domínio contínua à do Rodoanel, constituindo-se essa uma possibilidade de melhoria importante da logística metropolitana; 13) que a execução do Trecho Sul contemplava 26 programas divididos em 110 medidas ambientais, cuja imensa maioria – 65 medidas – possuía caráter preventivo e que, se relacionando com o projeto e com a implantação da obra, seria inevitavelmente implementadas, porque, se isso não acontecesse, a obra não seria construída; 14) que, para aqueles que eram céticos em relação à capacidade do Governo de cumprir seus compromissos, acrescentaram-se ao EIA medidas adicionais de garantia, entre as quais as seguintes: a) nenhuma empreiteira receberá sua parte se não tiver emitido certificado de conformidade ambiental, não bastando comprovar ter sido a obra executada; b) tal certificado será emitido por uma unidade específica de gestão ambiental que, pelo fato de tratar apenas desse aspecto da obra, não confundirá as duas prioridades; c) que, pela primeira vez, as obras ambientais temporárias e todos os procedimentos de cuidados ambientais foram incluídos nos editais de licitação; d) que, levando-se em conta que todo o planejamento possui, eventualmente, alguma falha, foi criado um conselho de apoio à implantação do Rodoanel, que será composto por representantes dos Municípios, de entidades da sociedade civil e dos órgãos do Estado que participam do processo e terá como tarefa identificar possíveis falhas no planejamento, ao longo da execução, formular alternativas de solução, dividir a execução do trabalho e conduzir à efetiva implementação as soluções que surgirão; e) que, se todas essas medidas preventivas não forem suficientes, garantirá a adoção desses cuidados aquilo que estabelece a legislação vigente de controle de implantação, entre outras a disposição legal que exige que, para cada curso d'água atravessado, seja solicitada ao DAEE uma outorga; 15) que essa infra-estrutura se inseriria inteiramente inserido na Zona de Transição da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, zona esta concebida para expansão urbana sustentável; 16) que, no projeto do Trecho Sul, estavam previstos cuidados especiais pelo fato de ele atravessar uma região de mananciais, como, por exemplo: a) a captação feita, pela Sabesp, na Represa de Guarapiranga, que se situaria a 13 km desse trecho; b) a captação de água feita no Rio Itaquaquecetuba, que se situaria a 7,5 km desse trecho e, portanto, à montante; c) a travessia da Represa de Guarapiranga, para a qual se escolheu o ponto mais estreito, isto é, onde sua largura média exatamente 90 metros; d) igualmente no que dizia respeito à Represa Billings, escolheu-se o ponto mais estreito do seu corpo central, longe de qualquer captação de água e numa ilha que serviria de ponto de apoio, com o objetivo de se evitarem problemas na transposição dessa represa; e) a distância entre os pilares que media, normalmente, 40 m, possuiria 100 metros, com o objetivo de serem diminuídas as intervenções no fundo da represa, embora, com isso, se quadruplicasse o preço dessa ponte; f) o trevo, na região de Rio Grande, de interligação do Rodoanel com a Rodovia Anchieta, seria construído, a pedido da Sabesp, em um local bem mais distante – próximo do estacionamento da Wolkswagen –, de modo a se prevenir um tráfego intenso próximo desse ponto de captação; g) que um projeto se direcionava para eventual ocorrência de nascente sob o Rodoanel e contemplava tanto sua preservação como a da própria rodovia; h) que, ao longo de todo o traçado, onde houver vertentes que possam provocar assoreamento durante a construção seriam construídas barreiras de contenção de sólidos em pontos apropriados, cuja escolha seria feita com a orientação



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

dos órgãos ambientais, as quais, uma vez concluídas, ai permaneceriam com o objetivo de proteger as represas da carga difusa; i) que, como compensação na área de vegetação, a implantação desse empreendimento contemplaria a revegetação que possibilitaria: a) a criação de 450 hectares de áreas de proteção de mananciais, uma na região do Rio Embu Mirim, precisamente no local onde as pistas seriam abertas, de modo a dar lugar a uma proteção similar à do Parque Ecológico do Rio Tietê; b) e, no Rio Grande, após a Rodovia Anchieta, onde havia água potável e captação, a obra seria executada em cortes e viadutos, de modo a se evitarem os assoreamentos; c) que, com o objetivo de se protegerem as margens da represa, seriam desapropriadas todas as terras que se localizavam entre elas e o Rodoanel; d) que, no Município de São Paulo, seriam criados parques com extensão de 600 hectares, em Jaceguava e Bororé, o Parque Municipal do Pedroso ganharia plano de manejo com o objetivo de que sejam implementadas as medidas de proteção e 1 mil e 16 hectares de replantio de novas árvores; 16) que o debate sobre o Rodoanel Metropolitano Mário Covas se iniciou, em 1996, com a discussão do Trecho Oeste, e continuou, sem interrupção, através das análises havidas e discutidas pela imprensa escrita e falada, e que, por ocasião do licenciamento do Trecho Oeste, foram realizadas três audiências públicas, e, para o licenciamento do Trecho Sul, essa audiência que ora se realizava era a décima-primeira, e simultaneamente a equipe da Dersa realizou cerca de mil reuniões com entidades da sociedade civil, órgãos públicos e as autoridades interessadas, e expedido e distribuído, para todos os órgãos e entidades que solicitaram, mais de quinhentos exemplares do EIA/RIMA e da Avaliação Ambiental Estratégica dessa obra, tendo mais doze mil pessoas consultado esse estudo a Avaliação Ambiental Estratégica e os outros documentos que se encontram disponíveis em áreas públicas como as Estações Sé do Metrô, a Estação Barra Funda da CPTM, Prefeituras da RMSP e outros locais como o Dersa, DER etc; 16) que, portanto, não havia dúvida de que o debate do Rodoanel é o mais extenso já ocorrido na história do Brasil sobre a conveniência ou não de implantação de uma obra de infra-estrutura e que cada uma das manifestações recolhidas foi considerada, analisada e incorporada naquilo que permitia aperfeiçoar o projeto, embora isso não garantisse que se eliminassem as contradições e diferenças nem a contestação final sobre a obra; 17) que, sem dúvida, se estava no momento em que é possível deliberar sobre a execução ou não dessa obra, e, desse modo, colocar-se um ponto final nesse processo que não levou até agora a uma conclusão final. O Secretário-Executivo passou a palavra a Ana Maria Iverson, representante da Fundação Escola Sociologia e Política do Estado de São Paulo e coordenadora da equipe responsável pela elaboração dos estudos ambientais. Esta técnica ofereceu o seguinte esclarecimento: 1) que apresentará as conclusões dos estudos complementares realizados por solicitação do Ibama no escopo do acordo judicial homologado com o Ministério Público Federal que dizia respeito a três temas: Mata Atlântica, Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo em Terras Indígenas da Barragem Krukutu, e que eventuais pedidos de informação e dúvidas que vierem a ser formulados sobre outros temas serão registrados e, se houver tempo, respondidos; 2) que os estudos complementares diziam respeito basicamente ao traçado, à flora e à fauna; 3) que, do ponto de vista da área estudada, despendeu-se esforços para se delimitar uma área que, à montante do traçado do Rodoanel, garantisse a inclusão integral de todas as bacias contribuintes para os reservatórios, inclusive aquelas que extrapolavam a URG do Alto Tietê, e, à jusante do traçado do Rodoanel, incluiu-se uma área que extrapolava, e muito, a área-limite da Área de Proteção dos Mananciais, que era determinada pelos limites das Barragens de Guarapiranga e Billings; 4) que o traçado do Trecho Sul do Rodoanel se encontrava numa área limítrofe à área urbana consolidada e cuja cobertura vegetal encontrava-se bastante fragmentada, entremeadada de áreas já alteradas por motivos antrópicos,



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

por outros loteamentos, bairros etc; 5) que se encontravam preservados remanescentes da Mata Atlântica e, nos limites com o P.E. da Serra do Mar; esse tipo de vegetação se encontrava bastante preservada; 6) que não constituía mera coincidência o fato de as áreas mais preservadas coincidirem com os limites das unidades de conservação, pois as restrições legais a que se encontravam submetidas contribuíam para a proteção da vegetação, embora ao longo do traçado do Rodoanel existissem poucas unidades de conservação, destacando-se entre elas o Parque Municipal do Pedroso; 7) que se encontravam nos limites da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo várias terras indígenas da etnia Guarani, inclusive a Barragem Krukutu; 8) que o Ibama, em sua manifestação, solicitou esclarecimento e detalhamento sobre as alternativas de traçado, e, basicamente, existiam duas solicitações que interfeririam, de forma mais estrutural, no traçado proposto pelo EIA, e os dois trechos aos que se referiam foram analisados em profundidade; 9) que um dos traçados referidos pelo Ibama foi chamado de “Alternativa Boticário”, isso porque a Fundação Boticário emitiu parecer em cujo contexto sugeriu uma diretriz de traçado no Município de São Paulo que se localizava mais ao Norte do que as demais alternativas analisadas pelo EIA, e, com base nessa diretriz, se elaborou uma alternativa de engenharia de traçado, cujos estudos foram encaminhados ao Ibama e à Secretaria do Meio Ambiente e se encontravam disponíveis para consulta; 10) que a análise multicriterial comparativa com as alternativas escolhidas – ou seja, a aplicação da mesma metodologia detalhada utilizada no EIA nessa alternativa – identificava na “Alternativa Boticário” os seguintes problemas: a) ela ofereceria pouca segurança viária nesse trecho, se comparada com a alternativa escolhida pelo EIA; b) ela interferiria com o lançamento da Sabesp na Várzea do Ribeirão Caulim; c) sua implantação implicaria maior necessidade de áreas-apoio, se comparada com as outras alternativas, uma vez que atravessaria cavas de mineração ativas ou abandonadas e que precisavam ser preenchidas, o que colocaria a necessidade de material de empréstimo, que não seria gerado pela obra; d) ela interferiria, no Município de São Paulo, diretamente em dois parques criados pelos Planos Diretores Regionais no Jardim São Jorge e no Jardim Marilda; e) a interferência que ela provocaria no Reservatório Billings seria maior do que aquelas que seriam provocadas pelas demais alternativas; f) e ela seria desastrosa para o Município de São Bernard e provocaria impactos nos Municípios de Itapeperica da Serra e São Bernardo. 11) que a segunda alternativa era aquela cujo traçado passaria pelo Parque Municipal de Pedroso e, em relação a ela, foram feitos vários estudos ao se elaborar o EIA e posteriormente, quando se analisou, inclusive, a possibilidade de seu traçado adentrar o parque através de túneis, e, comparando-a com a alternativa de traçado que passaria fora dos limites desse parque e, também, com a que foi escolhida, a qual margearia essa unidade de conservação e interferiria em seu território em apenas treze hectares, invadidos por ocupações irregulares, chegou-se às seguintes conclusões: a) que as alternativas localizadas ao norte dessa unidade de conservação não interferiam em seu território, mas interferiam pesadamente nas urbanizações consolidadas já existentes em São Bernardo do Campo e Santo André; b) que, dada à topografia do terreno que ela atravessaria, tornar-se-ia necessária a execução de túneis, em média de cinco túneis com dez emboques nos limites do Parque Municipal do Pedroso e dessas áreas consolidadas, enquanto a alternativa escolhida não colocaria a necessidade de se executarem novos acessos, uma vez que ela poderia utilizar o viário já existente; c) que a execução dos túneis aumentaria o volume do material que sairia da obra; 12) que todas essas razões, aliadas às soluções de engenharia conferidas à alternativa localizada ao sul, levaram a equipe técnica a considerar mais viável essa última alternativa do ponto de vista ambiental; 13) que a alternativa apresentada pela Associação dos Proprietários da Chácara Porangaba e pelos moradores dos



