Ata da Audiência Pública do EIA/RIMA do empreendimento "Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano Mário Covas", de responsabilidade da Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S.A., realizada na cidade de São Paulo, em 21 de dezembro de 2005.

Realizou-se no dia 21 de dezembro de 2005, às 17 horas, no Salão Social do Esporte Clube Banespa, Av. Santo Amaro, 5355, São Paulo-SP, a audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA do empreendimento "Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano Mário Covas", de responsabilidade da Dersa-Desenvolvimento Rodoviário S.A. (Proc. SMA 13.730/2004). Dando início aos trabalhos, o Secretário-Executivo do Consema, Germano Seara Filho, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Prof. José Goldemberg, saudava e dava boas-vindas a todos que haviam comparecido, em especial ao Secretário de Infra-Estrutura Urbana do Município de São Paulo, Antonio Arnaldo de Queiroz e Silva, ao Secretário Municipal do Verde e Meio Ambiente e Obras do Município de São Paulo, Eduardo Jorge Martins Alves Sobrinho, ao Secretário dos Transportes do Município de São Paulo, Frederico Bussinger, ao Presidente-Substituto e Chefe de Gabinete da Funai, Roberto Aurélio Lustosa Costa, aos técnicos da Funai Júlio César de Moraes e Malu Brandt, à Procuradora da República, Ana Cristina Bandeira Lins, ao Diretor-Técnico do Ibama do Estado de São Paulo, João de Muno, ao Sub-Prefeito da Supprefeitura de Santo Amaro do Município de São Paulo, José Antonio Barros Munhoz, ao Cacique Guarani Marcos Tupã, ao Vice-Prefeito do Município Embu das Artes, Roberto Terassi, 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. 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 Carlos Cruz. 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 dessa audiência, 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 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, informou: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 cruzamento, 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 interligar os grandes eixos de transportes da RMSP, realizando a transposição rodoviária da RMSP, atraindo grande parte dos caminhões e automóveis que passavam

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

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, reduzindo-se o risco de acidentes; 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 atravessavam 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 áreas onde haveria adensamento 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 Itapecerica, 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 esse 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 Desenvolvimento dos Transportes, essa infra-estrutura 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

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

faixa de domínio contínua à do Rodoanel, constituindo-se esta 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 implementada, 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 que se seguem: 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, criou-se 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 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) que, para a travessia da Represa de Guarapiranga, se escolheu o ponto mais estreito, isto é, onde sua largura media 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 Wolksvagen –, 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 instaladas barreiras de contenção de sólidos em pontos apropriados, cuja escolha seria feita com a orientação dos órgãos ambientais, as quais, uma vez concluídas, ai permaneceriam com o objetivo de proteger as represas da carga difusa; i) que, com relação à vegetação seria afetada cerca de 6% na área de influência indireta, e 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

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

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, e o Parque Municipal do Pedroso ganharia plano de manejo com o objetivo de que sejam implementadas as medidas de proteção e 1 mil e dezesseis hectares de replantio de novas árvores, religando formações vegetais separadas; 16) que o debate sobre o Rodoanel Metropolitano Mário Covas se iniciou, em 1997, 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 realizara era a décima-segunda, além do fato de a equipe da Dersa ter realizado, simultaneamente, 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, além do fato de 12 mil pessoas terem 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 o traçado escolhido foi o aquele que, com certeza, provocaria impactos menores e melhoraria qualidade do ar, pois os caminhões forçosamente deixarão as avenidas da RMSP e irão para o Rodoanel; 17) que a qualidade das águas ficará menos ruim com o Rodoanel, em decorrência das medidas que serão implementadas; 18) que essa infra-estrutura não favorecerá a ocupação irregular, mas, pelo contrário, valorizará os terrenos localizados próximos dos entroncamentos das Rodovias Anchieta, Imigrantes e de Mauá; 18) que sua implantação promoverá pequeno corte da Mata Atlântica, corte este que será amplamente compensado com o aumento da proteção de outras áreas e com o crescimento, a médio prazo, desse ecossistema na região; 19) que não havia dúvida de que o debate do Rodoanel era 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 esses cuidados não garantissem que se eliminassem as contradições e diferenças nem tampouco a contestação final dessa obra; 20) que se estava no momento em que era possível deliberar sobre a execução ou não dessa obra, e, portanto, 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 os seguintes esclarecimentos: 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 e Terras Indígenas da Barragem e Krukutu, e que eventuais pedidos de informação e dúvidas que venham 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 e ao estudo etno-ecológico; 3) que, do ponto de vista da área estudada, despendeu-se esforços para delimitar-se 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

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

Alto Tietê, e, à jusante do traçado do Rodoanel, incluiu-se uma área que extrapola, e muito, a área-limite da Área de Proteção dos Mananciais, que é determinada pelos limites das Barragens de Guarapiranga e Billings; 4) que a alternativa de traçado do Trecho Sul do Rodoanel proposta pelo EIA se encontrava numa área limítrofe à área urbana consolidada, cuja cobertura vegetal remanescente encontrava-se bastante fragmentada, entremeada de áreas já alteradas por motivos antrópicos, por outros loteamentos, bairros etc., e que preservava remanescentes da Mata Atlântica, e 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; 5) que essa alternativa se encontrava nos limites da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo várias terras indígenas da etnia Guarani, inclusive a Barragem Krukutu; 6) que foram realizadas avaliações ambientais multicriteriais, as quais compararam as alternativas propostas com aquela selecionada pelo EIA com base em dezesseis critérios, incluindo interferência com fragmento de cobertura vegetal remanescentes (17 mil e 700 hectares), as quais apresentaram, grosso modo, os seguintes resultados: a) que a chamada "Alternativa Boticário" - e esse nome se devia à emissão de um parecer pela Fundação Boticário sugerindo uma diretriz de traçado que, no Município de São Paulo, se localizava mais ao norte que as outras alternativas analisadas pelo EIA, tendo sua análise identificado os seguintes problemas: a) que ela ofereceria, em virtude de sua geometria desfavorável, pouca segurança viária nesse trecho, se comparada com a alternativa escolhida pelo EIA; b) que ela interferiria com o lançamento da Sabesp na Várzea do Ribeirão Caulim; c) que 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) que 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 nos centros educacionais ambientais aí existentes; e) que a interferência no Reservatório Billings seria maior do que aquelas que seriam provocadas pelas demais alternativas; f) que seus impactos no Município de São Bernardo do Campo seriam desastrosos, devido a eliminação de mais de 11 quadras em um de seus bairros, Jardim das Palmas, e também tornaria fragmentado o seu tecido urbano; 7) que a análise da segunda alternativa, aquela cujo traçado passaria pelo Parque Municipal de Pedroso, estabelecida uma comparação entre ela - sobre a qual foram feitos vários estudos, quando se elaborou o EIA e posteriormente – e aquela selecionada pelo EIA, chegou-se à seguinte conclusão: a) que ela interferiria diretamente em área intensamente urbanizada nos Municípios de São Bernardo do Campo (Jardim Sabrina, Gold Park e São José) e de Santo André; b) que ela provocaria desestabilização de encostas em virtude da necessidade de se executarem grandes cortes e aterros e vinte emboques de túneis para atravessar o Parque do Pedroso, mesmo sem a hipótese do Ferroanel; c) que ela tornaria necessária a construção de 4,9 km de caminhos de serviço para acesso a esses emboques; d) que ela tornaria necessária a utilização de 15 km de vias estreitas em bairros residenciais e adensados para transporte de material para bota-fora; 8) que a análise da terceira alternativa, aquela cujo traçado proposto pela Associação dos Proprietários das Chácaras Porongaba e Associação dos Moradores do Manancial Bela Vista e Botujuru, chegou à seguinte conclusão: a) que, comparada essa alternativa de traçado com aquela que passaria fora dos limites desse parque e, também, com a alternativa escolhida pelo EIA, a qual margearia o P.E. da Serra do Mar e interferiria em seu território em apenas treze hectares, invadidos por ocupações irregulares, chegou-se às seguintes conclusões: a) que ela exigiria a retomada da diretriz externa: percurso no

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

interior do P.E. da Serra do Mar, maior impacto na vegetação nativa e na fauna em regiões mais preservadas; b) que ele provocaria interferência direta com a captação da Sabesp, no Braço Taquacetuba, e no balanceamento da Várzea do Ribeirão Caulim; c) que ela provocaria também interferência direta na zona de perambulação ao sul das Terras Indígenas Barragem e Krukutu, em direção ao Parque Estadual da Serra do Mar; d) que ela tornaria necessária a execução de obras para ampliação da capacidade das rodovias existentes (interligação da Rodovia Anchieta com a Imigrantes e com a Índio Tibiriçá); 9) que, atendendo-se à solicitação do Ibama, foram estudadas três alternativas de traçado para transposição do Braço Bororé da Represa Billings, cuja localização ficaria mais ao sul do traçado selecionado pelo EIA/RIMA, no segmento de transposição do fragmento de vegetação em estágio médio/avançado de regeneração ali ocorrente, e que todas essas alternativas interceptariam o maciço florestal de maneira mais tangencial e, ao mesmo tempo, tornariam viável uma maior permeabilidade transversal para minimizar os impactos no fluxo da fauna; 10) que o principal problema da chamada "Alternativa Ibama 1" residia no fato de que sua geometria horizontal resultante não era compatível com o padrão de uma rodovia Classe 0, uma vez que seu traçado geraria uma curva reversa acentuada, muito desfavorável à segurança viária, e, além dessa característica, embora contemplasse a execução de quatro viadutos – os quais exigiriam execução de aterros de encontro de grande altitude a serem implantados próximo do Braço Bororé, apresentando elevado risco de erosão e assoreamento -, essa alternativa interceptaria o principal maciço em corte relativamente profundo, resultando em sua fragmentação, e que, por outro lado, a previsão que ela colocava de construção de viadutos aumentaria o volume de aterro, acarretando um desbalanceamento da terraplenagem, além de resultar em excedentes de corte a serem destinados em bota-foras, com volume de 1.058.670m³, excluindo-se deste valor o referente ao material de limpeza da faixa; 11) que a chamada "Alternativa Ibama 2", por sua vez, apresentava geometria horizontal compatível com o padrão de uma Rodovia Classe 0, e a análise do seu perfil longitudinal apontava para a viabilidade de implantação de um viaduto com cerca de 200 metros de extensão, entre as estacas 32.370 e 32.375, configurando-se, desse modo, essa alternativa como a melhor das três apresentadas por esse órgão no que tangia à questão do balanceamento da terraplenagem, na medida em que requereria pequeno volume de material de empréstimo, porém, a partir do momento em que se considerava a hipótese de implantação de viadutos -, esse balanceamento positivo ficava prejudicado, e que, por outro lado, essa alternativa se tornava inviável, uma vez que o trecho de interceptação do principal maciço florestal em estágio médio/avançado de regeneração ocorria, predominantemente, em corte profundo, com cerca de 25 metros de profundidade, e que, logo após esse corte, nas proximidades da borda do maciço florestal, o traçado avançava em aterro com cerca de 25 metros de altura, em um segmento de relevo bastante acidentado, com pouca flexibilidade dos "graides" de projeto, pelo fato de serem fixas as cotas a serem atingidas na travessia de uma linha de transmissão e da Avenida Paulo Reimberg, ocasionando perfil longitudinal extremamente desfavorável à construção de viadutos, e que, mesmo se esses viessem a ser construídos, coincidiriam, no sub-trecho posterior, ao trecho de transposição do principal maciço florestal; 12) que a chamada "Alternativa Ibama 3" foi considerada pela equipe projetista como a que causaria menor impacto na fauna silvestre e seu traçado apresentava geometria horizontal compatível com uma Rodovia Classe 0, tornando viável uma transposição por viaduto de 180 metros de comprimento, entre as estacas 32.375 e 32.380, além de apresentar perfil longitudinal mais favorável no segmento de interceptação do maciço florestal, cujos cortes mais profundos atingiriam a profundidade de 17 a 18 metros, tornando possível uma transposição elevada sobre um talvegue no

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

interior do maciço e facilitando uma segunda transposição para a fauna local, com aterros de menor altitude no trecho entre o principal maciço florestal e a travessia da Av. Paulo Reimberg, mas que, por outro lado, embora o balanceamento da terraplenagem não fosse tão favorável como o da chamada "Alternativa Ibama 2", ela geraria excedentes com volume um pouco maior do que 700.000 m³ e contava com diversas opções de locais para sua disposição em bota-foras; 13) que, depois da análise minuciosa dessas três alternativas de traçado propostas pelo Ibama, a equipe técnica concluiu ser a chamada "Alternativa Ibama 3" a melhor de todas, pelo fato de provocar menores impactos na fauna silvestre, ao possibilitar maior grau de permeabilidade transversal no segmento que coincidia com o principal maciço florestal em estágio médio a avançado de regeneração, sendo superior, portanto, à chamada "Alternativa 4C" escolhida pelo EIA/RIMA; 14) que, com relação aos impactos relativos à supressão de vegetação, as diferenças entre as três alternativas propostas pelo Ibama e aquela selecionada pelo EIA/RIMA eram pouco significativas, com exceção da chamada "Alternativa Ibama 1", uma vez que esta provocaria, como já foi visto, menor impacto na vegetação, e que, no que dizia respeito ao balanceamento da terraplenagem, as melhores alternativas eram aquelas chamadas "Alternativa Ibama 2" e aquela escolhida pelo EIA/RIMA, pois, além dessa vantagem, possuíam locais para disposição dos excedentes do corte gerados nesse sub-trecho na margem oeste do Braço do Bororé, embora apresentasse dificuldade no que concernia a áreas de bota-fora; 15) que os levantamentos complementares solicitados pelo Ibama para flora e para fauna se concentraram em quatro locais considerados representativos do ponto de vista florestal, e, com vistas a atender tais solicitações, igualmente foram feitos levantamentos florísticos em todo o traçado, com todos os tipos de vegetação existentes, e, no que se referia ao 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 encontravam; 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 m^2, num total de trinta, e tendo sido identificados todos os indivíduos arbóreos, com diâmetro à altura do peito do caule de 2,5 cm, tendo-se registrado um total de 3 mil e 249 indivíduos, num total de 0,75 hectares, característicos de floresta de Mata Atlântica, o que permitiria estudos sobre 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 da Área de Influência Direta, em várzeas, campos de várzea úmidos e secos com planícies aluviais, em campos antrópicos das colinas, morrotes e morros; 21) que foram analisados remanescentes florestais em estágios inicial, médio, médio/avançado de regeneração, e que foram consideradas também as espécies herbáceas, arbustivas e arbóreas nativas e alguns elementos exóticos que se desenvolvem de forma espontânea nos campos ou nos remanescentes florestais; 22) que, além desses estudos, o Instituto de Botânica elaborou estudos detalhados sobre a Bacia de Guarapiranga, os quais foram incorporados ao EIA; 23) que, como resultado desses estudos florísticos, foram registradas 709 espécies, das quais 15 se encontravam incluídas nas listas federais e estaduais das espécies ameaçadas de extinção (Resolução Secretaria do Meio Ambiente 48/2004 e Portaria Ibama 37-N/1992) e nenhuma ocorrência restrita às áreas estudadas foi verificada; 22) que a esses 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 dados dos

