Ata da Audiência Pública do EIA/RIMA do empreendimento "Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano Mário Covas", de responsabilidade da 26 de janeiro de 2006.

Realizou-se no dia 26 de janeiro de 2006, 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, nas pessoas do Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente de São Paulo, Eduardo Jorge Martins Alves Sobrinho, do Secretário dos Transportes do Município de São Paulo, Frederico Bussinger, da Procuradora da República, Ana Cristina Bandeira Lins, da Diretora do Ibama do Estado de São Paulo, Analice de Novais Pereira, e do Diretor da Funai, Richard Campos, a todos os representantes dos Poderes Executivo e Legislativo, dos órgãos públicos, das entidades civis e ambientalistas, aos cidadãos, 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, o representante do Conselho Estadual do Meio Ambiente, conselheiro Nelson Pereira dos Reis, e a representante do Ibama, Analice de Novais Pereira. 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, que substituía o mini-anel viário, possuindo 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 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

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

mil dessas 725 mil viagens seriam feitas por veículos comerciais, praticamente caminhões, uma vez que os ônibus urbanos não circulariam pelo Rodoanel, e que esses 140 mil caminhões representavam 22% das viagens comerciais que seriam feitas diariamente na RMSP, e que 70 mil delas, ou seja, 50%, seriam realizadas por caminhões oriundos de outras regiões que não a RMSP; 5) que, com base nessa projeção, não se tinha dúvidas de que o Rodoanel cumpriria a função para a qual foi previsto, que era desafogar o trânsito da RMSP, além do benefício adicional de prevenir a ocorrência de dois terços dos acidentes, e isso em virtude de sua alta tecnologia e sofisticação; 6) que, em relação aos resultados concretos, o funcionamento do Rodoanel implicaria uma economia de 26% do tempo atualmente gasto nas viagens que atravessavam a RMSP, e, com a retirada desse tráfego, implicaria uma economia – a partir de 2020 - de 2 bilhões de reais ao ano e uma redução de 6 a 8% da poluição atmosférica dessa região; 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 – dividindo-se a cidade em 392 zonas, com mais de 40 variáveis - 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 o impacto na Zona Leste, incluindo a geração de empregos, fixaria a população em seu território, o que diminuiria o número de pessoas que dela saem diariamente dirigindo-se para os seus empregos em outras áreas da RMSP; 12) 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 dos trens de carga da cidade, liberando-o para os trens urbanos, com função bem mais importante em uma região metropolitana; 13) que, além desses benefícios, ao analisar o Trecho Sul como projeto co-localizado, obrigatoriamente se examinou a hipótese de se construir o Ferroanel de modo contíguo, ou seja, em faixa de domínio contínua à do Rodoanel, constituindo-se esta uma possibilidade de melhoria importante da logística metropolitana; 14) 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

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

inevitavelmente implementada, porque, se isso não acontecesse, a obra não seria construída; 15) 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; 16) 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; 17) 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 metros, 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 Volkswagen –, 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, aí 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, cuja área seria cercada precisamente no local onde as pistas seriam abertas, de modo a dar lugar a uma proteção similar à do Parque Ecológico do Rio Tietê; b) e, no Rio Grande, após a Rodovia Anchieta, onde havia água potável e captação, a obra seria executada em cortes e viadutos, de modo a se evitarem os assoreamentos; c) que, com o objetivo de se protegerem as margens da represa, seriam desapropriadas todas as terras que se localizavam entre elas e o Rodoanel; d) que, no