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

mananciais Bela Vista e Botujuru partia de São Bernardo e apresentava as seguintes dificuldades: a) interferia diretamente com a captação, feita pela Sabesp, no Rio Itaquaquecetuba, e também com a Várzea do Caulim e passaria a menos de 1 km das terras indígenas; b) que sua ligação com as Rodovias Anchieta e Índio Tibiriçá exigiria a execução de obras, como duplicação e construção de marginais, uma vez que essas estradas não tinham ainda condições de receber o tráfego do Rodoanel, e essas obras, por sua vez, provocariam grande impacto; 14) que, em decorrência dos problemas aqui resumidamente apresentados, essas duas alternativas, cujo estudo e análise foram solicitados pelo Ibama, foram descartadas e todo o seu detalhamento e análise encontravam-se à disposição; 15) que o Ibama sugeriu fossem feitos estudos pontuais nos segmentos das alternativas de traçado, um dos quais no trecho anterior à chegada do Rodoanel à Represa de Guarapiranga, e, realizado esse estudo, os técnicos continuavam acreditando que, se adotada a perspectiva multicriterial, e não apenas impactos pontuais, a alternativa proposta pelo Ibama, em alguns trechos, era superior e, em outros, inferior àquela sugerida pelo EIA; 16) que foi feita sugestão também de se promover alteração pontual na Várzea do Taquaxiara, mas, realizada sua análise, reconheceu-se ser ela equivalente, do ponto de vista ambiental, àquela escolhida, embora a discussão a seu respeito continuasse aberta; 17) que existia uma diretriz geral recomendando que, no detalhamento do projeto, na Várzea do Embu Mirim, se procurasse afastar as pistas do interior dessa várzea; 18) que as solicitações do Ibama para flora e para fauna de que fossem realizadas campanhas complementares se concentraram em quatro locais considerados representativos do ponto de vista florestal, e também foram feitos levantamentos florísticos em todo o traçado, com todos os tipos de vegetação existentes, e, no caso de levantamento fito-sociológico realizado em área de floresta, ampliou-se de nove para trinta as parcelas distribuídas ao longo do traçado, de modo a se obter representação de todos os estágios de sucessão florestal de Mata Atlântica que aí se encontram; 19) que, no caso dos estudos fito-sociológicos, os levantamentos foram feitos em áreas com cobertura florestal nos três estágios de regeneração – inicial, médio e médio avançado -, mantendo-se as parcelas de 250 m², num total de trinta parcelas, e todos os indivíduos arbóreos, com diâmetro à altura do peito do caule de 2,5 cm, foram relacionados, alcançando-se um total de 3 mil e 249 indivíduos, num total de 0,45 hectares, característicos de floresta de Mata Atlântica, o que permitiu fossem estudadas as características dos remanescentes florestais; 20) que os estudos florísticos foram feitos ao longo de todo o traçado e se basearam em coletas aleatórias de todas as formações vegetais, várzeas, campos de várzea e secos, e que, além desses estudos, o Instituto de Botânica elaborou estudos detalhados sobre a Bacia de Guarapiranga, os quais foram incorporados ao EIA; 21) que o resultado desses estudos florísticos foi o registro de 709 espécies, das quais 15 se encontravam incluídas nas listas federais e estaduais das espécies ameaçadas de extinção, e nenhuma delas era restrita às áreas estudadas; 22) que aos levantamentos de fauna foram incorporadas informações fornecidas pela Secretaria do Verde e do Meio Ambiente do Município de São Paulo, que, inclusive, forneceu dados ainda não publicados obtidos com levantamentos e solturas ocorridos na região sul do Município, como também foram incorporadas a esses levantamentos as coleções dos catálogos do Museu de Zoologia do Município de São Paulo, além de inúmeros bancos de dados; 23) que os levantamentos feitos com a avifauna identificaram 213 espécies de aves na área de influência direta do empreendimento, o que constituía um número significativo, ou seja, 55% dos registros existentes para a cidade de São Paulo, e diversas espécies identificadas eram interessantes, algumas das quais faziam parte das listas daquelas aves ameaçadas de extinção em nível estadual e outras eram exóticas, ou seja, não eram nativas dessa região, mas fruto de solturas realizadas pela PMSP; 24) que foram registradas vinte espécies de mamíferos



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

identificados por vários métodos consagrados, quase todas de ampla distribuição em região de Mata Atlântica, principalmente dado o nível de perturbação para a mastofauna; 25) que foram identificadas 27 espécies de anfíbios e feitos estudos sobre a ictiofauna; 26) que a equipe de biólogos foi bastante ampliada, inclusive com profissionais do Museu de Zoologia da Universidade de São Paulo, com o objetivo de que esses estudos fossem realizados, e que nenhuma das espécies identificadas constava das listas daquelas ameaçadas de extinção; 27) que o EIA já havia proposto 110 medidas a serem implementadas nas fases de planejamento, construção e operação do Trecho Sul do Rodoanel, e os estudos recentemente elaborados permitiam antever o detalhamento dos programas, com vistas à compensação e mitigação dos impactos causados na flora, pois o banco de dados que se tinha agora à disposição permitia reconhecer essa necessidade; 28) que as conclusões eram as seguintes: a) em relação à Mata Atlântica, seriam mantidas as projeções de que os impactos diretos e indiretos que seriam provocados com a construção e o funcionamento do Trecho Sul do Rodoanel não ameaçariam a sustentação de seus remanescentes existentes na área de influência direta; b) as compensações previstas aumentariam a área protegida e teriam programas exaustivos que garantiriam que não ocorresse impactos não-mitigáveis e impossíveis de serem compensados; c) que, em relação à Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, o projeto do Trecho Sul do Rodoanel incorporava as diretrizes ambientais de planejamento e buscava sustentação da zona de transição dessa reserva, e seu Comitê Gestor vinha acompanhando e se manifestando acerca desse projeto; d) que, em relação às áreas indígenas, o EIA havia concluído pela inexistência de impacto direto sobre elas, mas que estava sendo realizado estudo etno-ecológico solicitado pela Funai, e solicitava que Deolindo Aguiar, responsável pela supervisão desses estudos, oferecesse informações sobre ele. Esse técnico informou que: a) a elaboração desse estudo e a identificação das demandas sociais, ecológicas e territoriais identificadas das terras indígenas da Barragem Krukutu e seu envio ao Ibama constituíam exigência expressa da Coordenação Geral do Patrimônio Indígena e Meio Ambiente da Funai para a concessão da licença de instalação desse empreendimento; b) que esse estudo estava sendo elaborado por uma equipe multidisciplinar que contou com auxílio do biólogo e antropólogo Darfan Macário e da antropóloga Bernadete, profundos conhecedores da cultura Guarani e da área; c) que, no âmbito da metodologia, se contava com o apoio e a participação das lideranças indígenas, a exemplo dos Caciques Marcos Tupã e Timóteo, e se contava também com o apoio de uma equipe multidisciplinar que trabalharia, inclusive, com o geoprocessamento; d) que essa audiência era muito importante, na medida em que colaborava para a elaboração desse estudo etno-ecológico, que vinha sendo elaborado há cerca de 1 mês e meio, se procurando, obedecendo-se o Termo de Referência estabelecido pela Funai, chegar a resultados a partir dos quais essas demandas pudessem ser identificadas, porque só assim seria possível expedir-se a licença de instalação. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. Carlos Bocuhy fez a seguinte intervenção: que essa era a décima-segunda audiência em que se fazia presente e que esse procedimento possibilitou que ocorresse um processo de discussão aberto à sociedade e, a essa altura do debate, já se notavam os resultados desse processo, embora ainda não se tivesse conseguido avançar em termos conceituais, não se chegando, portanto, a um projeto que, do ponto de vista ambiental, fosse aceitável e apresentasse elementos que atendessem à demanda atual da sociedade, principalmente no que dizia respeito à proteção da água, que era o grande problema da RMSP; que, além dessa, outras questões existiam, como aquelas de ordem conceitual, entre as quais a que dizia respeito à matriz energética de transporte, pois se discutia ainda um sistema de transporte que não era ambientalmente correto, mas baseado numa



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

matriz de combustíveis fósseis, o que dava a oportunidade de se discutir não só o modelo de transporte que se priorizava, mas também as questões de proteção ambiental; que, com relação à matriz energética de transporte, foi feito levantamento sobre o processo de implementação de sistema de transporte, principalmente das grandes rodovias urbanas, que era o que se vinha implementado no País; que, se se adotar apenas o modelo rodoviário, não existirá saída para as grandes cidades, pois, se cada cidadão atualmente, nas regiões metropolitanas do Estado de São Paulo, tiver um veículo não haverá estradas nem espaço suficientes para que circulem e estacionem; que, em virtude desses e de outros motivos de ordem ambiental, a matriz rodoviária não pode adotar tal modelo de transporte, mas, sim, aquele que dê proteção aos elementos vitais que garantem a saúde humana, ao não impactar a qualidade do ar e das águas, elementos estes que são diretamente afetados quando se incrementa o tráfego de veículos e se constroem estradas sobre áreas de proteção das águas, como era o caso do Rodanel; que, baseado em fotos aéreas, se podia constatar que as manchas urbanas com o tempo iam-se emendando, como bem mostrava o processo de conurbação que ocorriam nas regiões metropolitanas do Estado de São Paulo, além de intensa impermeabilização e pouquíssimas áreas verdes, em decorrência do asfalto; que, de acordo com relatos históricos feitos por José de Anchieta em 1500, no Planalto de São Paulo chovia dia sim, dia não, e a temperatura era amena durante o ano inteiro, sem grande alteração no período de inverno ou verão, pois a grande massa arbórea existente possibilitava uma temperatura constante e a existência de água em abundância, situação esta bem diversa daquela que existia atualmente; que a regulação climática era um elemento extremamente importante e estava diretamente relacionado com a proteção da água, e que a ausência dessa regulação levava a se verificar que, na RMSP, houvesse uma diferença de até 10 graus entre o centro e a periferia, em decorrência da formação de ilhas de calor, consequência inclusive da impermeabilização do solo e da retenção de poluentes, o que provocava problemas na saúde da população; que o crescimento desordenado das metrópoles fazia com que ocupações irregulares alcançassem as áreas de preservação permanente, praticamente dentro das represas, alterando a qualidade de suas águas, impedindo a contenção do assoreamento, provocando aumento da carga difusa e permitindo a entrada de elementos químicos nos reservatórios, inclusive com a chegada de esgotos domésticos e industriais; que foram construídos prédios com mais de sete andares à beira dos mananciais, demonstrando-se, desse modo, a falta de controle e de fiscalização por parte do Estado; que a Represa Billings possuía 900 km de margens totalmente reticuladas e apenas 120 km de espelho d'água, cujo formato levava a que os pequenos corpos d'água ali presentes se tornassem muito frágeis; que foram simulados os impactos que a Represa Billings vinha sofrendo em cinco braços localizados na parte norte de seu corpo central, nos quais haviam sido construídos campos de futebol em áreas em que houve significativa diminuição da quantidade de água em decorrência do processo de assoreamento de que foi vítima e da presença de sedimentos, que fizeram com que esse reservatório perdesse sua capacidade de armazenamento; que, por outro lado, onde ainda existia água, a lâmina era tão estreita que não permitia mais a navegação de barcos e alguns de seus braços, por se encontrarem reticulados, tendiam a desaparecer nos próximos vinte ou trinta anos; que existia incerteza científica com relação à perda da capacidade de água armazenada, que pode chegar a 25%, embora o Estado admitisse que fosse de apenas 10%; que, com relação à capacidade de produção de água, ela havia diminuído e se estimava que tal diminuição tivesse ocorrido em torno de 50%, passando de 28m³/s, em média, em 1935, para 14m³/s, atualmente; que questionava a existência de política pública com a finalidade de possibilitar que a Represa Billings recuperasse tal capacidade, ou seja, que implementasse projeto de dragagem dessa represa, criação de parques em seu entorno, de