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

catálogos geográficos do Museu de Zoologia da Universidade de São Paulo, além daqueles obtidos das seguintes fontes: do Centro de Estudos Ornitológicos, do Sistema de Informação Ambiental da Biota, do Biological Abstracts e Zoological Records e de monografias elaboradas no âmbito do Curso de Biologia das Universidades Metodista e de Santo Amaro; 23) que os levantamentos feitos com a avifauna identificaram 213 espécies de aves observadas nas campanhas de campo, número este significativo para a região, destacando-se, entre elas, o tovacuçu, a pomba amargosa e o tié-do-mato-grosso; 24) que não foram encontradas entre essas espécies aquelas que figuram na lista de aves ameaçadas de extinção em nível nacional; 25) que, entre essas 213 espécies, 4 delas encontram-se na lista das espécies ameaçadas de extinção em nível estadual, quais sejam: marrecas-toicinho, gavião-pega-macaco, araponga e pavó, e que duas dessas espécies ameaçadas de extinção eram animais provenientes de soltura, como o papagaio-verdadeiro e o azulão; 26) que 26 espécies de mamíferos foram identificados por meio de pegadas, visualizações, vocalização, carcaças fezes, ou seja, pelos vários métodos consagrados; 27) que espécies comuns foram registradas, entre as quais gambá, capivara, sagui e cachorro-do-mato, além de espécies de hábitos arborícolas e aquáticos, como esquilos, preguiça-comum, rato-d´água, lontra e ratão-do-banhado; 28) que foram encontradas espécies consideradas como ameaçadas de extinção em nível estadual, como o gato-do-mato, bugio, paca e tatu-do-rabo-mole, e que apenas a primeira encontrava-se relacionada entre as espécies ameaçadas de extinção na lista elaborada pelo Ibama em 2003; 29) que foram identificadas 27 espécies de anfíbios em áreas preservadas da Península do Bororó e, historicamente, esse número foi bem maior, como apontavam as séries históricas de coleta do Museu de Zoologia da USP e do Instituto Butantã e os levantamentos realizados em áreas preservadas da Área de Influência Indireta; 30) que, entre os répteis, há registros na Área de Influência Direta, do jacaré-de-papo-amarelo, de duas espécies de tartaruga, cinco cobras cegas, dezesseis lagartos e cinqüenta e duas espécies de cobra; 31) que os estudos sobre a ictiofauna cobriu 39 pontos e em vinte e dois deles foram realizadas coletas e os métodos utilizados redes de arrasto e tarrafas; 32) que esse levantamento constatou a existência de 22 espécies de peixes, incluindo espécies exóticas como tilápia do Nilo e cará, bastante abundantes; 33) que comunidades de peixe foram encontradas nos diferentes pontos de coleta, de acordo com a qualidade do curso d´água e do entorno imediato; 34) que, em alguns cursos d´água ainda preservados da Várzea do Embu, foram registradas ocorrências de duas espécies constantes da lista de espécies ameaçadas de extinção, a saber, a *Hyphessohycon flammeus* e a *Glandulocaudamelanogenys*; 35) que, em relação à avifauna, à mastofauna, à herpetofauna e à ictiofauna, os estudos de campo foram realizados com uma equipe ampliada, que incluiu pesquisadores do Museu de Zoologia da Universidade de São Paulo; 36) que não tinham ocorrência restrita à Área de Influência Direta as espécies constantes das listas daquelas ameaçadas de extinção; 37) que as populações e subpopulações dessas espécies se distribuíam de modo mais ou menos contínuo, tanto por fragmentos de ambiente natural remanescentes na Área de Influência Direta e na Área de Influência Indireta como pelas extensas formações florísticas da Serra do Mar, incluindo suas unidades de conservação como o P.E. da Serra do Mar, E.E. Juréia, O P.E. Jurupará e outras; 38) que o EIA já havia proposto 110 medidas de proteção organizadas em 26 programas ambientais a serem implementadas nas fases de pré-construção, de construção e de operação do Trecho Sul do Rodoanel; 39) que estudos complementares detalhavam informações que fundamentavam os programas de mitigação e de compensação da vegetação e da fauna; 40) que a Dersa já firmara convênio como o Instituto de Botânica com vistas à implementação dos programas relacionados com a vegetação; 41) que programas relacionados com a fauna incluíam os de reintrodução de espécies

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

nos fragmentos florestais contidos nas unidades de conservação, o monitoramento de diferentes grupos animais sedentários etc.; 42) que os resultados e conclusões a que chegaram os estudos apresentados eram os seguintes: a) que, em relação à Mata Atlântica, impactos diretos e indiretos que seriam provocados nesse ecossistema decorrentes da supressão de vegetação, mas que tais impactos não representavam nenhuma ameaça à sustentação, desse ecossistema, pois as compensações previstas não só o protegeriam como aumentariam as áreas revegetadas, contribuindo, desse modo, para a proteção dos mananciais, além do que seriam implementados programas exaustivos que garantiriam que não ocorressem 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 na Zona de Transição dessa reserva, e seu Comitê Gestor vinha acompanhando e se manifestando acerca desse projeto; d) que, em relação às áreas indígenas, os principais resultados do estudo etno-ecológico solicitado pela Funai seriam apresentados pelo antropólogo Deolindo Aguiar, dando-se cumprimento, assim, à manifestação da Funai, através do Of. Nº 223/GAB/CGPIMA/05, de 18.07.2005, que se deu nos seguintes termos: "Diante do exposto, esta coordenação não se opõe à liberação da licença prévia do empreendimento, desde que, no prazo máximo de três meses, estejam concluídos e aprovados os estudos etno-ecológicos propostos no parecer em anexo. A licença de instalação estará condicionada ao comprometimento do empreendedor com as demandas sócio-ecológica-territorias levantadas nos estudos etno-ecológicos das Terras Indígenas Barragem, Krukutu e Jaraguá", Deolindo Aguiar, responsável pela supervisão desses estudos, oferecesse informações sobre ele. Esse técnico informou: 1) que a elaboração de estudo etno-ecológico e a identificação das demandas sociais, ecológicas e territoriais das Terras Indígenas Krukutu e Jaguará e o envio de correspondência para o Ibama constituíam exigência da Coordenação Geral do Patrimônio Indígena e Meio Ambiente da Funai para concessão da licença de instalação a esse empreendimento; 2) que a elaboração desse estudo, que teve como objeto as Aldeias Tenondé Porá (Barragem) e Krukutu, foi feita por uma equipe multidisciplinar conhecedora da cultura Guarani e dessas áreas; 3) que, no âmbito da metodologia, se contou com o apoio e a participação das lideranças indígenas, a exemplo dos Caciques Marcos Tupã e Timóteo; 4) que a elaboração dessa primeira etapa do estudo etno-ecológico se estendeu durante o período de 24 de agosto a 7 de novembro, se procurando, obedecer o Termo de Referência estabelecido pela Funai; 5) que, durante a realização desse trabalho, foram realizadas reuniões com a comunidade, principalmente com as lideranças, com o objetivo de apresentar o trabalho e discutir os objetivos e problemas do estudo e mostrar a proposta do empreendedor; 6) que, para elaboração desse estudo, foram realizadas as seguintes excursões: a) região norte (nas proximidades do Reservatório Billings); b) regiões nordeste e sudeste (nas proximidades da Rodovia Imigrantes); c) regiões oeste e sudoeste (nas proximidades da estação evangelista do bairro Engenheiro Marsilac e da Fazenda da Capivari da Sabesp); d) região sudeste (nascentes do Rio Cubatão de Cima) e região central; f) região leste (estrada do Krukutu, estrada para o porto de areia e para o bairro Santa Cruz); 7) que foram realizadas oficinas para levantamento e sistematização das informações, as quais trataram dos seguintes temas: a) as atividades desenvolvidas nas aldeias e áreas de uso: b) as questões da terra; c) agricultura; d) caça; e) coleta de espécies vegetais; f) criação de animais para alimentação; g) pesca; h) atividades de lazer; i) água; j) energia; l) relações de trabalho; m) questões referentes a problemas passados, atuais e futuros, como ameaças de invasão, exploração e uso do entorno das áreas por pessoas que não pertencem à comunidade indígena, mudanças no modo de vida da comunidade em decorrência da interferência de

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

agentes externos; n) compreender e sistematizar informações sobre as relações de contado com a população do entorno que não pertence à comunidade indígena; 8) que os dados dos levantamento sobre os locais e os recurso ambientais, resultantes dessas oficinas e excursões e das entrevistas realizadas, foram sistematizadas e mapeados, e, para que os participantes pudessem identificar nas imagens de satélite os dados relevantes, foram abordadas noções sobre escala, relevo e coordenadas geográficas, as quais foram facilmente compreendidas pelos participantes por possuírem noções sobre espaço e localização; 9) que, para realização do mapeamento participativo, foram utilizadas ferramentas como imagens de satélite, câmera fotográfica e GPS; 10) que as atividades de campo demonstraram que a topografia das áreas ocupadas pelas aldeias é levemente acidentada, sua estrutura geomorfológica caracteriza-se pela proximidade da Serra do Mar, com morros recobertos por porções de florestas, e que os ambientes existentes encontraram-se bastante alterados em decorrência de ação antrópica causada, inicialmente, pela ação de colonização; 11) que a vegetação se compõe de remanescentes alterados da mata atlântica e a vegetação nativa existente apresenta uma significativa variedade de espécies arbóreas, arbustivas e herbáceas de grande importância para atividades econômicas e de subsistência da comunidade indígena local, que extrai, desse recursos, de maneira não-predatória plantas para uso medicinal, alimentar e para a fabricação de utensílios e artesanatos; 12) que, apesar da ação antrópica realizada pela população não pertencente à comunidade indígena, sobrevivem remanescentes da fauna primordialmente existente e que é representada por pequenos mamíferos, répteis e aves típicas da região de mata do Sudeste brasileiro, existindo, também, uma abundante microfauna formada por inúmeras espécies de invertebrados, fauna esta fundamental para a comunidade indígena, pois, além de constituir complemento indispensável para sua alimentação, possui valor simbólico e cultural para os índios; 13) que, do ponto de vista dos recursos hídricos, existem nessa região inúmeros cursos d´água, como riachos, cujas águas correm em direção à Represa Billings, e rios que descem pelos vales em direção às vertentes da Serra do Mar, a exemplo dos Rios Capivari e Cubatão de Cima; 14) que os índios guarani, radicados na região sul do Município de São Paulo, apresentam conhecimentos profundos dos ambientes em que vivem e dos quais utilizam recursos para reprodução de sua sociedade e cultura, através de práticas tradicionais de uso e conservação, práticas estas que, se por um lado, refletem o acúmulo do conhecimento transmitido através de gerações, por outro, não provocam a total exaustão desses recursos, e uma dessas prática consiste no constante movimento de mudança das áreas utilizadas para caça e coleta de espécies animais e vegetais, dinâmica esta que possibilita, contrariando o senso comum, a recuperação dos ambientes e espécies manejados; 14) que, apesar das restrições à utilização dos recursos ambientais em virtude da perda de seu território, os guaranis continuam realizando suas atividades tradicionais - caça , pesca e coleta -, ao mesmo tempo que buscam alternativas – artesanato e criação de galinhas - que lhes permitam a satisfação de suas necessidades, e, para realizar tais atividades, utilizam o caminho das ferrovias e as trilhas existentes nas matas; 15) que, em relação às atividades agrícolas, essas são praticadas em roças familiares, onde, de modo geral, são cultivadas mandioca, batata-doce, milho, banana, arroz e cana-de-açúcar, e outras espécies são plantadas ao redor das casas, nos jardins, criando, também, para o seu sustento, galinhas, patos e peixes; 16) que essas comunidades costumam pescar na Represa Billings e em alguns rios da região, principalmente nos afluentes dos Rios Capivari e Branco, utilizando, nessa atividade, varas de bambu e anzóis, redes de espera e tarrafas, e as principais espécies pescadas são acará, traíra, bagre, lambari, jundiá, tilápia e carpa, e que, atualmente, em virtude da degradação da qualidade dessas águas, o que compromete tal atividade, esse povo, devido à grande importância que

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

dá a esse alimento, passaram a adquiri-lo pelas mãos dos comerciantes ambulantes; 17) que os recursos vegetais coletados por essas comunidades são utilizados em seu consumo alimentar, para construção de suas moradias e produção de utensílios (colares, instrumentos musicais, arco e flecha e miniaturas de animais) para seu próprio uso ou comercialização, e se encontram cada vez mais escassos, a exemplo da madeira para a construção de moradias, em decorrência da pressão exercida sobre esses ambientes pela comunidade não–indígena; 18) que a atividade da caça não é realizada cotidianamente, mas de vez em quando, até mesmo pelo fato de essa comunidade respeitar um período de "resguardo" dos animais entre os meses de agosto a novembro, o qual corresponde ao "tempo da criação" e tem como objetivo dar a oportunidade de os animais dispensarem cuidados aos seus filhotes, evitando, assim, uma sobre-exploração das espécies; 19) que se constatou, com a sistematização das informações e com o levantamento histórico dos problemas sócio-ambientais, que o processo de perda territorial é o maior responsável pelos problemas enfrentados atualmente pelos Guarani, na medida em que essa perda colaborou para a deterioração das condições de vida das famílias, com a escassez de recursos ambientais nas proximidades das aldeias, a falta de áreas para o cultivo de roças, a deterioração da qualidade da água, entre outros problemas; 20) que, igualmente como a maioria das sociedades ameríndias, os Guarani são grandes conhecedores dos elementos e recursos dos ambientes que ocupam e utilizam, como bem demonstram as práticas de que lançam mão na medida em que estas não alteram as dinâmicas desses ambientes; 21) que a interação do Povo Guarani com os ambientes que ocupam e utilizam só pode ser mantida se estes contiverem espaço e recursos que possibilitem a esse povo preservar suas formas tradicionais de uso e conhecimento, ou seja, desde que exista um mínimo de espaço territorial que abrigue razoável diversidade de ambientes e de recursos de modo a garantir a esse povo a sua reprodução biológica e cultural; 22) que, como já foi dito, a área de uso e ocupação dos ambientes por essas comunidades não se limitam às terras atualmente demarcadas, e, sim, perfazem um polígono muito maior cujos limites ao Norte ficam a uma distância mínima de 3,6 km do traçado do Trecho Sul do Rodoanel 23) que o Povo Guarani vem, ao longo das últimas décadas, sendo progressivamente afetado pelo processo desordenado de ocupação e por projetos de desenvolvimento implantados na região, o que, de acordo com o Artigo 231 da Constituição Federal, deverá ser compensado, e isso igualmente poderá acontecer com a implantação do Trecho Sul do Rodoanel Mário Covas, cujo traçado, apesar de não atingir diretamente as aldeias indígenas, poderá provocar adensamento populacional, incremento de projetos de urbanização e produção, mesmo que não estejam previstos pelo projeto original desse trecho, aumento da circulação de veículos e do processo de desmatamento e desgaste do solo; 24) que, em virtude da exigüidade da terra em relação ao contingente populacional indígena, se torna necessária a revisão da demarcação dessa terra, o que vem sendo postergado pelos estatais responsáveis, especificamente Funai e Ministério da Justiça; 25) que a ampliação das áreas demarcadas das aldeias Tenondé Porá e Krukutu, se por um lado protegerá seus moradores da interferência exercida pela ocupação do seu entorno, conferindo-lhes a oportunidade de praticar em sua plenitude seus modos de vida e os valores de sua cultura, por outro lado, restringirá os impactos de uma ocupação desordenada em áreas de preservação permanente e de proteção dos mananciais; 26) que, visando mitigar e compensar os possíveis impactos a serem causados com a construção do Trecho Sul, deverão ser implementadas, entre outras, as seguintes ações: a) inserção das lideranças Guarani entre os representantes efetivos no conselho previsto; b) inserir, nos cenários de implantação de acessos futuros com a Avenida Sadamu Inoue e com a Estrada do M´Boi-Mirim, a simulação apresentada no documento "Impactos econômicos e sociais da implantação do Rodoanel", de forma a produzir