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

Município de São Paulo, seriam criados parques com extensão de 11 mil e 750 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; 18) 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 15 mil pessoas terem consultado esse estudo, a Avaliação Ambiental Estratégica e os outros documentos que continuam 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; 19) que o traçado escolhido foi o aquele que, com certeza, provocaria impactos menores, não tendo sido cogitado traçado melhor, pois, com a saída dos caminhões das avenidas da RMSP, haveria melhora do tráfego de passagem e, numa escala menor, do tráfego interno, além de igualmente tornar melhor a qualidade do ar dessa região; 20) que a qualidade das águas ficará menos ruim com o Rodoanel, em decorrência das medidas que serão implementadas; 21) 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; 22) 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, deste ecossistema na região; 23) 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. O Secretário-Executivo passou a palavra a Marlon Rocha, representante da Fundação Escola Sociologia e Política do Estado de São Paulo. Este técnico ofereceu, entre outros, os seguintes esclarecimentos: 1) que representava a equipe técnica responsável pela elaboração do EIA/RIMA, que era formada por uma equipe multidisciplinar com mais de 30 profissionais; 2) que essa apresentação se limitaria aos temas incluídos no acordo judicial, especificamente às questões relativas ao ecossistema Mata Atlântica, a Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo e às áreas indígenas Krukutu e Barragem, e que os outros temas foram tratados nas outras audiências, mas que as eventuais dúvidas poderiam ser esclarecidas ao final, dentro do tempo disponível; 3) que o contexto dos estudos ambientais que compunham o EIA era uma área territorial que englobava, aproximadamente, 40% da RMSP e 17 municípios, mas que valia à pena registrar que os outros estudos que compunham a Avaliação Ambiental Estratégica, precisamente no que dizia respeito à indução à ocupação e ao transporte, englobaram toda a RMSP; 4) que a localização do Trecho Sul se inseria integralmente nas Áreas de Proteção dos Mananciais, mas era oportuno registrar que a Área de Influência Indireta englobava as áreas das bacias hidrográficas, de modo que a área estudada ia muito além dos limites da Área de Proteção dos Mananciais, especificamente à jusante do Trecho Sul do Traçado Modificado; 5) que, em relação aos estudos complementares, se tornava relevante a verificação 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

situação e do padrão da cobertura vegetal do setor sul da RMSP; 6) que o mapeamento realizado pelo Instituto Florestal mostrava claramente que, quanto mais próximo da mancha urbana, maior é o nível de fragmentação da cobertura vegetal, e que, ao contrário, quanto mais ao sul ou mais distante da mancha urbana, a vegetação era mais significativa; 7) que a Área de Influência Indireta englobava algumas áreas protegidas, entre as quais o Parque Estadual da Serra do Mar, a Reserva Florestal Morro Grande, o Parque Ecológico do Guarapiranga, e que o Parque Municipal do Pedroso, que era a única área protegida afetada pelo traçado, além das terras indígenas Krukutu e Barragem; 8) que a Área de Influência Indireta e o projeto estavam situados na Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, mas que o traçado proposto pelo EIA e sua Área de Influência Direta situavam-se integralmente na zona de transição dessa reserva, área esta que não era de proteção integral e onde podem ser realizadas atividades sustentáveis; 9) que, nesse contexto espacial, o EIA contemplou: um amplo levantamento do histórico dos projetos e das alternativas de transposição viária no setor sul da RMSP; histórico das alternativas desde a década de 20, daquelas internas, intermediárias e externas, tendo a macro-diretriz intermediária sido considerada a de menor impacto; 10) que, no âmbito dessa macro-diretriz intermediária, com base nos condicionantes de engenharia e nas características ambientais, foram formuladas novas alternativas de traçado, as quais foram sistematicamente comparadas entre si; 11) que a análise multicriterial utilizou dados relacionados com os recursos hídricos e com a vegetação e a Área de Influência Direta foi definida com base no conjunto das alternativas, apresentando a largura média de 3 km, embora em alguns trechos ela tenha até 5 km; 12) que, procedida a análise multicriterial, chegou-se ao traçado proposto pelo EIA, que incorporava um amplo conjunto de critérios ambientais que, por si só, constituíam importante estratégia de prevenção de impactos, e que, em relação aos traçados propostos, não era o de menor custo - 460 milhões mais caro que os demais com mais 4,2 km de extensão; 13) que, após a apresentação do EIA, em atendimento às exigências dos órgãos ambientais, foram estudadas algumas variantes de traçado, destacando-se aquela que passa ao norte do Parque Estadual do Pedroso, que já havia sido avaliado pelo EIA; 14) que a Alternativa Boticário constituiu um esforço da equipe de projetistas da Dersa para formular alternativas tecnicamente viável, respeitando-se os padrões de critérios geométricas de uma rodovia Classe 0; 15) que houve um esforço na comprovação das novas alternativas, que resultaram em 9 diferentes possibilidades de traçado, mas que nenhuma delas se mostrou melhor, do ponto de vista ambiental, do que aquela proposta pelo EIA; 16) que essas alternativas 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: b) que ela ofereceria, em virtude de sua geometria desfavorável, pouca segurança viária nesse trecho, se comparada com a alternativa escolhida pelo EIA; c) que ela interferiria com o lançamento da Sabesp na Várzea do Ribeirão Caulim; d) 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; e) 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; f) que a interferência no Reservatório Billings seria maior do que aquelas que seriam provocadas pelas demais alternativas; g) que seus impactos no Município de São Bernardo do Campo seriam desastrosos, devido à eliminação