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

modo que ela mantivesse sua capacidade de absorção, e não se tinha conhecimento também de que seria implementada política pública que visasse recuperar o passivo ambiental existente em seu entorno causado pela ocupação irregular; que o processo de assoreamento era muito recente e progressivo, e que a velocidade da perda de produção de água girava em torno de 37% por década, percentual este que testemunhava um processo de desertificação inaceitável numa das maiores metrópoles do Mundo, mas até agora o Governo não abriu os olhos para a gravidade desse problema; que, se a mancha urbana crescer ainda mais, ocorrerá maior impermeabilização do solo, o que colocará em risco a manutenção dessa represa em um futuro muito próximo, na medida em que seus braços desaparecerão, assim como seu corpo principal; que, no contexto delineado e na vigência dessa matriz de transporte, se propunha que o Rodoanel fosse construído no caminho das águas, a uma pequena distância da mancha urbana e da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, precisamente em sua área de transição, ou seja, naquilo que restou e que será impactado por uma grande estrada de rodagem com grandes pistas à esquerda e à direita; que se surpreendera com os dados apresentados nessa audiência, porque esperava se tivesse retirado o traçado desse anel viário do Braço do Rio Grande, porque se sabia ser ele, como os demais braços, extremamente frágil, por se tratar de solo mole, e que as medidas mitigadoras para conter o processo de assoreamento que fatalmente seria deflagrado não passavam de meras caixas de contenção que, sob o seu ponto de vista, para que surtisses o efeito desejado, deveriam constituir obra gigantesca, tão grande como o próprio Rodoanel, devendo ser licenciada, indiscutivelmente, através de EIA/RIMA; que são as seguintes as áreas da Represa de Guarapiranga que sofrerão maior impacto: a) a Várzea do Embu Mirim; b) a região sul da Várzea do Guarapiranga; c) a região do Braço Bororé sobre a Represa Billings; c) os braços da região sul do Município de São Bernardo do Campo; d) a região na qual ocorre interligação das Rodovias Anchieta e Imigrantes; e) a região do Parque Municipal do Pedroso na qual incide a exigência do Ibama de que o traçado do Rodoanel dela se desviasse; f) a área onde ocorrerá indução à ocupação, qual seja, aquela em que ocorrem as intersecções com as Rodovias Anchieta e Imigrantes, justamente nas cabeceiras do Braço do Rio Grande; g) a Várzea do M' Boi Mirim, área de drenagem e de produção hídrica e que será atingida pelas duas pistas do Rodoanel, num abraço que não se sabia que seria de Tamanduá ou ecológico; h) área sul da Represa Guarapiranga; i) Braço do Bororé; l) corpo principal da Represa Billings, que será atravessado pelo traçado; que, com a finalidade de se obter uma idéia mais real dos impactos nas áreas de mananciais, o sistema viário do Município de São Bernardo deveria ser visto em conjunto com o Rodoanel; que o caminho das balsas também era uma área preocupante, pois ele fazia o contorno pelo sul do Reservatório Billings, e as interligações por balsas contribuía para a implementação de um significativo processo de ocupação; que, no Braço do Rio Grande, na região da Rodovia Anchieta, tinha lugar a captação feita pela Sabesp; e que, com base nessa situação, se perguntava se a Represa Billings teria capacidade de absorver o impacto que seria provocado pelo Rodoanel, se ela poderia absorver esse acúmulo de danos ambientais, além daqueles que ela vinha sofrendo ao longo de década; que o discurso da governança, que se pretendia fosse aceito como verdadeiro, pregava a proteção do meio ambiente, embora propusesse fosse impactada uma área extremamente frágil, com a implementação de uma matriz de transportes equivocada; que, aos seus olhos, o Rodoanel era uma iniciativa que deveria ser discutida de forma muito mais aprofundada, de modo a permitir a formulação de um outro traçado. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Luzinete Maria Zanelli Adriani, representante da Associação dos Moradores da Chácara Porongaba, comentou que a Represa Billings não suportará mais essa agressão, o que era



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

muito grave, uma vez que o Planeta possuía apenas 3% de água doce para atender à população, o que tornava a questão dos recursos hídricos mais séria e delicada do que vinha sendo, pois, em vários lugares do Mundo, se discutia como evitar a iminente escassez, motivo pelo qual o Presidente Lula, juntamente com a Ministra do Meio Ambiente, assinou decreto visando à proteção desses recursos, e a implantação do Trecho Sul do Rodoanel vinha de encontro a essa política, colocando em risco preciosas áreas da RMSP, nas quais se encontravam dois importantes mananciais, as Represas Billings e Guarapiranga, que abasteciam 23% da população do Estado de São Paulo, o que agravava a situação dessa região, que, sem contar com nenhuma política de proteção desses mananciais, já apresentava um dos quadros mais críticos do País em virtude da pouca disponibilidade hídrica para atender a enorme demanda existente; que o Sistema Cantareira já se encontrava a ponto de entrar em colapso e o próximo seria o Sistema Alto Tietê, e que duzentos especialistas, que participaram de um seminário sobre a Represa Billings ocorrido em 2002, constataram que os impactos negativos do traçado do Rodoanel, que abrangia quinze áreas prioritárias dessa represa, totalizando 12 mil hectares, levaria à extinção 123 nascentes, água prioritária para manter o sistema já tão fragilizado; que os impactos citados no EIA mostram que será aumentado o assoreamento e a qualidade da água sofrerá grande prejuízo em decorrência da concretagem e dos riscos de contaminação em virtude de acidentes com cargas perigosas; que, por todos esses motivos, repudiava fosse essa a última audiência sobre esse traçado, também porque os estudos apresentados, nessa audiência, não contemplaram as exigências feitas pelo acordo estabelecido entre a Dersa, Ministério Público Federal, Ibama e Secretaria do Meio Ambiente. Daniela Todesco, representante da Sociedade Amigos do Bairro Senhor do Bonfim de São Bernardo do Campo, declarou que se manifestava contrária à destruição da Mata Atlântica pelo traçado do Trecho Sul do Rodoanel proposto pela Dersa, vegetação esta importantíssima para a manutenção da qualidade de vida e do equilíbrio climático daqueles que residiam em grandes metrópoles; que, em apenas treze anos, o Município de São Paulo destruiu 30% de sua mata, e o Grande ABC, em cem anos, eliminou 50% de sua cobertura vegetal; que, para se ter uma idéia, somente na região da Represa Billings, o desmatamento acelerado reduziu em 53% a Mata Atlântica originalmente existente, e que, em uma década, a região da represa teve um crescimento urbano em torno de 31.7%, restando, na cidade de São Paulo, apenas 5% da vegetação originalmente existente, acabando-se com 95% da Mata Atlântica; que especialistas argumentavam que a RMSP poderia economizar milhões de reais em tratamento de água, em obras contra enchentes e em internações hospitalares com a reversão do desmatamento no Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, pois o desmatamento era um dos maiores vilões do efeito estufa, como demonstrou matéria publicada na revista “Veja”, em 21 de setembro último, e que essa matéria argumentava, também, que São Paulo era a terceira maior cidade poluída do Mundo e que a poluição matava de sete a oito pessoas por dia e aumentava os custos hospitalares, que chegavam a 300 milhões por ano, o que também era mostrado pelo EIA/RIMA desse empreendimento; que esses estudos mostravam que será derrubada mata de primeira categoria e compensada, com a criação de parques em outros locais onde seriam plantadas mudas visando compensar a retirada de árvores, com 50 anos, das áreas de manancial; que se precisava parar com esse processo de desmatamento e não aprovar esse empreendimento que ia na contramão da história, e que repudiava fosse essa a última audiência, uma vez que não fora cumprido ainda o acordo estabelecido entre a Dersa, o Ministério Público Federal, o Ibama e a SMA, o que representava uma violação do licenciamento ambiental. Sônia Witkowski, representante do Conselho Comunitário de Saúde Dr. Franco da Rocha, comentou que a entidade que representava não era contrária à implantação do Rodoanel, pois não podia se



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

aceitar o traçado imposto antes de que fossem elaborados estudos profundos que poderão mostrar como os problemas podem ser equacionados com participação de todos os setores da sociedade com base nos seguintes critérios: a) valor econômico da água, pois os impactos significativos que serão provocados por esse empreendimento potencializarão a diminuição da recarga do Reservatório Billings, e que para essa redução também contribuirá a poluição difusa gerada por acidentes de transporte de veículos de carga; b) a saúde, uma vez que a questão climática encontra-se na relação de prioridades em todos os Países do Mundo, pois alterações bruscas afetavam a saúde humana e geravam excessivos gastos no sistema hospitalar, diminuindo, também, a qualidade de vida, principalmente daqueles que vivem nos grandes centros urbanos; c) a ilha de calor, fenômeno de desequilíbrio ambiental capaz de provocar óbitos e sobre o qual os estudos não apresentam dados que convencessem do ponto de vista científico; d) a legislação – a Lei Estadual nº 9866, de 1997 -, que possibilitou que os comitês de bacias formulassem leis específicas que possibilitassem a sustentabilidade da relação ser humano-produção hídrica, e debates vinham sendo travados sobre avanços que gerem o desenvolvimento sustentável dos Municípios do Grande ABC e sul da Capital, e esse traçado situa-se na contramão dessa formulação tão participativa; e) Lei Trípoli – que impede a implantação de qualquer empreendimento novo em área de preservação de mananciais, seja ela executada por órgãos públicos seja executada por órgãos privados, e, que com base nela, mesmo empreendimentos de interesse coletivo devem ser amplamente debatidos; f) Decreto Federal nº 750 e outras legislações assemelhadas, que foram feridas pela atividade de desmatamento praticado pela Dersa sem autorização do Ibama, motivo pelo qual esses atos foram punidos; g) questões logísticas – a proposta da Dersa permitia o uso de automóveis em virtude da proximidade da mancha urbana, o que possibilitará diminuição de velocidade que é proporcional ao aumento da poluição local; que, por todos esses motivos, pretende que as autoridades – Ministério Público Federal e Estadual, Ibama, Vereadores e Prefeitos – discutam esse traçado, para que mais tarde não sejam acusados de terem colaborado para a falta de água para a RMSP, e sejam apresentados todos os estudos complementares exigidos. Daniel Tomandel, representante da Associação dos Amigos de Bairro Pedra Branca em São Bernardo do Campo, declarou que não era ambientalista, mas pertencia à sociedade civil e fazia parte do meio ambiente, e sabia que fora cientificamente comprovado que a cobertura vegetal era um poderoso estabilizador do clima porque controlava as ilhas de calor ocorridas no centro em direção à periferia, provocadas pela degradação ambiental com a substituição da vegetação por edificações, a exemplo da faraônica obra do Rodoanel e da intensa impermeabilização do solo; que as ilhas de calor atraíam chuvas cada vez mais intensas gerando inundações, e que a gravidade desse fato pode ser exemplificada com os desmoronamentos e enchentes ocorridos recentemente em São Bernardo do Campo, concluindo-se que, quanto menor for o tecido verde, mais destruição haverá; que, em virtude da ocupação urbana, os rios perderam suas várzeas, e a perda da cobertura vegetal primitiva vinha-se dando de modo acelerado; que as enchentes são causadas pela intensa impermeabilização do solo e pelas clássicas retificações, canalizações e, muitas vezes, sepultamento dos rios, com grandes custos para a população; que as altas edificações impediam a circulação do ar e aumentavam a incidência de raios e, portanto, as alterações nos ecossistemas realizadas pelos habitantes das grandes cidades são responsáveis pelas descargas elétricas, ocorrendo a maior média de incidência de raio por quilômetro quadrado em São Caetano, Município este muito próximo do Rodoanel; e que, por todos esses problemas, questionava esse empreendimento e protestava que essa audiência fosse a última a ser realizada porque isso violava o acordo feito entre a Secretaria do Meio Ambiente, a Dersa, o Ministério Público Estadual e Federal e o Ibama. Osvaldo Prickaitis representante da Associação