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

estudos sobre alterações urbanas na região de Parelheiros, o que possibilitará avaliar os impactos que serão causados no território Guarani e, também, propor medidas de mitigação no âmbito do licenciamento ambiental dessa obra; c) firmar compromissos, adotar ações e obter recursos com vistas à identificação e à demarcação de terras que abranjam o uso e a ocupação do solo pelas comunidades Guarani de Tenondé Porá e Krukutu; que dêem continuação a esse estudo, de modo a que ele realize um efetivo acompanhamento das atividades sazonais praticadas por esse povo e torne viável uma compreensão mais ampla e completa de suas interações com os ambientes; e, por último, que dêem lugar a elaboração e implementação de um plano de gestão com os seguintes objetivos: dar continuação às pesquisas sobre as formas de manejo tradicional visando a valorização do conhecimento desse povo e a retomada de determinadas atividades pelos seus descendentes; elaborar um plano de uso e ocupação das terras a serem demarcadas bem como dos recursos ambientais; implementar um plano de proteção e vigilância dessas terras e de seu entorno, de modo a evitar o agravamento dos impactos sobre as regiões que cada vez mais estão sendo ocupadas; promover a recuperação das áreas degradadas pelo uso contínuo e pelas atividades praticadas por agentes externos; promover a conservação ambiental através do fomento de atividades não-predatórias; e, finalmente, promover a adequação das políticas ambientais com a finalidade de considerarem as especificidades do modo de ser do Povo Guarani. 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 o Coletivo das Entidades Ambientalistas era favorável a que, no Estado de São Paulo, fossem aprimorados os instrumentos de avaliação de impacto ambiental, de modo a tornar possível apresentar à sociedade, antes da execução de qualquer obra, uma perspectiva dos impactos ambientais que ela poderia causar, e que o Rodoanel, tal como se apresentava, era uma obra ambientalmente inviável, uma vez que acarretaria custos elevadíssimos para a sociedade, porque, sem dúvida, retiraria da RMSP a pouca sustentação que ela ainda possuía, em particular no que dizia respeito aos recursos hídricos; que, apesar de essa discussão vir-se prolongando ao longo de sete anos, esse processo se pautava por uma agenda política, e, em virtude dos sérios transtornos que causaria, vinha sendo apresentado em fatias, e não no seu todo, e utilizou uma série de outros artifícios, entre os quais uma Avaliação Ambiental Estratégica que, embora oferecesse uma visão do empreendimento como um todo, não contemplava aspectos fundamentais de sua fragilidade ambiental; que lhe causava preocupação o fato de ver os índios, que sofreriam sérios impactos com essa obra, trocando seus bens ambientais por espelhinhos e colares, ou seja, recebendo – ele e o seu patrimônio inalienável – o mesmo tratamento que foi dispensado aos seus ancestrais à época do descobrimento; que não se podia mais aceitar a lógica desenvolvimentista-colonialista, pois os parâmetros haviam mudado e a questão ambiental atualmente se revestia de uma consistência legal consolidada; que o Rodoanel se inseria em uma região significativamente antropizada, formada pelas Regiões Metropolitanas de São Paulo, Campinas e da Baixada Santista, que se caracterizava por uma ocupação populacional intensa, com grande demanda de bens de insumo ambiental e que se expandia de forma continuada sobre o Planalto de Piratininga, que, à época do descobrimento, era coberto por matas e florestas que garantiam a regulação climática e uma temperatura constantemente amena, com chuvas que copiosamente ocorriam dia sim, dia não; que, depois de 500 anos de devastação, encontrava-se em curso um processo de expansão da mancha urbana sobre esse mesmo planalto, expansão esta que se iniciou na década de 50 e, a partir da década de 70, alcançou as áreas de mananciais; que a regulação climática era um elemento extremamente importante e estava diretamente relacionado com a proteção das águas e era a ausência dessa regulação que fazia com

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

que houvesse uma diferença de até dez graus de temperatura entre o centro e a periferia da mancha urbana, o que dava lugar à formação de ilhas de calor, para as quais contribuíam também a intensa impermeabilização do solo e a retenção de poluentes, que a conjugação desses fatores acarretava problemas na saúde da população, os quais se agravam quando a concentração dos poluentes ultrapassava os limites aceitáveis, problemas estes que se remetiam, em última análise, à escolha incorreta de uma matriz de desenvolvimento que tinha como base o petróleo - um combustível fóssil que possibilitava ganho de mobilidade, mas, também, a perda da saúde; que o questionamento sobre a escolha dessa matriz vinha novamente à tona com a discussão desse anel viário, pois os impactos que ele provocaria fazia com que as pessoas perguntassem a si mesmas se chegar mais rápido a um determinado destino compensava perdas qualitativas tão irreparáveis; que uma das exigências colocadas pelo Ibama referia-se à Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, cuja função era seqüestrar os poluentes que pairavam sobre o entorno da metrópole e promover a refrigeração das ilhas de calor, garantindo melhor qualidade de vida, mas que, apesar do reconhecimento da importância dos ecossistemas presentes nesse espaço a ponto de a Unesco considerar, em 1993, patrimônio da humanidade, ainda hoje eles vinham sendo vilipendiados e suprimidos, pois, desde essa data até o ano 2000, os desmatamentos nele havidos correspondiam a trinta e quatro Parques do Ibirapuera; que o papel do Estado de promover a proteção dos recursos ambientais ficava absolutamente comprometido, e isso se tornava mais grave, nesse momento, quando o setor de transportes anunciava à sociedade que o estado de degradação ambiental da RMSP era irreversível; que, além de se tratar de uma obra rodoviária que não se adequava às condições ambientais existentes hoje na RMSP, uma vez que grande parte do Trecho Sul atravessaria regiões de mananciais onde viviam aproximadamente 2 milhões de pessoas, ela não se fazia acompanhar de uma política de proteção ambiental capaz de minimizar os danos que provocaria e o passivo ambiental que já existia nessas áreas; que, por exemplo, só na Península do Cocaia, havia moradias dentro dos mananciais e a verticalização dos prédios alcançara mais de sete andares, e, embora estivesse proibida a implantação de novos loteamentos, a população continuava adentrando os mananciais, contribuindo para polui-los também com carga difusa; que, só para se ter uma idéia, 900 quilômetros das margens da Represa Billings encontravam-se totalmente reticuladas, seu espelho d´água possuindo apenas 120 quilômetros e seu formato contribuindo para que os pequenos corpos d´água que ai se faziam presentes se tornassem cada vez mais frágeis, e, nas áreas dos braços localizados ao norte de seu corpo central, que havia sofrido significativa perda de água, haviam sido construídos até mesmo campos de futebol, e o conjunto desses fatores, juntamente com o processo de assoreamento de que se faziam acompanhar, concorria para que esse reservatório, a cada dia, perdesse mais e mais sua capacidade de armazenamento; que, ao lado de tudo isso, onde ainda existia água nessa represa, a lâmina vinha-se tornando tão estreita a ponto de não mais permitir 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 precisa de sua capacidade de armazenamento de água, podendo chegar a 25%, embora o Estado admitisse ser apenas de 10%, e, com relação à sua capacidade de produção, se admitia que ela inquestionavelmente diminuíra em aproximadamente 50%, passando a média anual de produção, que era de 28m³/s em 1935, a ser de 14m³/s no dias de hoje, e, diante de tudo isso, o prognóstico era que, em cinqüenta anos, restasse apenas seu corpo central, inviabilizando-se, de modo definitivo, esse reservatório, para o que o Trecho Sul do Rodoanel muito contribuirá ao se inserir em seu caminho, atravessando o Braço do Rio Grande, e fazendo o percurso de outras águas que sobrevivem com dificuldade no entorno da

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

metrópole; que, ao lado disso, o sistema viário de São Bernardo do Campo, ao se interligar com as Rodovias Anchieta e Imigrantes e com o Rodoanel, na mesma medida em que se ampliará contribuirá com a indução à ocupação; que outro problema que esse Município enfrentará com a implantação do Trecho Sul se localizará precisamente no Parque Municipal do Pedroso, fato este reconhecido pelo Ibama, que recomendou fosse escolhida uma outra alternativa para o traçado nesse trecho e não aquela oficialmente apresentada, o que encontra resistência por parte do empreendedor, embora tal intervenção seja suficiente para demonstrar a inviabilidade ambiental do Trecho Sul do anel viário, pois, apesar de ter havido algum consenso entre o segmento do Estado propositor desse projeto e as Prefeituras do ABC, ele se baseou tão-somente em interesses econômicos; que outro trecho inviável ambientalmente era aquele que interviria na várzea do Rio Embu-Mirim, manancial que garantia a qualidade hídrica daquela região; que, em vista de um diagnóstico insuficiente, de uma verdade que possuía apenas conteúdo político, ou seja, falsas premissas, ter-se-ia, conseqüentemente, uma resposta falsa, o que colocava em jogo a democracia ambiental, representada nesse contexto pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente e por procedimentos como as audiências públicas, que era a voz da sociedade nesse processo. César Pegoraro, igualmente representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, comentou que o termo de referência elaborado pelo Ibama para o EIA/RIMA do Trecho Sul do Rodoanel dava lugar a uma discussão sobre as áreas prioritárias para conservação ambiental, que, segundo esse termo, eram aquelas que possuíam extrema importância biológica, importância esta igualmente reconhecida pelos estudos elaborados pelo Ministério do Meio Ambiente, por entidades ambientalistas e pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente, e que, em contrapartida o EIA/RIMA, especialmente os estudos sobre fauna e flora, elaborados no prazo de dois meses tão-somente e que, por isso, não demonstravam nem a influência da sazonalidade sobre as espécies faunistícas e vegetais nem a importância da área em que se encontravam e que sofreria uma influência direta projeto, dado que cobriram apenas 0,1% de sua extensão, não refletiam a especificidade desse meio e nem sua importância; e que, em relação ao Parque Municipal do Pedroso, reiterava as colocações feitas pelo seu antecessor de que fosse acatada a proposição do Ibama de se alterar o traçado do Trecho Sul nesse Município, e que não era sem motivo que esse empreendimento fora apelidado de "Transmanancial", uma vez que cortaria impiedosamente os mananciais da região sul da RMSP, embora outros traçados pudessem fazer o mesmo que ele faria, ou seja, transpor a metrópole, cuja necessidade era preconizada, sem provocar intervenção nos mananciais, como no Rio Embu-Mirim, que contribuía efetivamente para a formação da Represa Guarapiranga; que a realidade do Rodoanel fora demonstrada com a construção do Trecho Oeste, cuja metodologia possuía grandes falhas, entre as quais a construção de acessos irregulares, e problemas continuam surgindo com o seu funcionamento, como manutenção precária, atropelamentos e indução à ocupação, como bem testemunhava o recente surgimento do Bairro Jardim Rodoanel, mais uma comprovação de que a ocupação era um fenômeno associado à abertura de rodovias. O Secretário-Executivo consultou o Plenário se poderia, excepcionalmente, conceder a palavra ao médico Renato Aleman, que se encontrava presente mas fora chamado para atender uma emergência médica. Como nenhuma oposição foi feita a essa excepcionalidade, Renato Aleman teceu as seguintes considerações: que a população de São Paulo reconhecia a importância do Rodoanel, cujo funcionamento possibilitaria que fosse desafogado o trânsito da RMSP e, portanto, diminuído o número de automóveis de que circulavam em suas avenidas e, com isso, diminuída também a emissão de poluentes, contribuindo, desse modo, para a melhoria da qualidade do ar, mas essa mesma população também reconhecia a necessidade de serem implementadas as compensações

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

ambientais propostas, entre outras a construção e a instalação dos Parques Estaduais de Bororé e Jaceguava, de modo que esse anel, além de favorecer o desenvolvimento econômico, contribuísse mais ainda para a melhoria da qualidade de vida das futuras gerações; que, como morador da região do Bororé há sessenta anos, região que se tornou, nesse período, área de proteção ambiental, testemunhara o processo de ocupação desordenada, com a construção de favelas, e suas decorrências, como destruição da mata, assoreamento dos braços da Represa Billings, e que esses motivos o levavam a torcer para que, efetivamente, o Rodoanel, construído, contivesse esse processo de degradação em curso, pois, com a contrapartida que ofereceria, como a construção desses parques estaduais, poderiam ser barradas as invasões e a derrubada de mata que aconteciam todos os dias e cuja interdição só algumas vezes ocorria com a atuação da Polícia Florestal. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes das entidades da sociedade civil. Babi Nogueira, representante da Ibioca-Nossa Casa na Terra, comentou: que o Governo Estadual estava na contramão da história, pois, enquanto muitos Países lutavam, nesse momento, pela preservação da mata e pela manutenção dos recursos hídricos, em São Paulo se propunha supressão de vegetação, o que destruíria a Natureza, crimes estes diariamente noticiados pela imprensa, como também eram denunciados, através dela, os descuidos com a saúde pública - como bem comprovava a ocupação de 60% dos leitos hospitalares por portadores de doenças que se relacionavam com a falta de saneamento – e a ausência de políticas públicas habitacional e de transporte, fatores estes que, juntos, contribuíam para a destruição do meio ambiente e para a deterioração da qualidade de vida nas grandes cidades; que, em relação à proposta de traçado feita pelo Ibama em seu termo de referência, cujas principais justificativas eram evitar intervenções no Rio Embu-Mirim e suas várzeas – responsável pelo fornecimento de 30% da água da Represa Guarapiranga -, o empreendedor manifestou-se contrariamente, alegando que o traçado escolhido para o Trecho Sul por esse estudo ampliaria a área de várzea, e se manteve insensível às denúncias das agressões diárias a esse manancial, com lançamento de esgoto doméstico e industrial, construção de aterros em suas margens e várzeas, ausência de mata ciliar e assoreamento do seu leito; que o abraço que o Trecho Sul daria nesse rio e em sua várzea, semelhante àquele dado no Parque Ecológico do Tietê, não surtiria o efeito propalado de impedir novas invasões, pois a construção de toda e qualquer rodovia induzia à ocupação, o que bem ilustrava o Trecho Oeste, cujos terrenos disponíveis no entorno se tornaram objeto de conflito entre as imobiliárias, provocandoverdadeira febre nesse mercado e o surgimento, entre outras construções, de grandes galpões e de depósitos, além de não ter sido implementada nenhuma compensação, que não se podia acreditar ter sido por falta de recursos, pois, por certo, isso impediria a construção do Trecho Sul; que aproveitava a oportunidade para alertar a todos que, se esse EIA/RIMA for enviado ao Consema, naturalmente será aprovado, pois existem apenas seis representantes ambientalistas, em um total de trinta e seis, com assento nesse Conselho, votando os demais conselheiros sempre favoravelmente ao Governo. Álvaro Stefani, representante do Centro das Indústrias do Estado de São Paulo-CIESP, comentou que o representante do empreendedor, Paulo Tromboni, tem recebido em seu gabinete todos aqueles que o procuram, fornecendo as informações que solicitam e dirimindo todas as dúvidas, e que também o Secretário do Verde e Meio Ambiente do Município de São Paulo, Eduardo Jorge, era um exemplo de cidadania e de dedicação à causa ambiental e, portanto, à preservação do meio ambiente da Cidade de São Paulo; e que, diante do quadro irreversível de ocupação urbana, a construção do Rodoanel no Trecho Sul destacava um contexto em que se tornava imprescindível a implantação dos parques propostos pelo empreendedor como medida de compensação. Fernandes José dos Santos, representante da Associação Brasileira dos Distribuidores de Produtos Químicos e