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 mais de 11 quadras em um de seus bairros, Jardim das Palmas, e também tornaria fragmentado o seu tecido urbano; 17) 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, aquela alternativa exigiria a retomada da diretriz externa - percurso no interior do P.E. da Serra do Mar -, causaria maior impacto na vegetação nativa e na fauna de regiões mais preservadas; b) que ela 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

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

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 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 m², num total de trinta, e tendo sido identificados todos os indivíduos arbóreos, com diâmetro à altura do peito do caule de 2,5 cm,

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

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 mais de 200 espécies, das quais 15 se encontravam incluídas nas listas federais e estaduais das espécies ameaçadas de extinção (Resolução SMA 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 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 e fezes, ou seja, pelos vários métodos consagrados; 27) que espécies comuns foram registradas, entre as quais gambá, capivara, sagüi 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 cobriram 39 pontos e em vinte e dois deles foram realizadas coletas e os métodos utilizados foram as 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

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

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 da lista daquelas ameaçadas de extinção; 37) que as populações e sub-populações 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 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 Dafran Gomes Macário, 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-territoriais levantadas nos estudos etno-ecológicos das Terras Indígenas Barragem, Krukutu e Jaraguá”. Esse antropólogo informou: 1) que a elaboração de estudo etno-ecológico e a identificação das demandas sociais, ecológicas e territoriais das Terras Indígenas Krukutu e Barragem 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

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

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 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 levantamentos sobre os locais e os recursos 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,

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

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 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

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

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 órgãos estatais responsáveis, especificamente Funai e Ministério da Justiça; 25) que a ampliação das áreas demarcadas das aldeias Barragem 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 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; d)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 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, durante a jornada dessas audiências públicas, fez algumas apresentações sobre a questão da água, que, sob o ponto de vista das entidades ambientalistas, trata-se de uma questão prioritária para São Paulo, mas que, nesse momento, considerava desnecessário voltar a esse tipo de abordagem, considerando mais pertinente falar sobre o estatuto atual do sistema de licenciamento ambiental do Estado de São Paulo com o qual as entidades ambientalistas se preocupavam; que, recentemente, sua entidade celebrou um acordo com o Governo da Província de Buenos Aires e com o Setor Ambiental do Governo do Estado de São Paulo com o objetivo de desenvolver um trabalho de cooperação técnica voltado para o modelo de desenvolvimento das duas nações, para o seu potencial industrial e seu Produto Interno Bruto-PIB, enfim, um acordo sobre a locomotiva paulista e a de Buenos Aires, pois acreditava que, no futuro, haveria um mercado comum