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

Manancial Bela Vista de Botujuru–São Bernardo do Campo, comentou que era visto como invasor, pois morava há quarenta e cinco anos às margens da Represa Billings, quinze anos, portanto, antes da edição da Lei de Proteção às Áreas de Manancial; que o traçado Trecho Sul do Rodoanel abrangerá vilas e favelas do Município; que a interligação entre esse traçado e a Rodovia Anchieta derrubará duas escolas, uma estadual e uma municipal; em seguida, esse manifestante elencou, um por um, todos os impactos que esse traçado provocaria em seu percurso e declarou que seu Município estava sendo entregue, “de bandeja”, e que já havia sido cortado pelas Rodovias Imigrantes e Anchieta; que a Represa Billings era muito frágil e que o Governador do Estado, grande médico anestesista, pretendia anestesiá-lo o coração do Grande ABC, que se encontra na UTI, e pedia-lhe que, em vez de ponte de safena, colocasse uma ponte de concreto. Rosane Aparecida Coury, representante da Sociedade Chácara Vale–São Paulo, leu o seguinte manifesto: que, em reunião realizada em 4 de abril no Consema, da qual participaram, entre outros, representantes da OAB, Dersa, Ibama, Ministério Público Estadual e Federal, foi tratado um tema específico do EIA/RIMA, que foi a indução à ocupação das áreas de mananciais; que muitas dúvidas e questionamentos foram levantados e não esclarecidos pelos especialistas presentes e que o modelo matemático aí apresentado tinha como uma de suas principais conclusões que o Rodoanel não provocaria indução à ocupação, e que, em virtude da complexidade do tema, foi solicitado pelo Ministério Público Estadual laudo acerca da fórmula utilizada nesse modelo matemático, e o laudo apresentado pela USP trouxe importantes informações, e a primeira questão por ele colocada se referia à necessidade de implantação do Rodoanel, para qual não foi oferecida nenhuma resposta, não se sabendo até hoje se esse empreendimento constitui a melhor alternativa para resolver os problemas de logística e de trânsito da cidade; que são as seguintes as principais conclusões desse estudo: a) que, por um lado, os modelos matemáticos dificilmente conseguiam trabalhar com a multiplicidade das variáveis que influenciam as dinâmicas de produção e apropriação do espaço urbano e, por outro, o EIA se limitava a analisar uma única variável para simular os impactos econômicos e sociais do Rodoanel, para avaliar a influência da melhoria da acessibilidade sobre a decisão de localização de empresas e atração de domicílios residenciais; b) que, de modo geral, eram esses os tipos de expansão ao longo do Trecho Oeste: adensamento dos assentamentos precários e irregulares pré-existentes; surgimento de novos núcleos habitacionais e informais, expansão dos assentamentos habitacionais formais; construção e expansão de empresas; c) que o controle da expansão urbana é mais difícil quando se trata de assentamentos precários e informais que se encontram dispersos ao longo de todo o traçado; d) que houve, sim, crescimento da mancha urbana antes, durante e após a conclusão da obra; e) que se identifica, também, que a concentração dessa expansão do Trecho Oeste do Rodoanel ao longo das rodovias, com evidente aglutinação nos trevos; e) que tais constatações permitiam afirmar que o Rodoanel não representa uma barreira de expansão a mancha urbana; f) que, se a indução era certa, o que aconteceria com os mananciais; ao concluir, essa manifestante declarou que não era contrária ao desenvolvimento, desde que ele se desse de forma sustentável, e que se manifestava contrária ao que foi dito de que essa era a última audiência, visto que o acordo estabelecido, no dia 9 de março de 2005, entre a Dersa, a Secretaria do Meio Ambiente, o Ibama e o Ministério Público Federal, não foi cumprido em sua totalidade, uma vez que não se tornaram disponíveis e discutidos em audiência os estudos preconizados por ele, o que ensejava fossem violadas as normas do licenciamento ambiental, o que concorreria para que fossem efetivamente causados prejuízos ao meio ambiente e à saúde da população, e, para que tais danos fossem evitados, apelava para o Consema, para o Ibama, para o Ministério Público Federal, para os Prefeitos dos Municípios envolvidos, para que lutassem com o



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

objetivo de que esse projeto se adequasse às diretrizes legais. Roque Araújo Neto, representante da Sociedade Amigos do Bairro Jardim Marco Polo, declarou que iria demonstrar, a partir de imagens tomadas há dois meses, o que vinha ocorrendo no “Trecho Oeste” do Rodoanel Mário Covas, cuja distância de 500 metros de algumas residências vinha causando incômodos aos moradores, especialmente com os impactos causados pelos caminhões; que não era contrário ao Rodoanel, mas gostaria que ele fosse mais bem traçado e planejado, pois os impactos provocados com a implantação e o funcionamento do Trecho Oeste não poderiam repetir-se com o Trecho Sul, uma vez que se encontravam na Zona Sul as nascentes e águas responsável por 25% do abastecimento da RMSP; que a qualidade de vida e a saúde da população não se assemelhava a uma conta bancária, em que o dinheiro prevalecia, mas se reportava à consciência e à compreensão do ser humano e ao respeito à natureza. Luiz de Deus, representante do Comitê da Bacia do Alto Tietê, comentou que a Dersa não cumpriu o que havia acordado em relação ao Trecho Oeste do Rodoanel, o que gerou um passivo ambiental significativo, inclusive com a construção de aterro, nas áreas lindeiras, com material inerte, e que, como morador do local, tentava sensibilizar a comunidade há mais de quatro anos sobre a necessidade de se preservar a natureza, com o que o Estado não colaborava ao investir em um projeto “eleitoreiro”, com um foco político perigoso, ao deixar de lado a questão social, cultural e ambiental. Declarou, também, que o Governo do Estado era responsável por tudo isso, que estavam marcando todos os nomes de deputados, vereadores e prefeitos das cidades apoiadores do projeto, pois este fato ficaria marcado na história, e que os governos nos níveis local, federal e municipal deveriam orgulhar-se de ter uma sociedade capacitada a discutir um projeto melhor; que se deveria investir em ferrovias, e não somente em estradas, que não considerava esse evento uma audiência pública, mas uma reunião de esclarecimento, pois os presentes não tiveram acesso aos documentos pedidos pelo Ibama. Nelônio Medalhão, representante do SOS Parque Municipal do Pedroso, comentou que 90% dos moradores do Parque Miami não eram invasores como os consideravam algumas pessoas, e que a situação de cada um deles era decorrente da situação calamitosa da política habitacional do País, e que, no “Núcleo Pintassilgo”, em 2001, os moradores haviam feito um acordo com a Procuradoria de São Paulo, em cujo contexto, eles, moradores se obrigariam a preservar os mananciais, e a Promotoria, por outro lado, não os obrigaria a sair, e que, nessa oportunidade, o Promotor argumentou que não eram os moradores desse núcleo que destruíam o meio ambiente, mas obras feitas pelo Rodoanel. Nelson Pedroso, representante da Associação Global de Desenvolvimento Sustentado, afirmou que, durante seis meses em que esteve na presidência do Comitê da Bacia Hidrográfica do Alto do Tietê, propôs ao Ministério Público Estadual uma análise aprofundada sobre o traçado indicado pela Dersa e sobre os impactos que ele provocaria na Represa Billings, principalmente nas áreas onde havia impactos reais e significativos sobre a água, no que dizia respeito à sua quantidade e qualidade, e que percebeu, através da análise da proposta feita pelos técnicos da Agência de Bacia – um braço executivo do sistema, que não tinha a função de substituir o Comitê de Bacia –, que havia necessidade de se realizarem novos estudos, chamados pelo empreendedor de “complementações”, e que, aos seus olhos, a audiência pública que ocorria estava fora dos ritos legais, uma vez que se apresentava como meramente informativa e com “impacto pedagógico”. Ângela Maria Leite, representante do Núcleo Pintassilgo, declarou-se uma das “invasoras” desse núcleo, que contava, aproximadamente, 2 mil 500 famílias que seriam desapropriadas, e que há vários meses discutia sobre os seus direitos e deveres, inclusive a um reassentamento com qualidade, pois esse era um direito de todo o cidadão. Marcos Aurélio Ribeiro, representante da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo, leu, em



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

nome da entidade supracitada, um documento intitulado “Rodoanel: em Defesa do Meio Ambiente e da Qualidade de Vida da População”, o qual foi devidamente encaminhado ao DAIA e encontra-se arquivado na pasta desta reunião. Kleber Rezende Castilho, presidente em exercício do CREA-SP, teceu comentários sobre a tecnologia empregada na Rodovia dos Imigrantes, que ficaria próxima do empreendimento em discussão, e que, por sua qualidade, ela fora eleita, em 2004, a melhor estrada do Mundo na área ambiental, a menos destruidora do meio ambiente, e que se fossem obedecidas essas mesmas diretrizes de engenharia na construção do Rodoanel, também, ele teria a mesma qualidade, inclusive provocaria menor impacto visual. Toni Rodrigues Setúbal, representante do Movimento Popular de Cidadania Pela Vida, comentou que, segundo o estudo realizado através de modelos matemáticos, pelo economista Ciro Bidermann, contratado pela Dersa, o Rodoanel não atrairia novas indústrias para o Grande ABC, não funcionando como indutor de atividades nessa região, e que, quando se analisava sua inserção na economia dessa região, outro aspecto a ser percebido era a possível “desindustrialização” que ele promoveria, pela incontestável facilidade de deslocamento para outras regiões, na medida em que encurtaria a distância entre os Municípios; que, também, sua proximidade do principal porto da América do Sul poderia funcionar como desencadeador de uma guerra fiscal intermunicipal, tornando mais atraentes cidades mais distantes que pudessem oferecer incentivos fiscais, preços mais acessíveis da terra e da mão-de-obra e sindicatos menos atuantes e sem a força das entidades do ABC, principalmente os de São Bernardo do Campo, Município este que, pelo fato de ser cortado por duas importantes rodovias, a Anchieta e a Imigrantes e de contar com estrada de ferro Santos-Jundiaí, que levam suas cargas de exportação para o Porto de Santos, por um lado, não precisava do Rodoanel e, por outro, se vê prejudicado com a poluição que ele traria e com as doenças relacionadas com a emissão de poluentes e com a destruição do pouco da Mata Atlântica existente em seu entorno, o que intensificaria as “ilhas de calor”, que trariam como consequência chuvas mais intensas, enchentes, piscinões e desmoronamentos, além de correr o risco de ver não satisfeita sua demanda de água. Ao final declarou que, aos seus olhos, se deveriam construir mais ferrovias, as quais transportariam as mercadorias vindas de outros Estados por um preço menos elevado, diminuindo-se, assim, o tráfego de caminhões nas rodovias cujos custos com a manutenção tornam-se a cada dia mais altos, e que, por todos esses motivos, se deveria rediscutir a necessidade dessa obra, sem a pressa de torná-la a vitrine do Governador Geraldo Alckmin para as próximas eleições. José Gonçalves, representante da entidade Jardim Ipanema, disse que representava uma comunidade em São Bernardo do Campo que contava, ao todo, com 5 mil pessoas, também consideradas invasores e ilegais, e que essa comunidade há algum tempo vinha acompanhando e participando das discussões sobre o Rodoanel, comparecendo às audiências, o que o levou a concluir que a sociedade civil não tinha idéia da importância de sua participação e da demonstração de seu conhecimento, embora não tivesse recursos nem tivesse à sua disposição, como acontecia com o Estado, o dinheiro que recolhia através de impostos para fazer ensaios e demonstrações de alta tecnologia; que, como o trabalho educativo que é realizado nas áreas de proteção de mananciais; que a população que morava em áreas de mananciais, fizera essa escolha não por sua vontade, mas pela incompetência do Estado e dos representantes de realizar projetos viáveis, fora das áreas de mananciais, para os trabalhadores e para as camadas da sociedade que não têm recursos; que era difícil para uma liderança comunitária convencer os moradores de seu bairro da política ambiental por ela defendida, já que o próprio Estado, que deveria dar o exemplo, destruía os recursos naturais sem nenhum respeito, “passando como um trator por cima do nível de consciência” que os líderes, dentro de seu limite de