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

Petroquímicos, fez a leitura do documento cujo original foi encaminhado ao DAIA e cuja cópia integra a pasta dessa audiência. Luzinete Maria Zanelli Adriani, representante do Conselho Comunitário Chácaras Porongaba, comentou que as Represas Billings e Guarapiranga, responsáveis por 23% da água necessária ao abastecimento da RMSP, não suportariam mais essa agressão, e a inviabilidade definitiva desses dois mananciais, levando-se em conta que de toda a água existente no Planeta apenas 3% era doce, tornaria mais grave ainda mais a questão dos recursos hídricos num contexto mundial em que se discutiam formas de evitar-se uma iminente escassez, preocupação essa que levou o Presidente Lula e a Ministra do Meio Ambiente, Marina Silva a assinarem decreto que objetiva a proteção desses recursos, e que, por isso, na medida em que ameaçava esses mananciais e as áreas úmidas e preciosas envoltórias, o Trecho Sul do Rodoanel vinha de encontro a essa política de proteção, pois , entre outros impactos igualmente graves, levaria à extinção cerca de cento e vinte e três nascentes, o que era desastroso uma vez que o País já enfrentava uma série crise de indisponibilidade hídrica, porque só no Estado de São Paulo dois sistemas - Cantareira e Alto Tietê - encontravam-se em via de entrar em colapso; que, por esses motivos, repudiava fosse essa a última audiência sobre esse traçado, também porque os estudos apresentados não haviam contemplado as exigências feitas pelo acordo estabelecido entre a Dersa, Ministério Público Federal, Ibama e Secretaria de Estado do Meio Ambiente. Arlete Santana, representante da Comissão de Acompanhamento das Leis da Assembléia–Cala, procedeu a leitura do seguinte manifesto: ”É notória a importância da vegetação para a manutenção da qualidade de vida e do equilíbrio climático dos habitantes que moram principalmente em grandes metrópoles como a nossa. Entre 1986 e 1999, ou seja, em apenas treze anos, o Município de São Paulo destruiu 30% de sua mata e o Grande ABC em 100 anos eliminou 50% de sua cobertura vegetal. Somente na região da Bacia Billings o desmatamento acelerado reduziu a mata atlântica existente em toda a área da bacia a 53% da original. Entre 1989 e 1999, a região dessa represa teve um crescimento urbano de praticamente 32%. Na cidade de São Paulo restam apenas 5% da vegetação existente desde a sua fundação. Especialistas demonstram que a RMSP pode economizar milhões de reais em tratamento de água, obras contra enchentes e internações hospitalares, para isso basta reverter o desmatamento em seu cinturão verde. Um dos maiores vilões do efeito estufa, como afirmava matéria pública no último dia 21 de setembro na “Revista Veja”, é o desmatamento, que aparece em segundo lugar como fator de aumento da poluição. Os serviços prestados pela mata podem ser difíceis de quantificar, mas sua ausência pesa diariamente no bolso dos paulistanos. Um dos exemplos são as enchentes. A dragagem dos canais da cidade consomia, anualmente, 19 milhões de reais, cada “piscinão”, 15 milhões. Os custos da perda da nossa preciosa mata atlântica, uma das mais ricas em espécies no Mundo, se fazem sentir no aumento das doenças e na perda da qualidade de vida. A poluição mata. O excesso de mortes atribuídas à poluição é de sete a oito pessoas por dia. Os custos hospitalares, portanto, também são aumentados, chegando a 320 milhões por ano. São Paulo é a sexta cidade mais poluída do mundo. O próprio EIA/RIMA descreve: haverá impactos na qualidade do ar durante a construção e aumento da poluição quando em funcionamento. Supressão da vegetação na área diretamente afetada, ou seja, perderemos 297 hectares de formações de florestas. Como vocês estão vendo nesse filme. Mata de primeira categoria. Árvores das mais variadas espécies, com mais de 50 anos serão derrubadas e compensadas, segundo a Dersa, com parques em outros locais, onde serão plantadas mudas de árvores.Surge a pergunta: tira-se uma árvore de 50 anos e se planta uma muda num parque longe da área afetada? E o ecossistema local que será destruído afetando a produção hídrica do manancial? Essa vegetação de décadas é fundamental para essa produção e não pode ser retirada. Esse traçado

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

desmatará área verde mais próxima da cidade, piorando ainda mais a qualidade do ar. O assoreamento será inevitável, ocasionado pela perda do tecido verde e pela passagem desse traçado em área de manancial. Contaminação do solo por vazamento de produtos perigosos, combustíveis e lubrificantes durante a construção. A interferência nos corredores ecológicos, alteração do número e da composição das comunidades animais. Afugentamento dos animais aumentando os atropelamentos. Alteração das encostas e do aumento da erosão. Precisamos parar enquanto é tempo. Não podemos admitir que, enquanto todo o Mundo discute ecologia e como salvar as áreas verdes remanescentes, esse traçado caminha na contramão. Nada pode substituir a natureza e seus ecossistemas. Nenhum programa de mitigação devolverá o que perderemos. "Rodoanel em área de manancial é crime ambiental". Daniela Todesco, representante do Conselho Comunitário de Saúde de Franco da Rocha, declarou que, após a audiência pública de quinta-feira, 6 de outubro, realizada em São Bernardo do Campo, todos estavam indignados com a intransigência do empreendedor, pois nada havia mudado em seu projeto e o traçado continuava o mesmo, apesar de inúmeras entidades representativas demonstrarem os inúmeros problemas que ele provocará em uma das regiões mais frágeis da RMSP; que, por melhor que fosse a engenharia, da qual não duvidavam, era o princípio da precaução que deveria ser aplicado aos mananciais; que o Trecho Oeste era um claro exemplo de todos os problemas que poderiam vir a ocorrer com o Trecho Sul, e que, se estava sendo repetitiva – como alegou um integrante do Dersa –, isso se devia ao fato de o projeto não ter mudado nenhum milímetro; que ninguém era contrário ao progresso, mas, ao mesmo tempo, ninguém poderia esquecer que 123 nascentes seriam extintas por esse traçado, como também o seriam a qualidade e a quantidade dos recursos hídricos que sobreviveriam, a vegetação, principalmente aquela existente em áreas mais próximas das nascentes, cuja presença é indispensável à manutenção de qualquer corpo d´água; que vários biólogos estiveram na região e identificaram espécies endêmicas em extinção, mas, por serem funcionários do Governo estadual e municipal, não puderam assinar o laudo, pois, se assim procedessem, corriam o risco de serem demitidos, o que comprovava a sobrevivência, ainda hoje, de resquícios da ditadura militar; que, diferentemente daquilo que a Dersa sustentava, ou seja, que o Trecho Sul do Rodoanel constituirá uma barreira à ocupação, o estudo sobre o Trecho Oeste realizado pela USP mostrou o contrário; que matéria publicada no jornal "Diário do Grande ABC" afirmou que, se essa obra não for licenciada até o mês de abril, o Governador ficaria impedido de construí-la, e, alheia ao tempo eleitoral, a Procuradora Ana Cristina Bandeira Lins afirmou que essas audiências seriam inócuas, que seu efeito seria apenas educativo, uma vez que não foram apresentados os estudos exigidos pelo Ibama; que, no dia 5 de outubro último, no entanto, esse mesmo jornal informou que o Ministério Público Federal e Estadual, a Dersa e o Ibama haviam fechado acordo para a realização dessas audiências, as quais teriam eficácia para o licenciamento dessa obra, embora não tenham sido apresentado,s como afirmou essa procuradora, os estudos exigidos. Caroline Dáfne e Elza Martins realizaram uma encenação através da qual simulavam a situação de animais, principalmente dos passarinhos, que haviam perdido seus ninhos com a construção do Rodoanel, e essa encenação se referiu, também, à necessidade de chamar a atenção das autoridades sobre a possibilidade de ocorrer alguma catástrofe com os desmatamentos e a fuga dos animais e sobre a necessidade de todos se unirem numa única luta de resistência à construção do Rodoanel.. Shirlei Silva Araújo, representante da Sociedade Amigos dos Bairros Jardim Marco Pólo – São Bernardo do Campo, cantou, em *play black*, uma paródia inspirada na música de autoria de Roberto Carlos chamada "Progresso". Daniel Tomandel, representante da Associação dos Amigos de Bairro Pedra Branca em São Bernardo do Campo, declarou que não era ambientalista, mas pertencia

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

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, uma vez que controlava as ilhas de calor que tinham lugar nas grandes cidades, no centro em direção à periferia, e que eram provocadas pela degradação ambiental com a substituição da vegetação por edificações, a exemplo da faraônica obra do Rodoanel e da intensa impermeabilização do solo das ruas e avenidas da RMSP; que as ilhas de calor atraiam chuvas cada vez mais intensas, gerando inundações, e que a gravidade desse fato podia ser exemplificada com os desmoronamentos e enchentes ocorridas recentemente em São Bernardo do Campo, pois, quanto menor era o tecido verde, maior destruição havia; que, em virtude da ocupação urbana, os rios perderam suas várzeas e as áreas, sua cobertura vegetal primitiva, e isso vinha-se dando de modo acelerado; que as enchentes eram 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 que, portanto, as alterações nos ecossistemas realizadas pelos habitantes das grandes cidades eram 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. Rosane Aparecida Coury, representante da Sociedade Chácara Vale–São Paulo, leu um manifesto que informava 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 dizia respeito à indução à ocupação das áreas de mananciais; que muitas dúvidas e questionamentos foram levantados e não esclarecidos pelos especialistas presentes e uma das principais conclusões do modelo matemático apresentado nessa oportunidade foi que o Rodoanel não provocaria indução à ocupação, mas, em virtude da complexidade desse tema, foi solicitado pelo Ministério Público Estadual laudo acerca da fórmula utilizada nesse modelo matemático, e o laudo apresentado pela USP trouxe importantes informações, entre as quais um questionamento sobre a efetiva necessidade de implantação desse anel viário, e a esse respeito nenhuma resposta foi oferecida, não se sabendo até hoje se esse empreendimento constitui realmente a solução para os problemas de logística e de trânsito da RMSP; que foram 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 e avaliar a influência da melhoria da acessibilidade sobre a decisão relacionada com a localização de empresas e com a 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 se tornava mais difícil quando se tratava de assentamentos precários e informais que se encontravam dispersos ao longo de todo o traçado; d) que houve, sim, crescimento da mancha urbana antes, durante e após a conclusão do Trecho Oest e; e) que facilmente se identificava 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 representara uma barreira de expansão à mancha urbana; f) e que, se essa indução era certa, era necessário investigar-se o que aconteceria com os

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

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 a que essa fosse a última a ser realizada, tendo em vista o fato de não ter-se cumprido 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, uma vez que não se encontravam 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 ao Consema, ao Ibama, ao Ministério Público Federal e aos Prefeitos dos Municípios envolvidos, para que lutassem com o objetivo de que esse projeto se adequasse às diretrizes legais. Luiz de Deus Tavares, representante do Comitê da Bacia do Alto Tietê, comentou que a Dersa não cumpriu o que havia acordado em relação ao Trecho Oeste, o que gerou um passivo ambiental significativo, inclusive com a construção de aterro com material inerte nas áreas lindeiras, 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", cujo foco político era 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 sendo marcados todos os deputados, vereadores e prefeitos das cidades que apoiavam esse 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, e que não considerava esse evento uma audiência pública, mas uma reunião de esclarecimento, pois os presentes não tiveram acesso aos documentos pedidos pelo Ibama. Adeilson Arruda Silva, representante da Associação de Gestão e de Desenvolvimento 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 Represa 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. Lúcia Melo Rodrigues, representante da Associação Flora–Cantareira, declarou que seu manifesto dizia respeito aos acidentes com cargas perigosas, porque notícias retiradas do *site* "Consciência" relatava que a freqüência elevada de acidentes com transportes rodoviários de produtos perigosos fazia com que fosse considerada uma fonte significativa de riscos ambientais e à saúde; que, imaginando-se que o Rodoanel passaria nas áreas de mananciais principalmente na Represa Billings, seriam colocadas, segundo o EIA/RIMA, caixas de contenção de vazamento, especialmente ao longo do Braço do Rio Grande, e, de acordo com especialistas, não existindo nem similares dessas caixas no Brasil nem norma técnica internacional que as certifique ou garanta sua eficácia, e que, diante desse fato, questionava o critério que garantia sua eficácia, principalmente levando-se em conta o enorme aumento do transporte de cargas perigosas; que, diante de tal perplexidade, se perguntava o que aconteceria com a água caso ocorresse acidente em dias de chuva, e, levando-se em conta que a região de mananciais já era uma área frágil, perguntava-se se ela teria condições de suportar as conseqüências desses acidentes. Meire

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

Pizzeli, representante da Comissão de Interesses Difusos e Coletivos da Subseção da OAB – Osasco, comentou que acompanhava passo a passo a discussão sobre o Rodoanel Metropolitano Mário Covas e que era impossível se debruçar sobre o Trecho Sul sem interligá-lo ao Trecho Oeste, trecho-laboratório para a Dersa e que se mostrou tecnicamente incorreto e ambientalmente inadequado; que, como Vice-Presidente do Sub-Comitê da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê-Pinheiro-Pirapora, encaminhou o ofício nº 5/2005 em 6 de junho último, através do qual formulava questionamentos sobre os impactos decorrentes do Trecho Oeste, mas que até agora não foi respondido apesar da vigência da Lei 10.650/2003, que estabelecia prazo de quinze dias para responder esse tipo de questionamento; que atribuía esse comportamento à ineficiência administrativa da Dersa, que se associava ao descaso com os cidadãos que não concordavam com o traçado Trecho Sul, por se tratar de um atentado ambiental; que, entretanto, o Governo não se preocupava com a possibilidade de a população não ter sua demanda de água atendida, uma vez que lsobrepunha os interesses econômicos àqueles da população que se relacionavam com a qualidade de vida e já possuía a meta de despender 5 bilhões para buscar água no Vale do Ribeira; que era um fato muito grave não se discutir nessas audiências outras alternativas de traçado, pois o objetivo desse empreendimento deveria ser melhorar a qualidade de vida da população da RMSP, e não ampliar o quadro da decadência urbana existente nessa região, tornando essas áreas vulneráveis, sujeitas à ocupação, e ampliando-as dentro da RMSP; que 41% das áreas de proteção de mananciais foram objeto de ocupação desordenada e, com a implantação desse empreendimento, 100% dessa área se tornaria degradada; que esse empreendimento deveria ter a responsabilidade social de revitalizar a área onde seria implantado, e não fazer "vistas grossas" à sublocação das moradias verticalizadas, não apresentando para elas nenhuma proposta de melhoria, inclusive com projeto habitacional digno de reassentamento dessa população; e que entendia que os estudos exigidos e ainda não apresentados deveriam ser discutidos em uma nova audiência pública, pois era necessário se ter cuidado com as áreas indígenas e não se adotar o mesmo procedimento que se adotou no Trecho Oeste, ao se fazer prospecções arqueológicas com retro-escavadeiras. Heitor Marzagão Tommasini, representante do Movimento Defenda São Paulo, comentou que possivelmente essa seria a última audiência pública a ser realizada antes desse empreendimento ser encaminhado ao Consema, e que provavelmente esse Colegiado, sem maiores contestações, o aprovará, e o "nó" que sentia no peito se devia à frustração de mais uma expectativa, pois o movimento ambientalista também defendia seus pontos de vista baseados em dados técnicos, os quais foram apresentados e questionavam a necessidade de caixas de contenção, traçados, preservação do verde, cuidados com a indução à ocupação, e tudo o mais que foi falado parece não ter sido levado em conta, pois quase nada mudou; que foram levantadas todas as intranqüilidades que a população sentia em relação a essa obra, que no começo foi comparada a uma serpente que, num processo de antropofagia, comia a si própria a partir do rabo, deglutindo toda a RMSP; que o movimento ambientalista defendia uma ética, que não era governamental, mas, sim, ambiental; que o Governador argumentava que essa obra provocaria pouco impacto, o que não era verdadeiro, pois era equivocada a metodologia utilizada, porque ela não dava sustentação a esse empreendimento, não tendo sido levado em consideração o princípio máximo que deva orientar a conduta dos governantes e da população, que era preservar o meio ambiente; que seus sentimentos se deviam ao reconhecimento de que esse processo não teve a discussão técnica devida, porque se partia do ponto de vista de que existia um caos e, com base nele, não era possível planejar; que o argumento de que era possível implantar-se o Rodoanel, uma vez que esse empreendimento existia em outras cidade caía por terra porque nessas outras cidades não existiam as Represas Billings e Guarapiranga nem a