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

na América do Sul, motivo por que o movimento ambientalista considerava importante que a questão ambiental dessa parte do continente fosse normatizada de forma conjunta; que, por exemplo, eram adequadas as normas ambientais brasileiras para a produção industrial, mas se tornava imprescindível que também as normas argentinas e dos demais países que regulamentavam esse setor fossem igualmente boas, pois se tratava de processos concorrentes, e que, se não houvesse compatibilidade das normas ambientais das nações, as condições do mercado futuro, devido à concorrência, poderiam provocar o abrandamento dessas normas com vistas a uma maior flexibilidade e a uma produção mais barata, o que seria extremamente prejudicial para a questão ambiental; que, no âmbito desse convênio que se estabeleceu entre o Brasil e a Argentina, precisamente entre o Governo do Estado de São Paulo e o Governo da Província de Buenos Aires, ficou claro que, embora nossos irmãos argentinos fossem extremamente orgulhosos de sua nação, no âmbito dessa discussão eles reconheceram que o Brasil, principalmente o Estado de São Paulo, detinha um avanço institucional fantástico em relação à Argentina, o que se devia a duas razões: ao fato de o Brasil ter saído das garras da ditadura militar antes que eles, argentinos, o que deu ao nosso povo mais tempo para exercitar a gestão participativa, e, em segundo lugar, à institucionalização do sistema de licenciamento e de controle ambiental brasileiro, como bem ilustravam o papel relevante que a Cetesb exercia no controle da poluição ambiental e o grau de organização do licenciamento ambiental do Estado de São Paulo, considerado exemplar; que, ao subir nessa tribuna e afirmar que o Estado de São Paulo, no contexto da América Latina, correspondia a Suíça, no contexto europeu, afirmava isso na condição de membro do Conselho Estadual do Meio Ambiente, desfrutando do privilégio de estar dentro dessa cultura ambiental que possuía uma memória técnica de mais de vinte anos, e que era pioneira; que tecia tais considerações durante essa audiência pública porque, embora esse avançado estágio da cultura ambiental permitisse que o Estado de São Paulo desfrutasse uma situação ímpar, porque de ponta nessa parte do continente, contraditoriamente realizava, nesse dia, uma audiência pública cujo prazo para o seu chamamento, que era regimentalmente de vinte dias úteis, não fora respeitado dado que essa audiência fora convocada no prazo exíguo de apenas sete dias úteis, o que o fazia pensar que, apesar dessa posição privilegiada, em virtude das boas normas ambientais que possuía, as quais garantiam uma participação social de qualidade, o Estado de São Paulo teve de abrir essa excepcionalidade, porque o Governador tinha pressa dessa obra por se encontrar em campanha eleitoral, embora o meio ambiente nada tivesse a ver com a pressa do Governador, com as ambições políticas de alguém que pretendia fazer as contratações de uma obra eleitoreira; que o Governador poderia abrir mão de sua candidatura - e tudo leva a crer que ele nem tinha muitas chances nessa corrida eleitoral -, poderia abrir mão dela ou continuar esse processo eleitoral sem atropelar a sociedade, porque era inaceitável tal atropelamento; que chamava atenção para a perda disso que hoje era reconhecido até pelos nossos tão garbosos e orgulhosos irmãos argentinos, pois até eles reconheciam o que o Estado de São Paulo representava, a ponto de virem aprender com os paulistas; que era muito difícil endossar essa atitude do Governo do Estado que desconsiderava a capacidade institucional e os avanços que ocorreram ao longo de anos, e que era por esses e outros motivos que o movimento ambientalista estava agastado, como, por exemplo, com o que vinha ocorrendo no âmbito do Conselho Estadual do Meio Ambiente, isto é, com as excepcionalidades criadas no âmbito do processo licenciamento ambiental, as quais revelavam uma tendência à tecnocracia da decisão técnica, sem a garantia da participação da sociedade, pois algumas questões chegavam ao Conselho sem o grau de amadurecimento necessário para serem por ele apreciadas, e, por esse motivo, eram remetidas para uma posterior avaliação, para uma fase posterior