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

conhecimento, passavam para o cidadão que estaria em torno de sua comunidade, pois, a despeito do parco recurso de sua ONG, que era subsidiada pelos próprios moradores da região, crianças todas as semanas eram levada a participar de debates, realizar visitas ecológicas e piqueniques; que se orgulhava da paciência para realizar esse trabalho, pois - só para citar um exemplo - levou oito meses para convencer a diretora da escola sobre o resultado positivo obtido ao obrigar a Secretaria Municipal de São Bernardo do Campo a publicar um livro com o trabalho das crianças, inclusive poesias, que resultava dos passeios feitos com a comunidade; que, se o Estado não promovesse a formação que eles estavam realizando, futuramente o Município, o Estado e a União seriam obrigados a se submeter à sociedade civil para realizar projetos similares ou piores que o Rodoanel; que não queria ouvir falar em números e pesquisas, pois eles não iriam convencê-los a ser cidadãos diferentes. Babi Nogueira, representante da entidade Ibioca – Nossa Casa na Terra, comentou que o Trecho Oeste do Rodoanel já estava pronto há algum tempo e não havia notícias sobre as compensações prometidas, o que a levava a questionar a credibilidade do empreendedor; que era lamentável o estrangulamento que o Trecho Sul promoveria na Várzea do Rio Embu-Mirim, um leito de absorção de água, na medida em que esta nela se infiltrava, e que esse estrangulamento constituiria um fenômeno que, como outros, concorriam para as mudanças climáticas vivenciadas nos últimos dois meses, que serviam de mostra do retorno que a natureza oferecia aos crimes que nela foram praticados; que, em vez da “rodovia classe zero” - que era o modo como o empreendedor se referia ao Rodoanel - se deveria construir grandes avenida, sem intervir nos ecossistemas dessa região, que deveriam ser preservados. José Carlos da Silva, representante do Grupo Ecológico Calangos da Mata, comentou que havia uma contradição entre os depoimentos dados nessa audiência e o que vinha acontecendo no processo de licenciamento dessa obra, e que, se a engenharia era capaz de diminuir a poluição e a emissão de gases, por que, até então, isso não havia acontecido; que o Governo do Estado estava executando uma obra com cunho político, sem nenhum respeito à população que se fazia presente nas audiências, pois não levava em conta tudo o que era dito, interessando-se apenas em atender a um grupo de empresários; que essa obra, como todas as outras que haviam sido realizadas no Brasil e no Mundo, promovia a exclusão social, aumentava o “cinturão de miséria”, e que, em qualquer lugar que uma estrada passasse, não havia como segurar o avanço da comunidade, pois as pessoas eram obrigadas a invadir áreas, por culpa do Estado e dos governantes; que os empreendedores, o Governo do Estado, e todos os envolvidos nesse processo, que eram seus empregados, deveriam ouvir e respeitar as reivindicações feitas pela população, pois havia percebido nessa e nas outras audiências que a maioria das pessoas era contrária a essa obra e que, portanto, ela não deveria ser implantada, pois só a comunidade sabia o que é melhor para o seu entorno; que o Ministério Público Federal, o Estadual, a União e o Ibama deveriam paralisar esse processo, embargando essa obra, inclusive o “Ferroanel”, uma vez que as ferrovias estavam com 80% de sua capacidade ociosa, o que lhe parecia proposital; que os 2 bilhões e 500 milhões investidos nessa obra poderiam ser aplicados na melhoria das favelas e nas áreas de mananciais, solucionando-se, assim, esse problema no seu todo; que havia diversas partes do “Trecho Oeste” estavam desmoronando, assoreados, sem que nenhuma providência fosse tomada. Helton Soares de Oliveira, representante do Espaço Cultural Florestan Fernandes, representante do Espaço Cultural Florestan Fernandes, comentou que um *site* de nome “Irsa”, que tratava da integração da América do Sul através de um conjunto de obras, como rodovias, portos e aeroportos, e que seria interessante realizar uma audiência pública para discutir essas obras em seu todo, e não apenas o Rodoanel, mas, também, a ampliação dos Aeroportos de Guarulhos, Campinas e Ribeirão Preto, do Porto de São



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

Sebastião e da Rodovia Plano Puebla-Panamá - ligação do México com América do Sul, com a Argentina, com os Países da América Central e o Rio da Madeira, no Amazonas; que questionava se os moradores do Amazonas não estavam passando por problemas de desapropriações similares àqueles vivenciados pelos habitantes de São Paulo, pois só com a Ampliação do Aeroporto Internacional de Guarulhos 10 mil famílias seriam desapropriadas, com a ampliação do Aeroporto de Campinas, mais cinco mil famílias, e, com a construção do Aeroporto de Ribeirão Preto, 15 mil famílias estavam ameaçadas de ser desapropriadas; que, com a implantação do Trecho Sul do Rodoanel que estava em discussão, 2 mil famílias igualmente seriam desalojadas, problema este de grande monta porque, com a remoção para lugares distantes, seria destruído o vínculo que as crianças e os idosos possuíam com o ambiente em que viviam, sem levar em conta os problemas que a população, em seu todo, passaria a enfrentar, entre os quais, custeio do transporte, pois normalmente passavam a morar em lugares distantes do trabalho, perda de emprego etc.; que, no caso da desapropriação, pela Dersa, das 31 famílias que moravam em Guarulhos, nenhuma solução até então foi oferecida; que recomendava a todos muita leitura e muita união, porque o conjunto dessas obras constituía um projeto de segregação da população pobre, que passava pela ALCA, pela questão da África, da América do Sul, pois se pretendia colocar os pobres em guetos distantes dos recursos públicos, e contra isso, se tinha de lutar, para que fosse implantado um novo modelo de desenvolvimento que não fosse o capitalista José Nilton Guedes, representante do Grupo Zumbi dos Palmares, comentou que representava um grupo de trinta e uma famílias que havia sido removido à força da Favela Ponte Grande, em Guarulhos, e que, nesse local, seria construído um pátio da Dersa; que, na audiência pública realizada na cidade de Embu das Artes e em reunião que ocorreu na cidade de São Paulo na Casa de Portugal, havia entregue ao Secretário-Adjunto da Secretaria de Transportes toda a documentação que recolhera até então, e que, enquanto os problemas não forem resolvidos, ou seja, enquanto não forem construídas as trinta e uma residências, ficaria “na cola” dessas autoridades para obter alguma resposta; que essas famílias haviam sido retiradas do centro e levadas para a periferia, onde não havia emprego e, portanto, os moradores teriam custos bem maiores para se deslocarem até o trabalho, no centro, e que, mesmo assim, esse processo de reassentamento vinha-se dando de forma muito lenta; e que os problemas que aconteceram com esse grupo – que, nesse momento, estava passando fome porque ganhava sua sobrevivência, na favela, catando papel - acontecerá com duas mil e quinhentas famílias; e que o Rodoanel só beneficiará os empresários, e que o Governo Estadual, em vez de investir nessa obra, deveria investir na educação. Elias Alves dos Reis, representante da Entidade Grita Povo–Guarulhos, declarou que só se falava em destruição nesse País e nunca em construção, que era ex- morador da Favela Ponte Grande e foi de lá “escorraçado” e humilhado, só tendo valor no dia da eleição, quando todo mundo lhe conhecia e lhe dava “tapinha nas costas”, mas o que reivindicava era o reassentamento de todas as famílias da favela; que as favelas clamavam por saúde, por emprego, por escolas, e queria saber onde estava o Governador Alckmin, que só pensava em construir pontes, mas que ninguém comia ponte, ninguém vivia de ponte, que ninguém precisava de asfalto e, sim do solo, pois se plantava no solo, enquanto o asfalto tinha de ser trocado a cada ano; que não adiantava esquecer o pobre porque ele também votava; que primeiro se devia ajudar as pessoas e, depois, a Avenida Jacu Pêssego e o Rodoanel; que não entendia por que, primeiro, se destruíam a natureza, se invadia a terra do índio e se pretendia colocar asfalto em meio à natureza, que pertencia ao índio; que o Rodoanel estava destruindo a vida e a dignidade das pessoas e que o Governador Alckmin fazia com que elas abandonassem as casinhas da CDHU, pois aí não havia emprego, e retornassem às favelas; que os treze bilhões gastos no



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

Rodoanel deveriam ser investidos na periferia. Gilmar Manguiera, representante da Federação das Associações dos Mutuários e Moradores do Estado de São Paulo, comentou que chamava atenção dos representantes do Estado, dos Municípios e da Sociedade Civil sobre o respeito que se devia à Lei Federal nº 6938, de 1981, que tratava da Política Nacional do Meio Ambiente; que, em segundo lugar, se devia respeitar a Constituição Federal, precisamente seus Artigos 20 e 225; que a federação que representava analisava o déficit habitacional existente no País, que passava de dez milhões, e que, na região do Grande ABC, esse déficit alcançava a casa de sessenta mil moradias, e, com a implantação do Rodoanel, ele aumentará porque muitas famílias serão desalojadas e não se sabe para onde elas serão remanejadas, uma vez que o custo da terra nessa região era altíssimo e a maioria da população ganhava um salário mínimo e meio; que atualmente dois milhões de pessoas moravam em áreas de proteção dos mananciais, das quais quatrocentas mil viviam em condições subumanas; que o traçado do Trecho Sul do Rodoanel atravessará vários bairros consolidados, inclusive ecológicos, que foram trabalhados com recursos ecológicos, do IPTU e da sociedade organizada; que esse traçado passará dentro da Represa Billings, do Parque Municipal do Pedroso, do local onde a Sabesp faz captação da água, motivo por que perguntava qual era a análise técnica que embasava esse traçado; que esperava ver respondidas as questões constantes do documento que havia entregue à Mesa e que fora encaminhado pela Federação das Associações dos Mutuários e Moradores do Estado de São Paulo. Bonfiglio Alves Ferreira, representante do Instituto de Pesquisas em Ecologia Humana e conselheiro do Comitê de Bacias do Alto Tietê, comentou que, pelo adiantado da hora, esse plenário já se encontrava esvaziado, mas que parabenizava aqueles que haviam permanecido; que o Artigo 225 da Constituição Federal estabelecia ser dever do Estado e da Sociedade proteger e preservar o meio ambiente ecologicamente para as presentes e futuras gerações; que, em primeiro lugar; foi dito que os recursos hídricos era um aspecto crítico do estudo, motivo por que era obrigatória a oitiva do Comitê de Bacias do Alto Tietê, órgão regulado por lei e cujas deliberações possuíam força vinculante e antecediam à deliberação do Consema, as quais normatizavam e balizavam; que lembrava a todos que o Sub-comitê da Bacia Hidrografia Billings-Tamanduateí deliberou e essa decisão não foi cumprida nem pelo empreendedor nem pelo órgão licenciador, ou seja, não foram atendidas as exigências nela feitas, razão pela qual não poderia ser concedida licença prévia a esse empreendimento, sob pena de nulidade; e a audiência que ora se realizava não poderia ser considerada como tal, uma vez que ainda não haviam sido juntados alguns relatórios, entre os quais aquele que dizia respeito à questão indígena, e a lei estabelecia que todos os estudos deveriam ficar disponíveis para consulta; que protocolara pedido de impugnação dessa audiência e voltava a ratificá-lo, pois a população devia ser respeitada; que pedia fosse o Plenário esclarecido se existiam ou não relatórios a serem apresentados, e se dirigia nesse momento ao Ibama, que era o órgão fiscalizador no qual a sociedade confiava; que o Conselho Comunitário de Moradores e Proprietários da Vila Ecológica Chácara Porangaba, Associação dos Proprietários de Chácaras de Mananciais, que integravam o Movimento Popular de Cidadania pela Vida, manifestaram à loa, durante a audiência sobre a Lei Orçamentária do Estado de São Paulo, veto à indicação das verbas citadas para o Rodoanel, uma vez que a matéria sobre a solução para o trânsito e o transporte da cidade de São Paulo, assim como a Lei de Responsabilidade Fiscal e o Estatuto da Cidade, reabriam a discussão acerca do fato de o Plano Diretor de Transportes não ter passado pelo crivo das audiências públicas, como determinava a Lei de Responsabilidade Fiscal, e que, portanto, será vetada a indicação de verba orçamentária para o ano que vem, e que permaneceria até o fim vigilante ao cumprimento dessas leis. Adeilson Arruda Silva, representante da Associação de Gestão e de Desenvolvimento