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

falta de estrutura governamental e de fiscalização nem tampouco o direcionamento econômico e político que existiam em São Paulo; que as dúvidas que persistiam não deveriam ser respondidas por complementações futuras, sem discussão e sem o aprimoramento a ser oferecido pela sociedade. Nelson Felipe, representante da Associação Brasileira da Indústria de Álcalis, Cloro e Derivados – São Paulo, fez a leitura do "Manifesto do Setor Cloro-Soda da Associação Brasileira da Indústria de Álcalis, Cloro e Derivados – Abiclor", cujo original foi encaminhado ao DAIA e cuja cópia integra a pasta desta reunião. Antônio Rossi dos Santos, representante do Terceiro Setor – Parelheiros, comentou que, inicialmente, repetiria as palavras de Glauber Rocha, "Eu vivo de viver lutando"; que os norte-americanos acabaram com os índios da América, os desarmaram e os massacraram, e agora defendiam a Amazônia, que era nossa, e que o melhor do brasileiro era ser brasileiro, e um povo que tinha história jamais seria vencido; que há trinta anos atrás foram desocupadas três mil casas, nas ruas Michigan e Francisco Dias Velho, para que a Dersa construísse uma via alternativa, projeto esse que nunca foi implantado, o que o levava a perguntar o que foi feito com esse dinheiro; que o Governador alegava que uma região, como Parelheiros, não poderia ter um hospital porque possuía apenas 140 eleitores, embora sofresse o efeito estufa, e o que estava faltando era um ajuste entre o Prefeito do Município e o Subprefeito de Parelheiros. Vilton Giglio, representante do Recanto dos Nobres de Araguava-São Paulo, comentou que não sabia por onde começar nem o que falar, mas chamava sua atenção o fato de não ter sido realizado nenhuma audiência em Parelheiros, embora se tratasse de uma região com carência de transporte e educação, como as demais regiões da periferia, pois era para lá que o Governo estava encaminhado os sem-terra, os descamisados, os sem-nada, os quais, depois, eram atingidos por obras como o Rodoanel, que os retiravam desses lugares e os encaminhavam para mais longe ainda; que várias matérias dos jornais da região discutiam a implantação do Rodoanel e os efeitos que essa obra causará no meio ambiente, e a Dersa não oferecia nenhuma resposta a todos os questionamentos feitos; que questionava também as pesquisas realizadas sobre a fauna e a flora em tão poucos dias, a deterioração do meio ambiente e a falta de consideração com a população. Rogério Zolim, representante da Associação Brasileira da Indústria Química, fez a leitura do "Manifesto da Comissão de Tranbsportes da Abiquim-Associação brasileira da Indústria Química", cujo original foi encaminhado ao DAIA e cuja cópia integra a ata dessa reunião. Bonfiglio Alves Ferreira, representante do Instituto de Pesquisa em Ecologia Humana-IPEH, comentou que responderia a seus antecessores, especificamente em relação às estatísticas do Trecho Oeste, porque se Hitler tivesse à sua disposição, nas décadas de 30 e 40, dados estatísticos, o trabalho de Goebls chegariam a resultados semelhantes aos da Dersa, que, como esse dirigente nazista, repetia várias vezes uma mentira para q ue ela se tornasse uma verdade, e que, se Goebls tivesse à sua disposição dados estatísticos, 100% dos alemães lhe dariam a popularidade para mandar para os fornos os 100 milhões de judeus que sozinho encaminhou; que as bacias de contenção não possuíam certificação nem eram asseguradas por qualquer norma da ABNT ou algum órgão de certificação, e não fazia trinta dias que a Dersa fez uma simulação, pois ainda se brincava com a precaução ambiental; que essa audiência pública deveria ser impugnada, pois ficou estabelecido, no acordo judicial que normatizava a realização das audiências públicas, que seriam convocadas duas audiências públicas, com a participação do Ibama, a serem realizadas na cidade de São Paulo, preferencialmente na Zona Sul, e em São Bernardo do Campo, com o objetivo de dar conhecimento público dos estudos realizados, aspectos esses que não estavam sendo cumpridos; que o objetivo dessas audiências e que o Ibama desse conhecimento público de todos os estudos realizados, e era uma vergonha que esse Governo repetisse os mesmos feitos de Mário Covas, quando, em 1999,

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

colocou duas penitenciárias em uma unidade de conservação; que se pretendia colocar, para a população, essa obra como fato consumado, sem lhe dar nenhuma satisfação; que Goebls estava vivo e trabalhava para a Dersa e repetia incessantemente que essa era uma obra maravilhosa; que o próprio Ibama não tinha condições de oferecer parecer opinando se essa obra era ou não ambientalmente viável; que, em relação ao meio biótico, as informações apresentadas dependiam de outras complementações a serem apresentadas pela Dersa, haja vista a necessidade de coleta e análise de material botânico de fauna; que, com relação à questão indígena, o relatório etno-ecológico foi enviado â Funai, no último dia 13, para análise, e que, portanto, ele não se encontrava à disposição; que a Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, era patrimônio da humanidade, não pertecendo, portanto, nem da Dersa nem ao Governo do Estado de São Paulo nem ao Ibama; e que a eficácia das audiências era reconhecida no Parágrafo 1º do Artigo 1º da Constituição da República, ao admitir que o poder e a soberania popular emanava do povo e seria exercido por seus representantes ou, diretamente, na forma da Constituição, e que, portanto, a audiência pública não era brinquedo, ela possuía força vinculante, pois, através dela, o povo fiscalizava, mas para isso o Estado deveria dar a informação correta e completa; que, por todas essas razões, reiterava seu pedido de nulidade dessa audiência, primeiro, porque o Ibama não estava à Mesa, não se encontrava no recinto dessa audiência, e que esse órgão foi interpelado através de um documento encaminhado com dezesseis itens sobre uma série de irregularidades apontadas com base no principio da precaução, pois o futuro dos nossos filhos não poderiam ficar sujeitos a "esse tipo de manobra nojenta, escusável e inaceitável". Iara Toledo, representante do S.O.S Manancial, comentou que, pelos princípios da precaução, da previsibilidade e do equilíbrio, princípios estes ambientais, com base nos quais não foi solucionado o passivo ambiental gerado com a construção e o funcionamento do Trecho Oeste do Rodoanel, como também aqueles causados com a construção do Parque Ecológico de Cotia, com o assoreamento, e nos ecossistemas e na fauna aquática, na Bacia Hidrográfica de Carapicuíba, nas nascentes existentes em Osasco e Carapicuíba, e com a não-implementação das medidas mitigadoras como recreação, sustentabilidade e monitoramento; e comentou que os mesmos tipos de impactos seriam causados com a implantação do Trecho Sul, declarando, ao final, que não era contrária ao Rodoanel nem ao progresso, mas entendia que o desenvolvimento deveria ter compromisso com a qualidade de vida e o compromisso ético com a atual e as futuras gerações, e que, por esses motivos, solicitava estudos sobre novas alternativas de traçado. Geraldo Aguiar Viana, representante da Associação Nacional de Transporte de Carga e Logística, depois de declarar que representava também outras entidades ligadas ao setor como a Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado de São Paulo, o Sindicato das Empresas de Transporte de Carga da RMSP, leu o manifesto "Rodoanel – Em Defesa do Meio Ambiente e da Qualidade de Vida da População", cujo original foi encaminhado ao DAIA e cuja cópia integra a pasta desta reunião. 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 resultava da situação calamitosa da política habitacional do País, e que, no "Núcleo Pintassilgo", em 2001, os moradores fizeram um acordo com a Procuradoria de São Paulo, em cujo contexto se obrigou a preservar os mananciais, e a Promotoria, por sua vez, 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. Paulo de Tarso Martins Gomes, representante da Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos, comentou que, antes de tudo, manifestava seu respeito pelo ponto de vista de todos que se

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

pronunciaram nessa audiência, e que reconhecia como importante a preocupação com a forma como esse anel viário seria executado, pois com as técnicas hoje existentes era possível uma construção segura e de boa qualidade; e que, como presidente dessa associação, apoiava à construção do Rodoanel levando em conta a situação atualmente existente, a qual fora exaustivamente demonstrada e demonstrada no manifesto dessa associação que passaria. Em seguida, fez a leitura desse documento cujo original foi encaminhado ao DAIA e cuja cópia faz parte da pauta dessa reunião. Cacique Tupã da Aldeia Krukutu comentou que participava de mais essa audiência pública, com o objetivo de mostrar que a Cidade de São Paulo foi construída dentro do espaço da terra indígena, e, hoje, mais uma vez lembrava que seu povo estava em Parelheiros, acompanhando, desde o começo, essa discussão; que cada vez que se falava de obras do Governo, fosse estrada, linha de transmissão ou hidrelétrica, seu povo ficava bastante preocupado porque cada obra o pressionava mais e mais e o fazia enfrentar mais dificuldades para sobreviver com sua cultura e tradição, uma vez que a terra, onde coletava material para produzir seu artesanato e para realizar as brincadeiras com suas crianças, ficava menos extensa e a influência da cidade trazia dificuldade para a vida das crianças; que, para a comunidade, essa era mais uma obra que ficaria próxima da aldeia, pois o crescimento de residências no entorno dessa estrada, ao mesmo tempo em que tornará as áreas de mananciais mais adensadas, farão com que essas residências se aproximem mais e mais de suas terras, que a Aldeia Krukutu, media tão somente 25 hectares e a Aldeia da Barragem, 26, e, se, por um lado, vida das cidades era importante, também o eram a sobrevivência da cultura indígena, que era a cultura nativa do Brasil; que justificava também sua participação nessa audiência pela preocupação que tinha em colocar de público a questão 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, pois não era entendimento das duas comunidades guaranis que representava as condições colocadas pelo antropólogo, cujas palavras constituiriam mais uma preocupação para essas 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 em um espaço restrito de terra e que, mesmo assim, só 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 prejudicaria todo o resto que está envolvido, que era a sociedade, todos os seres vivos e os indígenas, que são os verdadeiros donos dessa terra e que dela sempre viveram; que pretendia deixar claro que a realização do estudo etno-ecológico não era condição para a concessão da licença de instalação e nem sequer foi autorizada, por esse povo indígena, a concessão da licença prévia. José Carlos da Silva, representante do Grupo Ecológico Calangos da Mata, depois de declarar que o representante do Ibama não se encontrava na audiência, comentou que a demanda reprimida tomaria conta do Rodoanel e aconteceria, no Trecho Sul, o mesmo que aconteceu com o Trecho Oeste, pois havia todo dia congestionamento; que essa obra era inviável ambientalmente e do ponto de vista social, pois ela só consumiria recursos e nenhuma vantagem oferecia, a não ser a um pequeno grupo de empresários que se beneficiaria, pois ela continuaria espalhando miséria pela cidade de São Paulo; que o passivo ambiental gerado pelo Trecho Oeste não foi solucionado, que as exigências estabelecidas quando do licenciamento desse trecho não foram cumpridas, e que, como aconteceu com o licenciamento daquele trecho, às vésperas das últimas eleições para Governador, o Trecho Sul também seria aprovado a toque de caixa, porque se tratava de uma obra “eleitoreira”; que

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

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" que estavam desmoronando, assoreados, sem que nenhuma providência fosse tomada; que, enquanto os pareceres não forem discutidos, essa obra não poderia ser licenciada, e que lhe chamava também a atenção o fato de terem sumido alguns documentos, inclusive um da Sabesp, que afirmava ser inviável essa obra. Gil Augusto Tavares, representante da Associação dos Ex-Alunos de Engenharia e Arquitetura da Universidade de Stanford, propôs que se fizesse uma reflexão sobre fatos atuais e preocupantes, entre os quais esses que aconteciam com o maior ecossistema do Mundo, que era a Terra; que o aquecimento desse Planeta vinha-se dando de forma muito acelerada, e, como conseqüência, ocorriam o degelo das calotas polares, enchentes e furacões; que, segundo as Nações Unidas, para 6 bilhões de pessoas o padrão mínimo de vida aceitável exigiria duas vezes e meia a riqueza existente na Terra no que tangia aos recursos naturais, e, como era impossível importá-los, teria de se viver com as atuais restrições; que se sabia evidente o descontrole no que dizia respeito ao uso racional dos recursos, pois se usava de forma predatória a água e o petróleo, e que se havia invertido a proporção que existia na década de 50 entre aqueles que moravam no campo e aqueles que viviam na cidade, pois, atualmente, viviam no campo apenas 20% da população e 80% dela vivia na cidade, o que levava a uma rápida deterioração da qualidade de vida e, com isso, tornava-se necessário reparar mais rapidamente ainda o dano provocado; que uma das conseqüências advindas com a não-construção do Rodoanel seria o avanço da mancha para a região para a qual estava projetado esse anel viário, essa região rapidamente se degradaria com a destruição da fauna, da flora e dos mananciais e dos sítios arqueológicos, não serão construídos os parques projetados, e que, sem dúvida nenhuma, aumentará o trânsito urbano e, conseqüentemente, a poluição e as doenças que ela causava; que a cidade de São Paulo sem a infra-estrutura de que dispunha seria totalmente caótica; que o projeto de engenharia propunha um traçado que minimizaria as intervenções ao meio ambiente e o volume de cortes e aterros; que existia uma forte demanda, por parte da sociedade, de minimizar a degradação ambiental RMSP, e as pessoas que assim se posicionavam manifestavam-se contrárias à implantação desse projeto, e aquelas que se manifestam favoráveis a esse projeto entendiam que ele possibilitará uma reordenação da expansão urbana, diminuirá o "custo Brasil", melhorará a qualidade de vida e de lazer, protegerá a região de ações