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

do licenciamento da qual não participava o Conselho, o que implicava um enfraquecimento e uma diminuição da capacidade da sociedade civil de influir nas decisões; que era a sociedade civil organizada que garantia transparência no processo de licenciamento e de outros, que garantia a neutralidade no auto-licenciamento quando o Estado era, ao mesmo tempo, licenciador e licenciado; que chamava atenção de todos os senhores que vieram participar dessa audiência para o seguinte fato: o empreendedor cometeu um erro e esse erro terá conseqüências, uma vez que a audiência que se realizava era passível de nulidade, e, se isso ocorrer, que não se culpem os ambientalistas, que não se diga que os ambientalistas são xiitas, mas, sim, se diga que o Estado, o empreendedor, não teve competência para cumprir o prazo, e, portanto, se nesse recinto entrar uma liminar, ela coroará a incapacidade do setor ambiental do Estado e premiará a sociedade civil que não quer ser atropelada, que não aceita que outras questões se sobreponham à legislação ambiental nesse processo de licenciamento do "Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano Mário Covas"; que é importante resguardarem as condições da sociedade civil de garantir a segurança ambiental que a sociedade precisa ter, podendo lançar mão de um instrumento de gestão capaz de licenciar de forma prévia e de prever os impactos que uma obra pode provocar, e, para isso, é necessário uma série de garantias; que, com a realização dessa audiência, se estava vilipendiando o instrumento de licenciamento, que precisa dispor de uma qualidade e de um grau de informação muito bons, pois, caso contrário, ocorreria uma série de desacertos inaceitáveis. Cezar Pegoraro, também representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, teceu, entre outras, as seguintes considerações: que a realização de audiências públicas deveria contribuir para ampliar a discussão acerca da viabilidade ambiental de determinado empreendimento, e não para limitá-la, e que, por se contrapor a essa última possibilidade, o movimento ambientalista era rechaçado; que isso acontecia porque esse movimento lutava pela democracia participativa, contribuindo para que o processo de licenciamento fosse mais ético; que algumas questões acerca dessa obra que estava sendo discutida continuariam abertas, como a exigência do Ibama de que ela não interferisse no Parque Municipal do Pedroso, mas que o empreendedor manteve-se irredutível em sua postura de não promover substanciais modificações na proposta de traçado que havia escolhido; que o levantamento florístico realizado pelo empreendedor era insuficiente e, mesmo assim, ele dava conta da existência, na região onde seria construído esse trecho do Rodoanel, de espécies ameaçadas de extinção, e que um seminário recentemente realizado pela Fundação SOS Mata Atlântica mostrou que a vegetação existente nessa região possuía grande importância ambiental, e que, se essa área se encontrava irregularmente ocupada, isso se devia ao fato de as pessoas de baixa renda não conseguirem morar em outro lugar; que grande parte desta população ocupava áreas de risco e áreas de mananciais – contribuindo, de certo modo, para sua preservação - por ter sido expulsa do lugar onde anteriormente residia, justamente em decorrência da construção ou implantação de obras do Governo, como o metrô, por exemplo, que, pela valorização dos imóveis que promovia, tornava inexeqüível a possibilidade de essa população continuar nela residindo, já que tais obras não se faziam acompanhar de nenhum política pública que favorecesse sua permanência, e que de tudo isso se deduzia que as políticas governamentais eram responsáveis pela exclusão social de que era vítima a população mais carente; que o Trecho Sul do Rodoanel cortaria impiedosamente os mananciais da região sul da RMSP, embora outros traçados pudessem fazer o mesmo que ele faria, ou seja, transpor a metrópole sem provocar intervenção em mananciais, como o 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

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

acessos irregulares, e cujo funcionamento fazia com que surgissem a cada dia novos problemas, parte deles conseqüentes da má conservação das faixas de domínio, como era o caso do assoreamento do Ribeirão Carapicuíba, dos atropelamentos e da indução à ocupação que ocorreu, como bem testemunhava o surgimento recente do Bairro Jardim Rodoanel; que a cidadania era uma condição de toda a população, e não só dos contribuintes; que era preciso preservar os recursos hídricos, solucionar os passivos ambientais causados com a construção do Trecho Oeste e com sua má administração, como, por exemplo, as péssimas condições em que se encontravam as áreas de empréstimo, o intenso processo de especulação imobiliária. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes das entidades da sociedade civil. Maria Eustáquia Valentim de Oliveira, representante do Conselho Municipal de Gestão Ambiental de Santo André-Comugesan, fez, entre outros, os seguintes comentários: que morava há 13 anos em área de mananciais e que pertencia a cinco conselhos do município de Santo André, em relação ao qual testemunhava ter passado por um processo de amadurecimento; que estava fazendo um curso de graduação em gestão ambiental, e buscava, com ele, ampliar seus conhecimentos e a sua consciência ambiental, processo este que se iniciara quando se viu acuada pelo Governo do Estado, que não implementava políticas públicas que beneficiassem a população mais necessitada, inclusive políticas de habitação; que, apesar de ter votado no atual governador, estava decepcionada com a sua gestão, pois esperava que ele construísse obras que atendessem à necessidade de água da RMSP, mas que isso não ocorrera; que temia ter que testemunhar aquela situação para a qual a implantação e o funcionamento do Rodoanel contribuiria, qual seja, de não mais existir água quando o potencial dessa obra atingir sua capacidade plena, porque nada se fez pela sobrevivência desse recursos nem pela melhoria da qualidade do ar; que nenhuma obra que beneficiasse a população mais carente era aprovada e que até desse trecho do Rodoanel, se fosse dotado de algumas características, a população carente poderia tirar algum proveito, mas que isso não acontecia, e não adiantava, a essa altura, correr contra o tempo; que o Consema deveria revogar a legislação ambiental e decidir que essa obra fosse aprovada por outro governador. 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 obrigaram 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 as obras do Rodoanel. Eugênio Machado Ribeiro, representante da Sociedade Amigos de Gramado-Conseg-Granja Viana-Cotia, fez, entre outros, os seguintes comentários: que, embora não fosse contrário à implantação do Rodoanel, defendia que a construção do Trecho Sul obedecesse critérios mais rigorosos do que os adotados para o Trecho Oeste, especialmente no que dizia respeito à construção de barreiras acústicas e de alças de acesso; que o Parque das Nascentes - criado pela Dersa - foi invadido sem que nenhuma providência fosse tomada pelas autoridades competentes, tendo sido desconsiderada pela Dersa até mesmo a estrada de acesso a esse loteamento, além do fato de os acessos ao próprio Rodoanel, em decorrência do seu mal planejamento e construção, apresentarem dificuldade aos veículos que por ele trafegam, a ponto de não conseguirem realizar suas curvas, e concorrendo, nessa medida, para formação de congestionamentos que apresentam riscos de acidentes; que, além de ter sido totalmente assoreada a lagoa existente no km 21 da Rodovia Raposo Tavares, os poços, de responsabilidade da Sabesp, secaram, tornando-se necessária à construção de novos, e que as despesas com todos esses danos