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

Social – AGDS comentou que era tão bom esse projeto da Dersa que há quinze anos ele vinha sendo discutido e até agora não fora aprovado, porque ele tanto destruiria a natureza como o homem, e que as pessoas que ficavam no Poupa-Tempo não tinham condições de oferecer as informações solicitadas, principalmente aquelas que diziam respeito à remoção da população; que ninguém fazia referência à lei específica da Billings sobre a regulamentação fundiária, que estava parada na Assembléia há muito tempo, e que, mesmo assim, se queria adequar o Rodoanel a essa legislação; que em todas as audiências a população se manifestava contrariamente à implantação do Rodoanel, apesar da retórica do Doutor Paulo Tromboni ao apresentar esse projeto com uma das maiores maravilhas do mundo; que perguntava por que, em vez de se aplicarem recursos no Rodoanel, não se investia em educação, transporte e segurança. Cacique Guarani Marcos Tupã, representante da Aldeia Krukutu-Parelheiros, comentou que vivia nessa aldeia com seus parentes e que, ao todo, moravam aí 195 pessoas, num total de 37 famílias, numa área demarcada em 1987, com extensão de 25,8 hectares; que havia outra comunidade com 750 pessoas, 160 famílias, numa área demarcada, nessa mesma época, com 26 hectares; que seu povo vivia nessa região porque, desde a descoberta do Brasil, desde o desenvolvimento que aconteceu de São Vicente para São Paulo, ele foi empurrado para a região de Parelheiros; que seu povo estava bastante preocupado com o projeto porque ele aumentaria a pressão sobre ele, fazendo com que vivesse uma situação cada vez mais difícil, o que acontecia em São Paulo e em várias regiões do Brasil, pois as obras governamentais desrespeitavam a sociedade, e, muito mais, as comunidades e povos indígenas; que justificava sua participação nessa audiência pela preocupação que tinha em colocar de público a questão que fora referida pelo antropólogo contratado pela Dersa para fazer o estudo etno-ecológico da região, que deu a entender que os povos indígenas já haviam dado as autorizações necessárias para a concessão da licença prévia para esse empreendimento e que a conclusão desse estudo era a condição estabelecida, também por esse povo, para a concessão da licença de instalação, o que não era verdade; que não era entendimento das duas comunidades guaranis que representava as condições colocadas pelo antropólogo e que suas palavras constituiriam mais uma preocupação das duas comunidades; que pedia à sociedade que ficasse a seu lado e apoiasse a decisão do seu povo; pois só assim seria respeitada a causa guarani em relação à terra, uma vez que todo o seu espaço lhe foi roubado, e, hoje, esse povo vivia no espaço restrito da terra que foi demarcado a partir de muito trabalho e de muita luta; que o Rodoanel, como outras obras, destruirá a matas e os rios, e isso prejudicava tudo o que está envolvido, que era a sociedade, todos os seres vivos e os indígenas, que são os verdadeiros donos dessa terra e dela sempre viveram; que pretendia deixar claro que a realização do estudo etno-ecológico não é condição para a concessão da licença de instalação e nem sequer foi autorizada, por esse povo indígena, a concessão da licença prévia. Roberto Brito, representante do Sub-comitê Billings, comentou que, em relação ao projeto, tudo o que poderia dizer já foi contemplado amplamente pelos que o antecederam, mas queria divulgar a Segunda Conferência Nacional de Meio Ambiente, de cuja organização participava, e que, no próximo 31 de outubro, na Assembléia Legislativa no Parque do Ibirapuera, seria realizada a Pré-Conferência Inter-setorial da Sociedade Civil, e, entre 5 e 6 de novembro, a Conferência Metropolitana da Grande São Paulo, no dia 20 de novembro, a Segunda Conferência Estadual de Meio Ambiente, e, finalmente, de 10 a 13 de dezembro, em Brasília, a Segunda Conferência Nacional de Meio Ambiente; que os parlamentares deveriam participar das audiências públicas e que, em relação à simultaneidade de cinco microclimas na cidade de São Paulo, anteriormente referidos, informava que estudos atuais afirmam ter-se conseguido medir até setenta e cinco microclimas simultâneos nessa cidade; que, em relação à



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

apresentação feita, lembrava que o Parque Municipal do Pedroso resultara de uma série incorporação de terras e de patrimônios de São Bernardo do Campo e se situava no local onde foi feita a primeira estação captação de água para a cidade, em 1915, e que, nesse ponto de captação, antigamente chamado de Tanque dos Turcos, existia uma única que ficava entre a Represa Billings e o Núcleo Pintassilgo, e deixava claro que era altamente irresponsável esse trecho do anel viário em São Bernardo, porque passava na única franja verde existente, pisoteando as nascentes e atropelando o Tanque dos Turcos que desaguava na Represa Billings; que, em contrapartida, o Secretário-Adjunto da Secretaria dos Transportes argumentava que o Parque Municipal do Pedroso, em troca das interferências que serão causadas, ganhará um plano de manejo, que custa, aproximadamente, 50 mil reais - e qualquer valor acima disso poderia ser enquadrado como superfaturamento -, embora só o custo do EIA/RIMA seja aproximadamente 1 milhão de reais, ou seja, vinte vezes o valor dessa contrapartida para pisar nas nascentes do Município de Santo André, e o custo dessa obra seja 2 bilhões de reais, ou seja, cinquenta mil vezes o valor dessa contrapartida; e que não entendia também por que não se investia em metrô em vez de se construir o Rodoanel. Raimundo Barbosa de Souza, representante da União das Vilas da Região do Grande Alvarenga, declarou ter a Dersa criado um filho tão feio a ponto de não conseguir um pai adotivo, e que os governantes foram omissos ao não fazerem cumprir o Código Florestal, pois, se isso houvesse ocorrido, se viveria no melhor ecossistema do Mundo; que o discurso penoso do representante da Secretaria de Estado de Transporte testemunhava a enorme dificuldade enfrentada para implantar o Rodoanel, e, se se tratasse de uma boa obra, esse anel viário não se defrontaria com a resistência que a população lhe oferecia, pois o que se pretendia com sua implantação era que o ABC legasse a herança advinda com transferência da poluição; que existiam outras alternativas ao Rodoanel que não eram levadas em conta já que as obras rodoviárias estavam envolvidas com os fabricantes de caminhões e de pneus, e que, sendo essa a cultura predominante, não havia solução para os problemas ambientais; que, se por um lado, se continuava lutando com muitas dificuldades para se levar benefícios para a população que residia em áreas de mananciais, como aqueles que residiam nos fundos do Jardim Alvarenga, em virtude das rigorosas exigências para se realizar, nessa região, obras de infra-estrutura, por outro lado, obras como essa eram levadas a cabo pelo Governo, que, ao mesmo tempo que impunha essas exigências, não as cumpria. Hermínio Gerônimo Costa, representante do Serviço Terrestre de Salvamento e Proteção Ecológica-S.A.T.S., comentou que, se algumas pessoas estivessem aqui, como Fernando Vitor de Araújo, com que aprendeu a defender a Represa Billings, estaria infeliz pela tentativa de se colocar o Rodoanel em cima dessa represa, o que fazia com que o Governo Alckmin estivesse na contramão da história; que não se levava em conta a luta travada há tempos atrás contra a implantação do programa elaborado pela Hidroplan, que pretendia compartimentar todos os braços dessa represa e transformar seu corpo central com o recebimento de esgoto bombeado de São Paulo; que 25% da Represa Billings, embora essa bacia houvesse sido declarada manancial de abastecimento pelo Governador Alckmin, estava sendo bombeada para sustentar a Represa Guarapiranga e que as suas margens e as da Represa Guarapiranga que foram ocupadas pela população possuíam uma extensão menor do que aquela que seria atravessada pelo Rodoanel. Passou-se à etapa em que as pessoas se pronunciavam em seu próprio nome. Arlete Santana solicitou ao Prefeito do Município de São Bernardo do Campo, William Dib, que assegurasse aos cidadãos desse Município, com absoluta prioridade e precedência à implantação do Trecho Sul do Rodoanel, o direito de participar, elaborar e aprovar o Plano Diretor do Município, como forma de assegurar preventivamente as funções sociais da sociedade, pois as diretrizes desse plano deveriam balizar



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

soberanamente o licenciamento e à autorização ou não de se executarem obras no território da cidade; que, levando-se em conta o passivo ambiental criado pelo Trecho Sul do Rodoanel, o Prefeito desse Município deveria assumir, em face das futuras gerações, a responsabilidade que lhe cabia, assegurando por todos os meios, políticos, técnicos e científicos, o afastamento dos riscos de ocorrência de quaisquer danos reversíveis, permanentes ou irreversíveis ao meio ambiente como um todo, especialmente aos recursos hídricos, que são estratégicos para o equilíbrio ecológico, para o abastecimento humano, como também aqueles que afetem negativamente a família, especialmente as crianças, adolescentes e idosos da cidade, posto que a lei impunha ao Poder Público Municipal, com absoluta prioridade, o dever de resguardar tais direitos, obrigando-se a negar quaisquer licenças, autorizações, alvarás atentatórios à incolumidade da saúde pública integral dos cidadãos, que é dependente do equilíbrio ecológico, sob pena de contra Sua Excelência recair, no futuro, responsabilidade civil e criminal, além da política com as conseqüências de praxe; que o dever cívico e constitucional de preservar e proteger o equilíbrio ecológico, para as presentes e futuras gerações, e a defesa do desenvolvimento sustentável da economia regional sejam observados, abstendo-se Sua Excelência de defender e conceder quaisquer licenças ou autorizações em favor do Trecho Sul do Rodoanel antes de aprovadas e vigentes as leis específicas de mananciais, a lei de cobrança pelo uso da água, e os instrumentos da lei de gestão metropolitana; que Sua Excelência, com boa vontade e boa fé para com os munícipes, demonstre claramente os seus esforços com o objetivo de evitar que a ganância e as conveniências da agenda política, partidária e eleitoral venham suprimir o aprofundamento do debate cívico, transparente e democrático e participativo em torno das políticas públicas e das verdadeiras e adequadas soluções para os problemas relacionados às causas e efeitos do empreendimento, bem como assegurar o direito do povo de ser ouvido e de discutir e escolher soberanamente o destino da cidade cujas famílias ajudaram a fundar e a desenvolver. Valmiza Bezerra comentou que era integrante do Movimento Popular de Cidadania pela Vida, movimento este que vinha criticando severamente os impactos que uma mega-obra, como o Rodoanel, poderiam causar em uma área extremamente fragilizada pelo crescimento desordenado e sem controle, como as áreas de proteção dos mananciais; que eram muitas as perguntas fundamentais que até hoje não haviam sido respondidas e que, sem essas respostas, essa obra não se justificava nem podia ser realizada; que se pretendia saber quais as medidas que os impactos e prejuízos que serão provocados pelo Rodoanel serão implementadas em contrapartida, e se tais benefícios ou medidas abrangerão todas as dinâmicas de ocupação do território, ou se apenas questões específicas; que se pretendia saber também quais eram as necessidades que justificavam a sua construção; que se pretendia saber, também, se o Rodoanel era a única alternativa para responder às necessidades existentes, se esse traçado poderia ser realmente executado, que impactos urbanísticos e se promoverá indução à ocupação, indução esta que foi comprovada por estudos realizados pela USP, e como será essa ocupação com esse traçado que atravessará áreas de mananciais já frágeis; que perguntava pelos estragos que essa obra ocasionará e sua influência nas Represas Guarapiranga e Billings e na produção da água e seu armazenamento; que questionava se tais impactos poderiam ser realmente aceitos e que garantia se tinha de que o Rodoanel era efetivamente uma rodovia classe 0, o que não se comprovou com o Trecho Oeste; que perguntava se o Rodoanel não deveria fazer parte de uma política de transporte mais ampla e mais complexa; que chamava atenção para o fato de que a Avaliação Ambiental Estratégica concluiu que, para 2005, 05,9 das viagens diárias da RMSP seriam de circulação interna, ou seja, origem e destino sendo a própria Capital, e que 3,9% seriam viagens no interior da RMSP para fora, e vice-versa, e que 0,2% eram viagens de passagem, ou seja, origem e