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

predatórias e possibilitará a interiorização da economia, o que fará com que as pessoas deixem de migrar para as cidades grandes. Sérgio Costa, representante do Instituto de Engenharia de São Paulo, comentou ser a Represa Billings um manancial artificial, construído pelos engenheiros em uma época em que se precisava de muita energia para o desenvolvimento; que a troca de paradigmas ocorrida na sociedade, orientada pela maior preocupação com o meio ambiente, enfatizava a manutenção dessas enormes caixas d´água a céu aberto na Cidade de São Paulo, mas que isso não implicava taxar o Rodoanel como o grande vilão da água na Cidade de São Paulo, uma vez que o grande destruidor desse recurso era o crescimento desordenado da população e o uso e a ocupação do solo sem a devida fiscalização; que seria importante que a população de São Paulo participasse da audiência dessa obra de grande interesse público e acreditava que esse tema devesse continuar sendo debatido, mas que o Rodoanel deveria ser construído tal como foi pensado, ou seja, como rodovia fechada, para que cumprisse efetivamente seu papel; que, quando se iniciou a discussão sobre o Rodoanel, se dizia que ele deveria estar totalmente construído em 2005, o que não se tornou possível por falta de recursos financeiros, mas era necessário construir essa obra o mais rápido possível que o Instituto de Engenharia se colocava à disposição para oferecer as informações que a população julgasse necessária. Manoel Reis, vinculado a Fundação Getúlio Vargas, comentou que, em relação à redução de custos que esse anel viário promoverá, ela se deverá à redução de combustível, cujos custos são bastante significativos por causa dos engarrafamentos; que essa obra também promoverá redução de acidentes, em cerca de um terço; que, o Porto de Santos movimenta algo em torno de quarenta por cento de tudo o que o Brasil comercializa internacionalmente, algo em torno de 200 bilhões de dólares, e esses valores permaneciam parados nas marginais e, portanto, gerando um custo para o País absolutamente inaceitável, e que o Brasil buscava hoje o desenvolvimento, uma participação mais significativa no comércio internacional, com o que o Rodoanel muito contribuirá, e desenvolvimento para o Brasil significava melhoria de qualidade de vida e de rentabilidade; que, apesar do tamanho da economia brasileira, ela representava menos de 1% do comércio internacional, e um dos componentes para o crescimento desse valor é a melhoria de acesso ao Porto de Santos, equipamento esse que se relaciona com vários pontos do País e o Rodoanel era absolutamente necessário para que esse processo do comércio exterior se desenvolva; que, embora como já foi dito, o Rodoanel tenha que operar como um todo, o Trecho Sul é a saída para o Porto de Santos; que a melhoria da infra-estrutura brasileira deve ocorrer e que por este e por outros muitos motivos essa infra-estrutura era muito importante, e a demora em sua implantação significava uma perda em torno de 1 bilhão de reais por ano. Lucila Pinto de Moura, representante da S.O.S. Fauna–São Paulo, comentou que se admirava com a discussão de um assunto que não mereceria ser cogitado em virtude da morte que ele causaria a muitas nascentes e do prejuízo que causaria à flora e à fauna que já vinham sendo muito prejudicadas; que perguntava pela lógica do Rodoanel, pelo motivo de sua proposição, e que uma obra desse porte deveria ser proposta por uma entidade de gestão metropolitana, que gerenciasse, inclusive, o uso e a ocupação do solo e os impactos ambientais, e não pela Dersa, que era uma empresa que cuidava apenas do transporte; que o Estatuto da Cidade estabelecia que as regiões metropolitanas precisavam de uma entidade de gestão, e que, se por um lado, o Trecho Oeste poderia ser aceito como uma obra urbanística por se localizar numa área de expansão da cidade, por outro lado, o Trecho Sul não podia ser concebido como tal, mas sua construção e funcionamento provocarão impactos significativos numa região já extremamente frágil, o que poderá prejudicar o abastecimento da água, inclusive com o adensamento da população; que, antes de se implantar o Rodoanel, deverá ser implementada uma política de longo prazo de

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

recuperação das áreas de mananciais já ocupadas por 1 milhão e 200 mil pessoas, as quais não poderão usar o Rodoanel. Passou-se à etapa em que se manifestam as pessoas em seu próprio nome. Auro Katsunori Yamagisaka declarou ser a primeira vez que participava de uma audiência pública e não estava acostumado com esse tipo de situação, e que sua preocupação era com a terra da qual seu pai, que veio do Japão, cuidou e divulgou, e que, se o Rodoanel atravessar essa região, seu sítio ficará isolado e ele não saberá como continuar mantendo essa terra; que veio para a audiência com o objetivo de obter informações, porque antes ia à Dersa, fazia perguntas, chegou a entregar correspondência e, até agora, nenhuma informação obteve; que as propriedades particulares, quer dizer, os donos das terras estavam completamente isolados, pois não tinham quase nenhuma informação, uma vez que as respostas oferecidas pela Dersa eram muito vagas, remetia-se a estudos e dizia que nada havia a esclarecer no momento, o que era muito ruim, pois ficava numa situação de não saber o que fazer; que a preocupação dos proprietários era com o fato de o Rodoanel passar por cima da nascente existente nessa região, a qual, com certeza, secaria pois, pelo que mostrado no mapa, seria cavada uma vala profunda que cortará morro acima e a nascente ficará embaixo, e que não possuía mais nenhum detalhe, pois foram essas as colocações feitas, e mais nada foi detalhado; que também soube que parte da várzea seria aterrada e que, para tanto, a terra seria retirada do sítio de um primo seu, e que não achava correto se aterrar uma várzea, mas que, se mesmo assim isso vier a ser feito, a terra deveria ser retirada de uma área que não estava sendo utilizada, e não era o caso da terra de seu primo, que era bem cuidada por ele; que viera à audiência para reivindicar maior clareza em relação ao que será feito, motivo por que pedia que os técnicos fossem mais claros, pois os proprietários precisavam de informação para poder agir, não podendo continuar nessa situação angustiante, sem poder fazer qualquer aplicação na propriedade, e que não concordava com a construção dessa estrada numa região de mananciais. Sônia Capistrano comentou que não elaborou nenhum discurso e nem tampouco preparou um referencial teórico, e que trazia apenas a experiência da vida cotidiana; que durante toda a explanação feita nessa audiência e nas outras que assistira ficava preocupada quando ouvia referências à inviabilidade ambiental dessa obra; que morava no Município de São Bernardo do Campo, no km 25 da Rodovia Anchieta, e que a maioria das pessoas que discutia nas audiências não sabia o que era sair do Km 25 da Via Anchieta para trabalhar na região central, sair todos os dias às 06h30m da manhã e chegar às 08h00 na região central, e levar o mesmo tempo para retornar, pois deixava o trabalho às 18:00 horas e chegava em casa às 20h00; que, para ela, pensar na situação do trânsito era pensar no meio ambiente, porque o cidadão fazia parte do meio ambiente, e não só as nascentes, as matas e os animais; que a sociedade tinha o dever e a responsabilidade de apontar as falhas que o projeto possuía, porém ela não podia furtar-se ao direito de ser protagonista desse processo, ou seja, propor melhorias àquilo que estava sendo apresentado, e não apenas criticar por criticar, pois assim a crítica caía no vazio. Guilherme Augusto Coury comentou sobre o que restaria 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 lá 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, a preservar esse patrimônio ambiental que estava ameaçado pelos muitos fatores causados por administrações falhas e, agora, pelo Rodoanel que cortará a cidade de São Bernardo do Campo, como já o fizeram as Rodovias Anchieta e Imigrantes, dividindo a cidade em seis fatias; que, além de acabar com quase 300 hectares de Mata Atlântica, essa obra destruiria mais de 100 nascentes de água, que era vida, pois sem ela ninguém vivia; que estava nas mãos dos governantes estaduais e municipais a decisão

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

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 de seus netos: que 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 ela não for respeitada por todos; que pedia bom senso, pedia por água e pedia por vida. Cláudio Boato comentou que seu manifesto se chamava "Rodoanel, Trecho Sul, a Hora da Verdade", e que seu entendimento era que transportar cargas para o Porto de Santos era a finalidade desse trecho do Rodoanel que cortará o ABCD, região que já contava com as Rodovias Anchieta e Imigrantes, além da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, para transportar sua produção para o Porto de Santos; que perguntava o que a região ganharia com isso, e lhe parecia que ela ganharia "desendustrialização", desemprego e .uma guerra fiscal intermunicipal; que o Rodoanel era o desemprego batendo às portas dos Municípios do ABCD, e esse era o progresso que a Dersa e os governantes davam à população; que a Dersa e o Governo do Estado eram réus em vários processos, eram acusados de transgredir as normas administrativas e ambientais e gerar um passivo absurdo com a construção do Trecho Oeste, quando prometeram e assinaram, mas não cumpriram o que a lei determinava, e que, desse modo, traíram o povo, e este, agora, corria atrás de todo o tipo de prejuízo, como a desvalorização de seus imóveis, o barulho ensurdecedor com o qual convivia, a poluição, a doença e a incredulidade, e que perguntava a todos se era isso o que se chamava de progresso; que o Rodoanel não tinha compromisso com o ABCD, ao cruzar São Bernardo do Campo e dividir esse Município em seis pedaços, tornando inviável a função social da cidade, separando por quilômetros as famílias, desintegrando-as, condenando os idosos à solidão, cassando os direitos das crianças e trazendo "desesperança" para os jovens; que o Rodoanel custará aos cofres públicos 6 bilhões de reais, sem se levar em conta o superfaturamento, como ocorreu com a construção do Trecho Oeste, e essa quantia quem iria pagar seriam os trabalhadores, os contribuintes de impostos, e tudo isso com a finalidade de colocar em risco o equilíbrio ecológico dos mananciais e a saúde pública; que se passaria muito bem sem o Rodoanel, mas que sem água não se vivia mais de quarenta e oito horas, pois a água era vida, a água era sagrada, o que tornava urgente proteger-se as nascentes, despoluir-se os rios, inclusive as Represas Billings e Guarapiranga, e, desse modo, se garantir a vida das presentes e futuras gerações, que era esse o dever de todos, e que isso, sim, era progresso; que o Movimento Popular de Cidadania pela Vida era um movimento cívico em defesa da vida, do emprego e dos direitos civis, apostando no povo e na construção de um projeto sustentável para a nação brasileira; que os membros desse movimento entendiam que todo e qualquer projeto só deveria ser implementado se respeitasse a cidade onde vivia e morava o povo brasileiro; que, por isso, esse movimento exigia dos governantes que desse prioridade às ações eivadas de um planejamento democrático e participativo, como estabelecia a Constituição Federal; que esse movimento repudiava o autoritarismo próprio de um Estado privatizado por empreiteiras e banqueiros; que a população exigia fosse proposto e discutido, já, o Plano Diretor do Município e a lei específica de recuperação dos mananciais, dos rios e das Represas Billings e Guarapiranga, e que esses institutos priorizassem a recuperação e a expansão das ferrovias. Myriam Héss declarou que fazia parte do Conselho de Gestão da Reserva da Biosfera, que concebia como desenvolvimento sustentável aquele que respeitava a capacidade de suporte do meio ambiente; que ressaltava o que o seu irmão Marcos Tupã

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

declarou e que discordava Funai ao encurralar os índios, pois eles eram seres humanos e mereciam respeito; que encurralar os índios era horrível, nojento, desprezível, era racismo e a prática de racismo se constituía um crime no Brasil, e que o País inteiro saberia, porque iria divulgar, que a Funai encurralou os índios em curraizinhos! Ronaldo Tonobohu comentou que o representante do empreendedor, Paulo Tromboni, na reunião que ocorreu em São Bernardo declarou ser aquela audiência a décima-primeira vez que se discutia essa questão, o que era verdade, dado que não havia diferença entre o projeto apresentado na primeira audiência e esse que hoje fora mostrado no início da noite, pois foram inócuas as contribuições e propostas oferecidas pela sociedade civil, uma vez que nada fora incorporado; que o Vereador Chico Macena, na condição de Presidente da Comissão Política Urbana, solicitará a transcrição do registro de todas as audiências públicas e do que foi discutido com a comunidade Krukrutu com a finalidade de obter uma idéia de tudo o que havia sido proposto; que não era contrário à implantação desse anel viário metropolitano, mas estava preocupado com que fosse assegurada a validade do acordo judicial firmado entre o Ibama, a Dersa e o Ministério Público Federal e Estadual; que a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente analisou o EIA/RIMA e encaminhou parecer à SMA emitindo dez questionamentos sobre diagnósticos, programas e medidas compensatórias propostas por esse estudo, de modo a ser cumprido o que estabelecia o Parágrafo Único do Artigo 5º da Resolução Conama 237/97, que estabelecia que o licenciamento pelo órgão competente levasse em consideração o Município. Malu Brant comentou que exercia a função de antropóloga na Funai e esse órgão estava esperando fosse concluído o estudo etno-ecológico solicitado há mais de ano, e que, até agora, não havia sido apresentado; que o estudo entregue durante essa audiência não era aquele solicitado, e sequer havia sido elaborado pelos técnicos contratados para tanto, inclusive porque ele possuía pontos de vista bastante questionáveis, e que tais questões seriam formuladas por escrito; e que a Funai só se manifestaria acerca dessa obra quando analisar esse estudo etno-ecológico, oportunidade em que seriam avaliados os impactos a serem provocados pelo empreendimento e solicitada realização de audiência pública para discutir a conclusão a que se chegou sobre o componente indígena. Júlio César de Moraes declarou ser higenista vinculado à Funai, que trabalhava na Regional de Bauru, sob cuja jurisdição se encontravam as terras indígenas existentes nos Estados de São Paulo e do Rio de Janeiro; que, como observara sua antecessora, a Funai estava aguardando fossem concluídos os estudos etno-ecológicos, pois só após sua análise e discussão se daria prosseguimento às ações pertinentes ao licenciamento ambiental, e que, de todo modo, era de suma importância que isso viesse a acontecer; que, em relação à trajetória da Funai no que dizia respeito ao componente indígena no licenciamento ambiental desse empreendimento, informava que no dia 19 haveria uma reunião técnica com o objetivo de se dar conta da metodologia empregada nesse trabalho; que, apesar das arestas existentes no início da trajetória desse licenciamento, muitas coisas boas aconteceram, entre as quais o compromisso da Dersa de que Governador do Estado estaria presente nessa reunião com o objetivo de ouvir dos próprios índios, em particular dos Caciques Marcos Tupã e Timóteo, suas preocupações primordiais, que era a garantia da terra; que era nesse sentido que defendia os povos indígenas, em particular os Guarani, e que pedia, em nome da Funai, desculpas – uma espécie de *mea culpa* - a esse povo pela confusão que esse processo de licenciamento estava provocando em suas cabeças. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes dos órgãos públicos. Roberto Aurélio Lustosa Costa, Presidente-Substituto e chefe de Gabinete da Funai, comentou que trazia o posicionamento desse órgão em relação às questões que estavam sendo discutidas, especificamente o componente indígena nesse processo; que, em primeiro lugar, informava que

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

acerca da regularização das terras dos índios Guarani fora elaborado relatório dessa área por um grupo de trabalho, relatório este que estava sendo revisado e corrigido, e que havia a expectativa de que, no mais tardar em início de 2006, o resumo desse relatório seria publicado, e, a partir desse momento, se cumpriria o prazo legal estabelecido pelo Decreto nº 1775 para as devidas contestações e, após três meses, ele estaria em condições de ser encaminhado ao Ministro da Justiça para que fosse publicada a portaria ministerial declarando essas áreas como terras indígenas; que acreditava que, no próximo ano, esse trajeto difícil seria concluído e demarcada essa terra pela Funai, quando os índios teriam garantido o seu direito de nela permanecerem de modo inegociável; que essa era a questão mais crucial para os índios, já que a terra constituía uma extensão de suas vidas e da vida de sua comunidade, sem a qual suas existências ficavam altamente comprometidas; que, com relação a esse processo de licenciamento, havia uma agenda da qual fazia parte a reunião que se realizará no dia 19 na Aldeia Krukutu, na qual estariam presentes os representantes dos órgãos vinculados a essa questão, como a SMA, o Ministério Público, Ibama, Funai e todas as entidades que tinham algo a dizer sobre essa matéria; que esperava que essa questão evoluísse rapidamente e que o relatório etno-ecológico fosse concluído com a maior brevidade possível com o intuito de que outros atos fossem realizados, especialmente aqueles voltados para a adoção de medidas compensatórias e mitigatórias que beneficiariam as aldeias que seriam, de alguma forma, impactadas por essa obra de infra-estrutura urbana; que a Funai se dispunha a estar presente em todos os momentos desse projeto, apresentando sua colaboração técnica e política, de modo a viabilizar o mais rapidamente possível o avanço do processo demarcatório e o trabalho com as autoridades com vistas a se expandir o horizonte territorial dos índios em espaços compatíveis com as suas necessidades, seu crescimento populacional e as expectativas futuras que essas comunidades alimentam de possuírem meios para desenvolver suas atividades produtivas de modo etnologicamente sustentado; que gostaria de contar com a colaboração do Ministério Público para garantir, como rezava a legislação em vigor, os direito das minorias e os direitos difusos; que havia uma determinação firme da direção da Funai de dispensar um zelo especial com a grande população Guarani, que se estende deste o Rio Grande do Sul até Mato Grosso do Sul, e era um povo que tinha uma cultura, uma língua e uma resistência cultural muito grande, mas, também, uma vida muito sofrida porque, em grande parte dela se localizava em regiões de grande concentração urbana e vinham sendo atingidos pela redução de suas terras. Ana Cristina Bandeira Lins, Procuradora Federal, declarou precisar inicialmente esclarecer que o próprio Ministério Público havia solicitado a impugnação dessa audiência, por entender não terem sido concluídos os estudos, e que, no dia 3 de outubro último, o empreendedor argumentou já ter apresentado parte dos estudos, entre eles o de flora e fauna, que o Ibama entendeu que eram suficientes para trazer à audiência pública, e outro estudo sobre o traçado que vinha sendo analisado pelos órgãos licenciadores; que, como a audiência já havia sido marcada e o edital publicado e, para que não houvesse maiores prejuízos por parte dos representantes da SMA e o Ibama – e representante deste último órgão, diferentemente do que foi dito, estava presente nessa audiência -, o Ministério Público entendeu ser possível realizá-la, embora não tivesse sido concluído o estudo etno-ecológico, e que, por isso, após a conclusão desse estudo, seria realizada mais uma audiência pública para que a população se manifestasse sobre ele; que o posicionamento do Ministério Público era, desse modo, aguardar os resultados desse estudo, independentemente da reunião que seria realizada no dia 19, cujo objetivo era oferecer esclarecimentos sobre a metodologia empregada naquilo que estava sendo feito; e que, caso as complementações solicitadas pelo Ibama levem essa obra a se modificar consideravelmente, seriam convocadas outras audiências públicas, mas que, no entanto, se tais

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

complementações consistirem em mero detalhamento da obra, não se fará necessária a realização de mais uma audiência; que o Ministério Público continuará fiscalizando os procedimentos até a concessão da licença de operação. Silvestre Eduardo Rocha Ribeiro, representante da Companhia Paulista de Transporte Metropolitanos, depois de oferecer um breve histórico sobre a CPTM, que, em 1994, assumiu a operação dos serviços metropolitanos ferroviários, e, à época, se transportava entre 700 e 800 mil passageiros por dia, comentou que: 1) no mês passado, por exemplo, haviam sido transportadas 1,4 milhões de pessoas por dia, e que, portanto, a capacidade instalada estava chegando bem próximo ao seu limite; 2) que as linhas que operavam entre Jundiaí e Santos transportavam, inicialmente, cargas, e essas vias eram compartilhadas com o transporte de passageiros; 3) que o projeto tinha a previsão de chegar a 3 milhões de usuários por dia, com redução de intervalos entre os trens, e, para tanto, havia a necessidade de se equacionar o transporte de cargas sobre trilhos, não havendo mais condições de circular nas mesmas vias, porque eram sistemas compatíveis para essa condição de desempenho; 4) que era evidente a necessidade de se implantar um Ferroanel para se atender a demanda existente de transporte das cargas . Eduardo Trani, representante da Companhia de Desenvolvimento Habitacional Urbano, comentou que agregaria ao importante debate que o Rodoanel vinha suscitando a informação que tanto a Dersa como a CDHU vinham buscando uma interação propositiva com vistas a solucidonar os problemas relacionados com a alocação das famílias que moravam no trecho envoltório da área do projeto; que essa interação dos órgãos do Estado na busca de uma melhor solução para o projeto demonstrava um caminho próspero para aquilo que se vinha lutando com o licenciamento através de Estudos de Impacto Ambiental; que, acompanhando o desenvolvimento das cinco audiências públicas de que anteriormente participara e o debate público que vinha ocorrendo na imprensa falada e escrita e nas instituições – inclusive daquela que representava no Consema e que era o Instituto dos Arquitetos do Brasil -, acreditava ter amadurecido muito a compreensão que se tinha do Rodoanel, concebendo-o como um projeto que buscava reequilibrar e restaurar a importância do metabolismo urbano da cidade; que lhe parecia que as cautelas ambientais e sociais, aquelas voltadas justamente para a recuperação da estrutura urbana da cidade, constituíam sempre um ponto a ressaltar, que, como profissional dessa área, entendia que o Rodoanel tinha de trazer para a cidade a recuperação das áreas localizadas ao Sul, promovendo, de um lado, a ligação com uma estrutura urbana indispensável – indispensável pela etapa em que se encontrava, pela necessidade criada nesses 40 anos em que a metrópole se expandiu -, e retirando-se dele as vantagens ambientais associadas aos processos de compensação; que os estudos de compensação têm apontado tanto para a viabilidade que o EIA/RIMA demonstrou como também para uma potencialidade de ganhos; que declarava que a luta pela implantação dessa estrutura estava associada à idéia de que toda a sociedade de São Paulo da Zona Sul tinha de se engajar, através de Municípios e das associações de profissionais e da sociedade, para que essa infra-estrutura se associasse, de modo positivo, à re-qualificação da cidade; que não tinha dúvidas de que o setor das áreas de mananciais que faziam confronto com o Rodoanel e com a malha urbana exigiam importantes investimentos de recuperação urbana, inclusive legais, como as novas leis de mananciais, precisamente aquelas relacionadas com as Represas Guarapiranga e Billings; que a diferença entre 1975 e 2005 se baseava no novo paradigma da RMSP, pois, se, em 1975, se sonhava com a metrópole organizada por um sistema, o que não foi possível fazer, em 2005 se registrava a soma de novas ações, algumas de caráter legal, como a revisão da lei de mananciais, que darão guarida ao Rodoanel, de modo a que não se desfaça com o tempo; que, por outro lado, a nova lei metropolitana deverá trazer os instrumentos de participação; que, por último, se o Rodoanel for bem

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

implantado pelos Prefeitos, Vereadores e por aqueles que zelavam pela cidade poderá constituir-se em mais um instrumento de recuperação gradual daquelas áreas que estavam ameaçadas de abandono; que essa era a sua visão Eloísa Rolim, representante da Emplasa, comentou que retomaria os mesmos argumentos do seu antecessor, e que a Emplasa, o órgão ao que estava vinculada, sempre realizou um trabalho pioneiro na defesa dos mananciais da Grande São Paulo, pois foi sempre uma tônica dos trabalhos realizados por essa instituição a preservação do meio ambiente e da qualidade da água da RMSP; que essa instituição monitorava também, há cerca de 30 anos, a expansão urbana e recém-concluiu um trabalho sobre ela a partir de imagens de satélite tomadas em 2003, e se tinha de dizer que, lamentavelmente, a expansão era assustadoramente crescente em relação aos segmentos sul e sudeste da metrópole; que, todavia, atribuir-se ao Rodoanel a responsabilidade dessa expansão era um argumento falacioso, porque a lógica do crescimento se dava por vários outros fatores, sobretudo a valorização da terra e a expulsão da população mais pobre para a periferia, fenômenos estes que nada tinham a ver com o Rodoanel; que outro aspecto dizia respeito ao papel que o Rodoanel poderia ter ao promover a integração da RMSP com as demais áreas do entorno, sobretudo com os eixos Campinas, Vale do Paraíba, Sorocaba, ou seja, o que se chamava de a macrometrópole paulista, pois se sabia que desde a década de 70 vinha ocorrendo um processo constante e contínuo de interiorização da indústria e havia uma economia que se estava configurando nesse macro espaço em que a cidade de São Paulo cada vez mais tinha o papel de gerenciamento e controle das funções terciárias do capital nacional e internacional sediado no País e que as funções industriais cada vez mais se deslocavam em direção ao Interior nesses eixos acima referidos; que esse processo fazia ver cada vez mais que o volume de carga que se desloca para o Interior era crescente, seja o Aeroporto de Viracopos em expansão, e que., para esse fluxo de cargas constante passando pelo centro da cidade, levando-se em conta sobretudo o que foi dito sobre os conflitos do transporte da carga com o transporte de passageiros, o Rodoanel era um empreendimento fundamental, o que se evidenciava mais quando se discutia a competitividade da RMSP e dessa macrometrópole no contexto do Estado e do País. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. Frederico Bussinger, Secretário de Transporte da Prefeitura Municipal de São Paulo, comentou que uma obra do porte do Rodoanel certamente dividia opiniões, agregava grupos de interesse e, por isso mesmo, ela exigia uma visão global, que era englobada, holisticamente, pelo Estudo de Impacto Ambiental; que se referiria principalmente à população dessa cidade que ocupava essa mancha urbana e não apenas do Município de São Paulo, mas um pouco mais, a RMSP como um todo; que era inequívoco que os moradores dessa região precisavam de água, necessitavam de ar e necessitavam de comida, mas necessitavam também, para as suas atividades pessoais e profissionais, se deslocar; que não era necessário circular por dentro da cidade, causa transtornos irrecuperáveis; que, do ponto de vista da lentidão nos deslocamentos, da emissão de gases poluentes e particulados desnecessário, de ruídos inadequados ou, mesmo, acidentes que ocorrem todos os dias; que a CET é chamada a fazer cerca de seiscentos atendimentos por dia na cidade e boa parte deles ocorrem com veículos que estão de passagem; que quis o destino, ironicamente, que essa audiência se realizasse a poucos quilômetros de onde, na sexta-feira última, a cidade testemunhou mais um episódio de paralisação do trânsito por onze horas, o que se refletiu em toda a cidade, em virtude de acidente ocorrido com uma carga de passagem; que era verdade que o veículo precisava ser inspecionado, a carga de risco precisava de um tratamento especial, era necessário ter educação no trânsito, inspeção veicular, mas, evidentemente, havia o risco causado por um fluxo maior e desnecessário e a incidência de casos como esse continuará sendo maior; que vem-se reunindo com entidades, com a população, com

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

Vereadores, Subprefeitos, recebia e lia as correspondências enviadas, escutava rádio e, praticamente, havia unanimidade sobre a necessidade de se evitar esse tráfego de passagem na cidade, que ele era indevido, e não mais que um mês, nessa mesma região incidentalmente fez duas grandes reuniões, com dois grandes grupos de entidades, às dezenas, entidades organizadas, informadas e politizadas, e, por unanimidade, elas rejeitam as cargas de passagem, e, para sua surpresa, há reivindicação de se fechar alguns acessos à Avenida Bandeirantes, pois essa convivência era indesejável, e há pouco tempo, ao se reunir para tratar da Avenida Vereador José Diniz, a reivindicação foi a mesma, a população não quer esse tráfego de passagem na cidade, e a carga, nessa região, é aquilo que contava; que praticamente estava assentado o seguinte argumento: não há nenhuma razão para que esse fluxo de passagem siga na cidade de São Paulo; que a discussão que acompanhou atentamente nas últimas três horas era que alguns reconheciam esse problema e propunham ajustes no projeto e há outros que nem se pensasse na hipótese de existir o Rodoanel; que não queria tratar do primeiro caso, mas, sim, no segundo, ou seja, na hipótese de inexistência do Tramo Sul do Rodoanel; que um primeiro argumento dizia respeito à demanda reprimida, ou seja, se se construir o Rodoanel qualquer solução dada ou qualquer projeto será ocupada por uma demanda reprimida, mas se perguntava o que era uma demanda reprimida, e ela outra coisa não era senão a necessidade do cidadão que não é atendido ou é uma demanda da economia para satisfazer, de forma indireta, o cidadão, e que, portanto, ao invés de ser algo indesejável, demanda reprimida é algo a ser atendido; que ouviu também – e acho que foi engano – que o metrô era um sucedâneo do Rodoanel, o que lhe parecia um enorme equívoco, pois, a despeito de o metrô ser uma obra absolutamente necessária para solução do trânsito e do transporte na cidade de São Paulo, não é um sucedâneo do Rodoanel, e que, da mesma forma, ouvira falar das Rodovias Imigrantes e Anchieta, e, evidentemente, elas não são sucedâneos viário da cidade; que, em relação à ferrovia, tinha a dizer que a capacidade de descida da serra era limitada, pois, na verdade, o Porto de Santos tem crescido a taxas historicamente maiores que o crescimento da ferrovia, que tem um limite dado e que, de qualquer forma a prioridade do Governo Federal era o Tramo Norte, e não o Tramo Norte, e não o Tramo Sul como noticiaram; que, por isso, o Rodoanel era uma reivindicação da cidade de São Paulo, da maioria esmagadora de sua população para solução de seus infortúnios diários e era por isso que a reivindicação deve ser feita ao Governo do Estado e Federal, e a volta das verbas para o Governo do Estado deve ser uma reivindicação dessa cidade. Eduardo Jorge, Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente do Município de São Paulo, comentou que a Prefeitura de São Paulo fez um estudo em que, desde janeiro, havia um grupo de trabalho examinando a obra, juntamente com outras Secretarias, contratando a acessoria do ISA e que, no dia 19 de agosto, conforme houvera sido prometido ao empreendedor, entregou seu parecer com a solicitação de precisão em onze questões, algumas delas a SMA concordar em remeter para a concessão da licença de instalação e outras foram remetidas ao Ibama e à Funai, para que falassem desse tema, e se cocentrou, portanto, a Secretaria Municipal de Meio Ambiente, em três questões, que seriam a "indução à ocupação", a "alternativa de traçado e alternativa de construção" e as "compensações e mitigações" em relação ao Município de São Paulo, por onde passaria a maior parte do "Trecho Sul", que essa síntese da síntese no dia 19 de agosto; que sexta-feira à noite a Secretaria Municipal recebeu uma resposta do empreendedor, às 18h30m, e a Secretaria Municipal estava estudando as respostas para analisar se haviam sido atendidos ou não os questionamentos; que, pelo que ouviu, em relação Conama, e que, a pedido do Governo Estadual, como já disse, algumas questões haviam sido remetidas para a licença de instalação, e também não ouviu a resposta do Ibama e da Funai, apesar de ter concordado que algumas questões fossem remetidas a esses órgãos;