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

destino fora da RMSP, para as quais, principalmente, o Rodoanel seria construído, e, portanto, a grande conclusão era que o Rodoanel não aliviará o trânsito da Cidade de São Paulo da forma que vinha sendo divulgado e se precisava refletir seriamente sobre essa conclusão. Lúcia de Fátima Rodrigues declarou que seu manifesto dizia respeito aos acidentes com cargas perigosas, porque notícias retiradas do *site* “Consciência” relata que a frequência elevada de acidentes com transportes rodoviários de produtos perigosos faz com que seja considerada uma fonte significativa de riscos ambientais e de riscos à saúde; que, imaginando-se que o Rodoanel passaria nas áreas de mananciais principalmente na Represa Billings, serão colocadas, segundo o EIA/RIMA, caixas de contenção de vazamento, especialmente ao longo do Braço do Rio Grande, e, de acordo com especialistas, essas caixas não possuem similar nacional ou internacional, inexistindo, portanto, norma técnica internacional certificadora ou que garanta sua eficácia, e que, diante desse fato, como se podia confiar em sua eficácia, principalmente levando-se em conta o enorme aumento do trânsito do local com cargas perigosas; que, diante de tal perplexidade, se pergunta o que acontecerá com a água caso acontecesse um acidente em dia de chuva, e, levando-se em conta que a região de mananciais já é uma área frágil, perguntava-se se ela teria condições de suportar as conseqüências desses acidentes. Caroline Dáfne e Elza Martins realizaram uma encenação através da qual simulavam a situação de animais, principalmente passarinhos, que haviam perdido seus ninhos com a construção do Rodoanel, que se referia, também, à necessidade de chamar a atenção das autoridades sobre a possibilidade de acontecer alguma catástrofe e à necessidade de todos se unirem numa única luta. Shirlei Silva Araújo cantou uma paródia em *play black* que tinha como fundo a composição de Roberto Carlos chamada “O Progresso”. Jamile de Souza Novaes informou que faria comentários, com base nos estudos realizados pela FAU-USP, sobre as dúvidas suscitadas pelo projeto do Ferroanel: que a proposta para a construção de um anel viário metropolitano não é nova e vem sendo defendida como um instrumento supostamente capaz de aliviar a saturação da infra-estrutura viária, que é decorrente da diminuição da mobilidade urbana da cidade; que tanto o Rodoanel como o Ferroanel deveriam fazer parte de uma política estratégica mais ampla que considerasse a questão da logística dentro das diretrizes gerais de ordenação do território da RMSP, o que, no entanto, não existe; que nessa discussão sejam explicadas a necessidade ou não de construir um Ferroanel complementando o Rodoanel, sem o qual a gestão logística resultaria incompleta, como se argumenta; que o PITU não enfatizava a questão do Ferroanel logístico, enquanto o Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes citava o Ferroanel, mas não apresentava detalhamento de um plano integrado e de longo prazo sobre trilhos, incluindo o Rodoanel; que a falta de um projeto mais consistente para o transporte de cargas fazia com que algumas questões, também apontadas por especialistas, também não obtivessem respostas; que, segundo Airton Santiago, o anel Ferroviário da forma que estava sendo imaginado, aumentaria o tempo de chegada de cargas vindas do Porto de Santos para São Paulo, de duas horas e meia a três para, nada menos, para oito e, até mesmo, dez horas, já que a retirada do trem do espaço intrametropolitano obrigaria a construção de pátios de transbordo das cargas para caminhões, provavelmente em cidades como São José dos Campos e Itapevi; que tal processo aumentaria consideravelmente o tráfego de caminhões, com destino intraurbanos, e, portanto, não-usuários do Rodoanel, gerando impactos no trânsito da cidade, e que, nesse caso os efeitos esperados do Rodoanel de melhoria do tráfego intra-urbano poderiam, talvez, ser anulados com essa intensificação; que essas eram as questões que continuavam abertas, mas que deveriam ser cuidadosamente ponderadas e calculadas, mas isso só poderia ocorrer se o projeto do Ferroanel estivesse integrado ao do Rodoanel; que, se a questão logística era uma questão importante



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

para a construção do Rodoanel, se convinha que as propostas feitas até agora estavam longe de assemelhar-se a uma política de planejamento realmente efetiva sobre o assunto; que, antes de qualquer decisão segura, era necessário responder a todas essas perguntas. Suenei Bandeira Dantas comentou que morava na Favela Ponte Grande e, agora, residia nos conjuntos da CDHU, onde pagava até para cuspir, longe de tudo e sem acesso a nada, como postos de saúde, farmácias, ambulâncias e etc, e que a única coisa que a população removida pedia era ser reassentada em local próximo de onde morava, pois muitos, como ela, estavam passando fome. Guilherme Augusto Coury comentou sobre o que restará do meio ambiente para sua geração e para as gerações futuras; que tinha o privilégio de morar no pouco que restava da Mata Atlântica às margens da Represa Billings, e que sua família resolveu morar aí porque a qualidade de vida na Cidade de São Paulo, sua cidade de origem, estava insustentável; que aprendera a amar, a respeitar e, acima de tudo, preservar esse patrimônio ambiental que estava ameaçado pelos muitos fatores causados por administrações falhas e, agora, pelo Rodoanel, que cortaria a cidade de São Bernardo do Campo, como já o fizeram as Rodovias Anchieta e Imigrantes, dividindo-a em seis fatias; que, além de acabar com quase 300 hectares de Mata Atlântica, essa obra destruiria mais de 100 nascentes de água, que é vida e que sem ela ninguém vive; que estava nas mãos dos governantes estaduais e municipais a decisão de dar sinal verde ou não a essa obra e suas terríveis conseqüências; que se perguntava se esses governantes tinham o direito de proibir um futuro no qual eles não estarão mais vivendo, e se tinham o direito de acabar com a qualidade e com as condições de vida de sua geração, da geração de seus filhos e netos, e se perguntava se eles se julgavam tão poderosos assim e livres de punição; que tinha apenas 13 anos e não votava, mas era cidadão brasileiro, e pedia que a Constituição brasileira fosse cumprida no que dizia respeito à preservação dos recursos naturais, aos direitos da criança e dos adolescentes; que se perguntava para que servia a Constituição, lei máxima como era ensinada nas escolas, se não era respeitada por todos; que pedia bom senso, pedia por água e pedia por vida. Fábio Guimarães de Souza parabenizou aqueles que estavam presentes exercendo seu direito de cidadania e que estavam comprometidos realmente com as coisas do País, e comentou que a Rodovia Anchieta, hoje, em seus dias normais, tinha 40% de sua capacidade de trânsito ociosa; que a Rodovia dos Imigrantes, juntando as duas pistas, tinha, em média, 50% de sua capacidade de trânsito ociosa, e que, portanto, entendia como desnecessário o trecho do Rodoanel entre as Rodovias Imigrantes e Anchieta, pois as duas vias poderiam, com ampliações futuras, paulatinas, dar conta de todo o traçado do Rodoanel, que chegará ao seu Município; que já apresentou propostas alternativas ao Governador e a alguns deputados, e que já o chamaram para discutir; que um País que não investia em ferrovias era fadado à falência econômica e à falência ambiental; que se perdeu muito tempo discutindo as leis dos homens, esquecendo-se de discutir uma lei primária, que era a lei da Natureza, construindo-se em cima de mananciais e tudo derrubando em nome do progresso; que chamava atenção do Secretário-Adjunto dos Transportes, que estava representando o Governo do Estado, de todos os cidadãos e comunidades para o fato de que essa questão era muito polêmica e difícil de se resolver, motivo pelo qual propunha que houvesse um referendo em toda a Grande São Paulo para decidir sobre a implantação ou não do Rodoanel, e fazia um apelo para que toda a comunidade da Grande São Paulo pedisse ao Governador que realizasse esse *referendum*. Cláudio Boato declarou que seu manifesto sobre o Trecho Sul do Rodoanel e se baseava na seguinte pergunta: transportar cargas para o Porto de Santos é, realmente, a finalidade do Rodoanel, uma vez que o ABCD já contam com as Rodovias Anchieta e Imigrantes e com a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí para levar a sua produção até esse porto; que o que se ganhava com isso era a “desindustrialização”, o desemprego e a guerra fiscal entre os



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

Municípios; que o Rodoanel implicava desemprego, e se perguntava se esse era o progresso que a Dersa e os governantes queriam proporcionar; que a Dersa e o Governo do Estado eram réus em vários processos, acusados de transgredirem as normas administrativas e ambientais e criar e abandonar um passivo absurdo com a implantação do Trecho Oeste do Rodoanel; que eles prometeram mas não cumpriram o que determinava a legislação, traíram o povo, que agora, corriam atrás de todo o tipo de prejuízo com a desvalorização dos imóveis, com o barulho, a poluição, a doença e incredulidade, e se perguntava se era isso que se chamava de progresso; que o Rodoanel não tinha compromisso com o ABC, pois, ao cruzar o Município de São Bernardo do Campo, o dividia em seis pedaços, destruindo a função social da cidade, separando, por quilômetros, as famílias entre si, desintegrando-as, condenando os idosos a solidão, cassando o direito das crianças e tornando os jovens desesperançados, e se era isso que se chamava de progresso; que o Rodoanel custaria aos cofres públicos 6 bilhões de reais, sem pensar no superfaturamento, como ocorreu com o Trecho Oeste, que foi pago pelos trabalhadores, contribuintes de impostos; que, além disso, esse anel viário colocava em risco o equilíbrio ecológico dos mananciais e a saúde pública, e o que mais importante era que se poderia passar sem ele, mas sem água era impossível sobreviver mais de quarenta e oito horas, que a água era sagrada, bem da vida e o que havia de mais urgente era proteger as nascentes, despoluir nos rios, inclusive as Represas Billings e Guarapiranga, porque só assim se garantiria a vida das presentes e das futuras gerações, e era a essa condição de vida que dava o nome de progresso; que o Movimento Popular de Cidadania Popular pela Vida era um movimento cívico em defesa da vida, do emprego e dos direitos civis, que apostava no povo brasileiro e na construção de um projeto sustentável para a nação brasileira; que entendia que esse projeto começava com o respeito à cidade, onde vivia e morava o povo brasileiro, por isso se exigia dos governos prioridades nas ações de um planejamento democrático e participativo como determinava a Constituição Federal, e repudiava o autoritarismo de um Estado que fora privatizado pelas empreiteiras e pelos banqueiros; que se exigia um Plano Diretor, a aprovação de uma lei específica de recuperação dos mananciais, com prioridade para a Represa Billings, e que se exigia também a recuperação e a expansão das ferrovias brasileiras, como também investimento no transporte público e de carga. Frederico Helmut Rucker, depois de declarar que era caminhoneiro de transporte de carga pesada, ofereceu um breve histórico sobre a Mata Atlântica, vegetação esta que, segundo ele, começou a se desenvolver há cerca de dois milhões e meio de anos atrás, quando houve a separação da América do Sul da África e quando o ser humano ainda não habitava o Planeta e, quando, a cada quatrocentos mil anos ocorria nele um fenômeno de glaciação que possibilitou que a Mata Atlântica se tornasse o ecossistema com a maior biodiversidade do Mundo, não existindo nenhum outro com tanta vida, tanta diversidade de vida, tanto em planta como em animais; que o Rodoanel estava tentando – e iria - destruir duzentos hectares desse bio-sistema único no Mundo, que era o que dele restara, uma vez que, desde o seu descobrimento – e isso há cerca de quinhentos anos -, o colonizador só tem devastado esse ecossistema, e, segundo os dados existentes, ainda sobrevivem 9%, dele, e outros dados afirmam que sobrevivem somente 7%; que, na Grande São Paulo, a Mata Atlântica era uma ser raro, pois o que sobreviveu eram os remanescentes existentes no entorno da Represa Billings e no alto e nas encostas da Serra do Mar, e isso porque, localizados aí, esses remanescentes eram inacessíveis ao ser humano; que, ao exercer sua função de caminhoneiro, tendo desenvolvido gosto por uma estrada boa, sem buracos, larga, com bastante acesso, não reconhecia as vantagens propaladas acerca do Rodoanel, quais sejam, que desafogaria o trânsito das marginais e da Rodovia dos Bandeirantes, e, mesmo que conseguisse tais vantagens, era muito alto o preço a ser pago, que era remover a Mata Atlântica