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

que em relação à indução à ocupação, por achar importante bem-fundamentado o texto produzido pelo Laboratório de Arquitetura da FAU-USP, que, pelo que pudera notar, pelo texto enviado pelo Governo do Estado, continuava o embate das teses sobre se haveria ou não indução à ocupação, e se esta seria acelerada ou não pelo "Rodoanel", e que estava convencido de que deveria haver atuação do Governo Estadual e Municipal em tal assunto, porque a tese de que não havia governo nos últimos quinze anos nessa região, não há governo atualmente e nem haverá governo, e que, portanto, a ocupação criminosa que aconteceu nessa região continuará no mesmo ritmo e da mesma forma; que esse é o pressuposto das equações que dizem que haverá 2 milhões de habitantes nessas regiões "oprimindo a fábrica de águas" que a cidade de São Paulo poderia ter e as outras cidades periféricas, e esse argumento parte do pressuposto de que não houve governo, não há e nem haverá governo para impedir essas atuação criminosa, e que nem ele nem o governo de que faz parte se conforma com isso; que esperava que o governo do qual faz parte apresentasse medidas diferenciadas dos anteriores; que, com relação ao traçado, permaneciam posições em defesa do atual traçado, e que, em relação a alternativas de construção que pudessem minimizar o impacto em regiões mais sensíveis e às opções menos agressivas às nascentes, o estudo diz que esse aspecto pode ser discutido no momento da concessão da licença de instalação; e que sobre as compensações para a cidade de São Paulo, do ponto de vista da Secretaria Municipal do Meio Ambiente, que é o órgão do Sisnama local, considera que a cidade de São Paulo e essa região tão rica não foi devidamente contemplada com as mitigações e compensações adequadas, insistia na tese e no estudo que a Secretaria do Meio Ambiente havia feito, assessorada pelo ISA, defendendo a proposta de que não só as regiões de Guaceguaba e Bororé tenham as unidades de conservação previstas, mas também duas outras novas unidades de conservação e, principalmente, a faixa que o PDE, votado pela Câmara Municipal de São Paulo em 2002, de até 300 metros em torno da Rodovia Mário Covas, seja respeitada, que seria o mínimo de compensação que o órgão do Sisnama local achava que deve ser oferecida para a Cidade de São Paulo, como uma forma de vacina para impedir que a aceleração de indução a ocupações ocorra nesta região; que entregava ao Consema as cartas-síntese do estudo feito pela Secretaria Municipalo do Meio Ambiente e o mapa para que constassem das atas de audiência pública, e que tinha algumas cópias que poderiam ficar à disposição. Roberto Teirasse, Vice-Prefeito de Embú das Artes, disse que tinha tranqüilidade em falar do "Rodoanel", pois desde 1995, quando presidente da Associação Comercial, Industrial e de Serviços de Embú, já buscava sua implementação por vê-lo como necessário para o desenvolvimento das cidades da região; ressaltou que sua cidade havia sido muito beneficiada com a obra, não somente pela integração das cidades vizinhas, como também pela população de uma cidade-dormitório, com aproximadamente 250 mil habitantes, foi beneficiada, pois, se antes do Rodoanel ela levava de 2 horas a 2,5 para chegar ao trabalho, atualmente essa viagem durava no máximo 45 minutos, pois foi desafogado aquele trânsito que servia de travessia, não havendo na cidade condição de tráfego; que ouviu atentamente as intervenções feitas e as fotos e imagens apresentadas de adensamento na RMSP e nas margens da Represa Billings e dos córregos e a falta de habitação, todos esses problemas atribuídos ao Rodoanel que ainda não existia; que perguntava que culpa tinha o Rodoaneld com a poluição das águas do Rio Embu, de que a Sabesp era responsável; que o Rodoanel era uma obra extremamente necessária para esvaziar a Cidade de São Paulo e oferecer uma qualidade de vida melhor para as pessoas que usavam ônibus, pois o Rodoaneld fazia com que os caminhões circulassem em uma via própria; que gostaria que as pessoas presentes refletissem sobre essas questões e tornava claro que era favorável às obras que viabilizavam o desenvolvimento sustentável seja em sua região seja em seu País. Passou-se à etapa das réplicas.

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

Paulo Tromboni, representante da Secretaria de Estado dos Transportes, comentou que: a) era uma vitória ficar até esse horário para tratar do tema Rodoanel; b) que não parava dúvida de que se precisava de solução para o tráfego de passagem da RMSP; c) que, no horizonte de 20 anos, não há nenhuma alternativa tecnológica que substitua o caminhão como tráfego, pois o trem era incapaz de resolver todos os problemas; d) que, em relação à indução à ocupação, o risco de o Rodoanel favorecê-la, com Governos Municipais como o atual, ela será bem menor, e se ocorrer isso se não ocorrerá em São Paulo, que sequer haverá entroncamentos, mas que, mesmo no ABC, se houver com os entroncamentos, os Governos Municipais estão empenhados em reprimi-la; e) que o impacto efetivo do Rodoanel na Mata Atlântica corresponde à área de influência do Rodoanel e as compensações tanto em termo de proteção ambiental como de replantio são amplamente favoráveis no balanço de médio prazo em relação ao que já existia, mas acrescentava que entendia que deveria ser encaminhada à Câmara de Compensação Ambiental da Secretaria de Estado do Meio Ambiente, a proposta dos dois parques, porque era algo perfeitamente negociável; f) que a faixa de 300 metros estabelecida pela legislação municipal como obrigação para o Município, era evidente que não era uma obrigação que pudesse ser transferida para o Governo do Estado; g) que sobre a questão das comunidades indígenas se tinha clareza sobre a estrutura cultura da comunidade Guarani no Sul de São Paulo e a Funai se manifestou dizendo que não tinha objeções quanto à licença prévia e pedia que se fizesse um estudo etno-ecológico com o objetivo de ser apresentado para fins de licença de instalação, e a Funai estava prevendo com nitidez de que não há razões para mudanças estruturais do traçado; h) que, se não houver mudanças estruturais do traçado, o acordo firmado entre o Ibama, Dersa e o Ministério Público Estadual e Federal deixa nítido a não necessidade de audiência pública, pois se vinha cumprindo integralmente, em minúcias, o que estava previsto nesse acordo; i) que em algum momento a sociedade teria de deliberar e se estava há cinco anos discutindo essa questão, e, portanto, já havia condições para se tomar decisões; j) que, com base no acordo firmado entre o Ministério Público Federal, se tinha cumprido integralmente e em minúcias tudo o que estava prevista em lei e discutido à exaustão esse tema; l) e que, em algum momento, a sociedade terá que deliberar, o que poderia acontecer agora, pois já se estava discutindo o Trecho Sul há cinco anos. Ana Maria Iverson, representante da Fundação Escola Sociologia e Política, responsável pela elaboração dos estudos ambientais, esclareceu: 1) que a equipe responsável pelos estudos não se mostrava exigente, como foi alegado, mas o fato era que, como as apresentações mais completas com os resultados globais dos estudos foram feitas há mais de um ano, algumas questões metodológicas foram esquecidas, como, por exemplo, que se estava discutindo o Trecho Sul modificado, ou seja, discutia-se esse traçado com a incorporação das alterações sugeridas por ocasião dos debates públicos e nas inúmeras reuniões com representantes de órgãos públicos municipais, tratando-se, pois, de um trabalho coletivo; 2) que a contribuição do Ibama – o parecer e o termo de referência -, que foi cuidadosamente analisada, deixava claro que se deveria aprofundar mais ainda alguns aspectos, o que vinha sendo feito desde o mês de agosto e cujos resultados se encontravam à disposição; 3) que qualquer obra grande e complexa como essa era construída com um nível cada vez maior de detalhes e cuidados e com a finalidade, justamente, de identificar impactos que possam ser evitados com a adoção de medidas; 4) que, durante as audiências, eram feitas cobranças – inclusive pela população diretamente afetada – sobre definição de prazos, formas de compensação, ocorrência ou não de determinados impactos, respostas essas que só poderiam ser detalhadas depois da decisão sobre a viabilidade ou inviabilidade ambiental do empreendimento; 5) que todas as contribuições encaminhadas que diziam respeito ao traçado foram consideradas e analisadas e a equipe tinha a

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

segurança de que ele poderia sofrer melhorias de ajuste de detalhamento, mas estruturalmente o que se tinha era resultado de um trabalho coletivo; 6) que, em relação às metodologias usadas para os estudos complementares de fauna e de flora, foram analisadas aquelas mais consagradas propostas por estudos acadêmicos e que eram utilizadas tanto pelo Ibama como pela Secretaria do Meio Ambiente em outros projetos; 7) que se fazia uma leitura do EIA através da qual se identificavam impactos que efetivamente não ocorreriam, e que esse estudo demonstrava de forma transparente como foram aplicadas as metodologias que levaram a uma exaustiva identificação de todos os impactos possíveis ou eventuais ou imaginários, cuja relação constava do volume 5 e das conclusões desse estudo e do RIMA; 8) que, em relação às cargas perigosas, a Cetesb vinha acompanhando todos os acidentes, juntamente com as concessionárias rodoviárias – privadas e públicas – e a implantação de planos de gerenciamento, de atendimento de emergência, de gerenciamento de riscos e de prevenção de acidentes, existindo, portanto, uma rede de colaboração cada vez mais ampla que aumentava a segurança nas rodovias, ao prevenir acidentes e, em caso de sua ocorrência, utilizar o mais rapidamente possível os procedimentos padronizados que garantiam a minimização dos impactos sobre a população e o meio ambiente, e isso já constituía realidade em relação a várias rodovias do Estado de São Paulo; 9) que ao sitiante da Várzea do Embu informava que ele se encontrava exatamente em situação de espera até que se definisse a proposta de traçado apresentada no EIA de que as pistas, nas várzeas de Embu e de Itapecirica, se abrissem em duas com o objetivo de se garantir, através da desapropriação das áreas internas, a manutenção da várzea como espaço natural para auto-depuração da carga de fósforo, a qual vinha poluindo, à montante, o Rio Embu Mirim, e que a sua propriedade ou seria integralmente desapropriada ou restaria um espaço inviável, mas que seria feita uma proposta justa, que permitiria a reposição dessas áreas para agricultura em outro local. Carlos Alberto Bocuhy, representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, comentou ser essa uma hora difícil, pelo fato de as pessoas já se encontrarem cansadas, mas, mesmo assim, chamava atenção para o lugar de destaque, nas diversas manifestações havidas, dado à democracia, ao trabalho participativo, o que, ao mesmo tempo que dava alento ao trabalho em prol da proteção ambiental, demonstrava um grau de maturidade, ao se reconhecer a necessidade de uma governança corajosa e de um Estado de direito capaz não só de garantir a proteção do meio ambiente, mas, também, a efetiva implementação de planos, projetos e políticas públicas que contemplem esse anseio da sociedade de proteger o meio ambiente; que, por exemplo, a manifestação lúcida do Secretário do Verde e do Meio Ambiente do Município de São Paulo, Eduardo Jorge, caminhava nessa perspectiva, e que sua manifestação lhe dera absoluta convicção de que a cidade de São Paulo não soçobraria no caos; que essa manifestação do Secretário o fez lembrar a analogia utilizada pelo filósofo Leonardo Boff sobre a águia e a galinha, em cujo contexto a galinha, embora caminhe pelo chão, não possui muita visão de seu entorno, porque, além de tímida, vive encerrada em seu galinheiro ou poleiro, enquanto a águia, muitas vezes criada como uma galinha, um dia alçava vôo, e era tal possibilidade que a levava a ver com maior grandiosidade o futuro, a cidade, e que as pessoas corajosas, aquelas que levavam com afinco a tarefa de construir uma sociedade sustentável, eram comparáveis à águia, na medida em que alçavam vôo em sua capacidade de imaginar e planejar um Mundo melhor, e que, por isso mesmo, rejeitava a atitude de inércia defendida no processo de licenciamento do Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano, pois essa postura era a da doença que se expandia pelo tecido urbano; que, se o Estado quisesse melhorar a qualidade do ar, ele já teria investido na inspeção veicular, e, se ele fosse corajoso a ponto de implementa-la, teria tirado de circulação os 70 mil caminhões que lançavam fumaça preta e estavam

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br

trafegando sem sequer serem licenciados, mas, pelo contrário, ele era persistia apenas no que dizia respeito à sua falsa argumentação, à mesma falsa justificativa do empreendimento, à mesma falta de verdade e de compromisso com o processo de licenciamento; que a proposta desse anel rodoviário "transmananciais" era muito parecida com a da transposição do Rio São Francisco, pois ambos os processos de discussão eram caóticos; que a reivindicação do movimento ambientalista era que o Poder Público revitalizasse e recuperasse, primeiro, os mananciais, criasse um espaço real e verdadeiro para a construção de um sistema de transportes sustentável; que aquilo que chamava mais sua atenção nesse processo era a falta de informação adequada e a estratégia utilizada de que toda informação complementar fosse relegada para um segundo momento, para aquele posterior ao da concessão de algumas licenças, exigindo-se, desse modo, que, em um primeiro momento, a sociedade sinalizasse com o seu aval, demonstrasse sua concordância com o processo, o que incluía a avaliação do Conselho Estadual do Meio Ambiente, e, no momento seguinte, aquele em que não há mais espaço para uma interlocução com a sociedade civil é que se previa algumas mudanças, o que ia totalmente encontro à orientação oferecida pela Constituição Federal, ao garantir a gestão participativa na área ambiental; que o processo de licenciamento, tal vinha-se dando, era inaceitável, porque criava precedentes e situações excepcionais, abrindo brechas no processo da democracia participativa e na atuação dos conselhos; que, se perguntava, se essa falta de interlocução ocorresse em relação aos estudos etno-ecológicos exigidos pela Funai ocorresse, se realmente seria reconhecido o direito inalienável dos povos indígenas que seriam afetados pelo Rodoanel à sua terra, e essa temeridade o levava a reivindicar fosse esse estudo trazido à discussão pela sociedade. Carlos Cruz, representante do Consema, comentou que, apesar de representar esse Colegiado, seus pensamentos e suas palavras poderiam não estar de acordo com o pensamento de nenhum dos outros membros desse Conselho, o que o deixava à vontade para fazer as considerações que eram frutos da sua reflexão: que esse Colegiado, composto por trinta e seis pessoas, era bastante heterogêneo, e a singularidade de cada um se manifestava também em relação ao Rodoanel; que era de interesse do Estado, não somente pela necessidade de escoar a produção em direção ao Porto de Santos, mas também em decorrência da urgência de se melhorar o acesso e a mobilidade das pessoas que vinham do Interior rumo ao litoral, e que, necessariamente, não deveriam enfrentar os grandes congestionamentos que tinham lugar nas avenidas da cidade de São Paulo; que o Presidente Lula reconhecia que o desenvolvimento do Brasil era um caminho sem volta, caminho este que exigia fossem feitos investimentos na infra-estrutura; que em uma das últimas plenárias do Consema fora licenciada uma usina termelétrica no Município de Araraquara e um das justificativas utilizados para sua implantação foi a de que, embora esse tipo de energia não fosse comumente usada no Brasil, havia a necessidade de se investir também nela tendo em vista o incremento da economia, e que foram essas as razões que deram à Associação Paulista de Municípios a convicção de que o Rodoanel era uma obra de infra-estrutura absolutamente necessária, e o que se discutia, nesse momento, era sua viabilidade ambiental. O Secretário-Executivo do Consema, Germano Seara Filho, 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.

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 – Prédio 6, 1ºAndar CEP 05489-900 São Paulo – SP
Tel.: (0xx11) 3133-3622 Fax.: (0xx11) 3133-3621 E-mail: consema.sp@ambiente.sp.gov.br