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

exuberante, substituí-la por uma camada de concreto e muita poluição. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes órgãos públicos. Ivan Carlos Regina, assessor da Diretoria de Planejamento e Expansão dos Transportes Metropolitanos-Metrô, comentou que muito se falou do problema urbano de excesso de circulação de automóveis, perda de horas em congestionamentos, poluição ambiental gerada pelos automóveis e ruído, e que a solução para esse excesso de automóveis era se investir mais recursos em ferrovias e metrô, e que, por esse motivo, passava a oferecer uma série de informações sobre o que o Governo do Estado de São Paulo vinha fazendo nessa área e pretendia ainda fazer até 2010; que, entre outras obras, incluíam-se as seguintes; a) extensão da Linha Norte do Metrô, da Linha Oeste-Vila Madalena e da Linha Leste; b) compra de trens para a linha Capão Redondo-Santo Amaro; d) dinamização da Linha C da CPTM da Marginal do Rio Pinheiros; c) integração Centro com Linhas Leste e Oeste; d) modernização dos trens que operam na Linha C, com padrão compatível com o do Primeiro Mundo, de modo a provar que o transporte coletivo pode competir com o transporte individual e, desse modo, tirar os carros da rua, oferecendo muita qualidade; que se esperava dobrar, até 2010, o número de passageiros transportados sobre trilhos passando dos atuais 1,2 milhões da CPTM e dos atuais 2,4 milhões do Metrô para 7,2 milhões de passageiros, com investimentos na Linha F, que ainda é muito carente e necessita ser modernizada; d) expansão da Linha C até Grajaú, além da construção inédita de duas linhas de Metrô simultaneamente com a expansão da Linha 2 até o Tamanduateí e a construção da Linha 4 da Luz até a Vila Sônia; que, para concretização dessas obras, era preciso que o Tramo Sul do Ferroanel permitisse a circulação externa de cargas dentro da RMSP, podendo assim liberar-se o miolo das linhas férreas de São Paulo para o transporte de passageiros. Nercy Bonato, vinculada à Sabesp, declarou que a empresa tinha grande preocupação com a saúde pública e com a qualidade da água dos mananciais, preservada e distribuída com qualidade para a população; que, em relação ao Rodoanel, a Sabesp foi muito exigente nos questionamentos, encaminhamentos e nas exigências propostas para o grupo de trabalho, de acordo com as necessidades atuais e também com as projetadas, tendo sido atendidas todas as exigências e recomendações, inclusive com muito mais segurança do que se tinha hoje, como era o caso de transporte de cargas perigosas. Eloísa Rolim, representante da Emplasa, comentou que a empresa sempre foi uma instituição que se pautou pela defesa da qualidade do meio ambiente, e desempenhou papel histórico na defesa dos mananciais e dos recursos hídricos da Grande São Paulo; que a questão da expansão urbana que o Rodoanel poderia causar, de acordo com estudos históricos realizados pela própria Emplasa sobre as áreas de mananciais, cujo crescimento vinha sendo monitorado desde 1970, podia afirmar que não será o Rodoanel que induzirá a ocupação mais do que o processo de comprometimento que estas áreas já enfrentam; que, na última década, somente as regiões de Parelheiros e Grajaú tiveram um aumento de 180 mil habitantes, assim como o Município de São Bernardo, com crescimento populacional da ordem de 136 mil novos habitantes, e tudo isso independentemente do Rodoanel; que o comprometimento dos mananciais era dado por uma lógica maior que a questão da valorização da terra, processo de conflito entre crescimento e ocupação de áreas centrais por atividades que valorizam o solo, e que a expansão em direção à periferia se tratava de uma lógica urbana muito mais complexa que simplesmente o empreendimento Rodoanel; que, em relação à colocação de que o Rodoanel provocaria um processo de “desindustrialização” da região do ABC, esclarecia que o processo de expansão da indústria para fora da Grande São Paulo se desenvolvia desde a década de 80, tendo-se acentuado na década de 90, obedecendo a uma outra lógica que nada tem a ver com a obra rodoviária Rodoanel, uma vez que as indústrias vêm passando por processos de reestruturação,



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

com o surgimento de novas plantas no Interior do Estado, nos eixos de Campinas, Vale do Paraíba e Sorocaba, e que a região metropolitana vinha sendo ocupada por indústrias de alta tecnologia. Francisco José de Toledo Piza, representante da Associação Brasileira de Engenharia Sanitária, comentou que, em relação à disponibilidade hídrica na RMS, somando os 33m³ provenientes da Bacia do Rio Piracicaba a capacidade total de água para abastecimento de São Paulo era de 70m³/s; que habitavam regiões de mananciais cerca de 2 milhões de pessoas e que parece que se estava aguardando um desastre sanitário para que fossem tomadas as providências devidas, pois estes 2 milhões de pessoas não estavam dando sustentação a essa água, por mais que a Sabesp viesse a tratá-la; que essa população precisava ser removida o mais rápido possível, pois colocava em risco a qualidade da água e, por consequência, o abastecimento público da metrópole; que via no Rodoanel uma oportunidade de cessar esse crescimento desordenado, sugerindo que parte dos recursos arrecadados em pedágios fosse destinada ao Estado, para que adquirisse as áreas de mananciais, a exemplo do que existia no Alto-Cotia, na ETA Casa Grande, onde toda área de manancial que abastece tanto o rico como o pobre era totalmente preservada e pertencia ao Estado; que recordava que, em 1972, o então Prefeito de São Paulo, José Carlos Figueiredo Ferraz, perdeu seu mandato em pleno regime militar porque disse que não haveria água para todos e que São Paulo tinha que parar de crescer; que pessoas estão sendo prejudicadas com o impacto de vizinhança porque ninguém quer ser vizinho de uma grande obra, ninguém quer a destruição de parte da Mata Atlântica, mas, se for analisado profundamente, o Rodoanel se relacionava diretamente com o desenvolvimento do Estado de São Paulo e do Brasil, mas que, infelizmente, se estava atrasado em pelo menos vinte anos; que os mananciais deveriam ter sido preservados há mais de cinquenta anos, e que não seria o Rodoanel o responsável por um erro conjuntural e estrutural do País que vem-se mantendo desde a própria colonização. Passou-se à etapa das réplicas. O representante do empreendedor, Paulo Tromboni, esclareceu: 1) que tudo que tinha para ser dito contrariamente ou favoravelmente ao Rodoanel já fora dito exaustivamente, o que ficou evidente com a repetição da argumentação apresentada durante as inúmeras audiências públicas realizadas sobre esse trecho, tornando-se claro que o debate esgotou a temática e que agora era o momento de se tomar uma decisão, pois já havia subsídios suficientes para o DAIA enviar um parecer técnico ao Consema, que irá deliberar, de uma vez por todas, se o Trecho Sul do Rodoanel possui ou não viabilidade ambiental para ser implementado; 2) que foram muito interessantes as formas de expressão manifestadas durante essa audiência, como apresentação de teatro e músicas, que colocaram com clareza a preocupação de que o Rodoanel pode causar uma modificação drástica no ecossistema, mas que os estudos ambientais realizados demonstram que o Trecho Sul traria impactos em apenas 6% da vegetação nativa da área de influência direta, e que os outros 94% estariam disponíveis para que os animais possam se desenvolver e prosperar enquanto o replantio da vegetação se desenvolve em área quatro a cinco vezes maior para sua expansão enquanto espécie nativa; 3) que, em decorrência do esgotamento de novos argumentos para o debate, solicitava aos órgãos ambientais que apresentassem seus pareceres favoráveis ou contrários, o mais rapidamente possível, para que finalmente o Consema pudesse deliberar. Ana Maria Iverson, representante da equipe técnica responsável pelos estudos ambientais, esclareceu: 1) que, embora os três temas objeto desta audiência pública tivessem sido Mata Atlântica, Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo e Comunidades Indígenas da Barragem e Krukutu, como não houve manifestações referentes acerca deles, ofereceria esclarecimentos sobre outros assuntos relacionados com o Trecho Sul que mereceriam informações complementares; 2) que, diferentemente do que foi dito, o Ibama não exigiu mudanças de traçado em momento algum, tendo solicitado, sim,



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

estudos complementares aprofundando trechos específicos do traçado, estudos esses realizados com muita profundidade e apresentados ao Ibama, que vai manifestar-se tecnicamente sobre a argumentação utilizada e os estudos que as sustentam; 3) que, com relação à vegetação e à fauna, tanto a Avaliação Ambiental Estratégica como o diagnóstico feito pelo EIA/RIMA ofereceram um panorama bastante atualizado, amplo e documentado sobre a situação de ocupação real da zona de proteção aos mananciais, e o desafio de toda a sociedade, incluindo o Governo e órgãos técnicos, na busca de soluções que têm que ser construídas conjuntamente através de um debate técnico, e que a polarização do debate em frases feitas ou dogmas não estava levando a um avanço, pois, de abril até agora, novos estudos complementares foram concluídos e, de acordo com eles, não haveria devastação da Mata Atlântica, e que qualquer corte de vegetação seria devidamente mitigado, contribuindo efetivamente para proteção da fauna, especialmente os pássaros, que se encontravam atualmente sem a devida proteção; 4) que, em relação à questão indígena, seria realizada uma reunião para apresentação do projeto à própria comunidade no próximo dia 19, com linguagem compreensível à cultura Tupi-Guarani, com tradutor simultâneo, mantendo essa comunidade devidamente informada sobre o projeto, fato este já realizado anteriormente; 5) que, com relação ao tratamento que será dado ao reassentamento da população diretamente afetada pelo traçado do Rodoanel, esse impacto foi muito importante nas decisões de alternativas de traçados, tendo-se escolhido o que impacta o mínimo possível à população residente na região, que terá direito a uma solução habitacional digna, com indenização de valor de mercado, inclusive com fiscalização do judiciário. Carlos Bocuhy, representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema comentou: 1) que a humanidade cantava enquanto estava em crise, e um exemplo disso era a criação de *blues* pelos negros nos Estados Unidos, e que, nas situações em que não se tem democracia, ocorreram cantos muito interessantes, como aquele que se chamava “Para não dizer que não falei das flores”, momentos esses em que se rompeu com um Estado autoritário e antidemocrata, e a sociedade é muitas vezes obrigada a recorrer ao seu imaginário, à manifestação artística, porque essa é uma linguagem universal de desabafo; 2) que considerava a situação atual semelhante ao rompimento do processo de passagem para a democracia, porque os instrumentos disponíveis à sociedade, hoje, como o próprio Conselho Estadual do Meio Ambiente, que se caracteriza por uma paridade em que metade mais um é governamental, viesse a manifestar-se de forma favorável ao Rodoanel já significava sua aprovação, o que isso deverá acontecer desde que o Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental emita parecer favorável, e que, como conselheiro do Consema, podia afirmar que “eram favas contadas”; 3) que o Rodoanel era um projeto de interesse do Governo, e que o Consema não era um instrumento realmente democrático, pois não havia nenhum caso de projeto de interesse do Governo que tivesse sido reprovado por ele, mas que, de qualquer forma, ele era um canal a ser respeitado porque caminhava rumo à construção da democracia ambiental no Brasil, assim como o Conselho Nacional do Meio Ambiente, mas que não se podia mais enganar a sociedade achando que o Consema podia dizer não ao Governo do Estado; 4) que, quando o modelo de Estado não satisfaz à sociedade, deixando de contemplá-la com projetos que a convençam de sua necessidade, às vezes aparece um bispo para fazer uma greve de fome para salvar o Rio São Francisco, demonstrando que, quando se perde nesta lacuna do papel do Estado, acontecem atitudes extremadas; 5) que, no dia em que o Trecho Sul for aprovado e o primeiro trator começar a rasgar as áreas de mananciais da Billings e as florestas começarem a cair, o Governo pagará um valor altíssimo pelo Rodoanel, pois, quando os danos ambientais estiverem ocorrendo na prática, as coisas mudarão, sairão do papel e os impactos ocorrerão nas margens da represa, e isso será apenas o



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

começo, devendo-se também considerar o assoreamento e o processo de indução à ocupação, que serão conseqüências diretas dessa obra; 6) que lhe parecia que se estava num teatro, onde se cantava e onde a sociedade podia exprimir seus anseios diante de um processo civilizatório, ainda sem instrumentos que lhe garantam a verdadeira proteção da sua própria vida, e isso era insanidade, pois, se alguém tem um bom cavalo e esse animal segue em direção a um precipício, era preciso trocar de cavalo. Alberto Epifani, representante do Consema, parabenizou o Secretário-Executivo pela condução absolutamente democrática dessa audiência e a sociedade, pela participação efetiva em relação a esse projeto; que, diferentemente do que foi dito, alguns projetos foram reprovados pelo Consema, e de grande parte deles se solicitou esclarecimentos e aprofundamentos significativos dos estudos ambientais, pois o Consema entendia que somente a discussão profunda dos empreendimentos poderia levar à tomada de decisão com mais consciência por parte de seus tomadores. O Secretário-Executivo do Consema, Germano Seara Filho, informou que qualquer contribuição poderia ser encaminhada à Secretaria-Executiva do Consema, no prazo de cinco dias úteis, a contar da próxima audiência, que seria realizada no próximo dia 10. Em seguida, agradeceu, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente, Prof. José Goldemberg, a presença de todos e declarou terem sido cumpridas todas as etapas da audiência pública previstas pela Deliberação Consema 34/2001. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Diretora da Divisão de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.