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

foram custeadas pelos moradores locais, os quais, até agora, não foram indenizados, e que, além desses passivos, foram construída seis unidades prisionais na região, com uma população carcerária de 6 mil detentos, cujos esgotos vinham contaminando os poços e os corpos d´água. Meire Pizzeli, representante da Comissão de Interesses Difusos e Coletivos da Subseção da OAB – Osasco, comentou que, apesar de ter muito respeito pelos técnicos que executaram o Trecho Oeste dessa obra, eles foram deixados de lado, e que a SMA, mesmo sabendo disso, ou seja, sabendo que essa obra havia sido paralisada, e que, portanto, estava inacabada, concedeu-lhe licença de instalação; que o Ibama deveria avocar o licenciamento dessa obra, para que deixe de ser uma obra eleitoreira e o Governo do Estado abandone seu projeto de construir "cadeiões" em suas faixas de domínio, a 1 km de uma unidade de conservação e na cabeceira do Córrego Carapicuíba; que se perguntava pela estratégia de colocar em risco a vida dos habitantes do entorno desse trecho, mas de uma coisa se tinha certeza, que era o fato de o Trecho Sul não servirá ao Mercosul, mas, sim, à estratégia de construção de obras carcerárias, com a promessa de que elas gerarão emprego; que, depois da implosão do Carandiru, se disseminaram pelo entorno do Trecho Oeste cadeiões que produzem rebeliões, pondo em risco a vida de toda a população, como bem demonstravam as notícias veiculadas na imprensa, embora o importante, na ótica do Governo, é que essas obras iam ao encontro de seu interesse eleitoreiro; 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 atribuía esse comportamento à ineficiência administrativa da Dersa, que se associava ao descaso com os cidadãos que não concordavam com o traçado do 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 sobrepunha os interesses econômicos àqueles da população que se relacionavam com a qualidade de vida; 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 as áreas de seu entorno 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 sub-locação das moradias verticalizadas, não apresentando para elas nenhuma proposta de melhoria, inclusive projeto habitacional digno do reassentamento dessa população. Fábio Lúcio Sanches representante dos Moradores da Petit Village-Cotia, teceu, entre outros, os seguintes comentários: que eram muitos os problemas surgidos com a administração da Dersa das faixas de domínio, uma vez que essa empresa as tornou disponíveis para a construção de novas Febens, que, por gerarem emprego, têm gestão compartilhada, como é dito em linguagem administrativa, e que esse problema era tão grave a ponto de a Administração Municipal de Cotia ter aderido, há poucos dias, à luta contra a construção dessas instituições em seu território; que o Governo do Estado, na tentativa de se livrar da problemática unidade da Febem no bairro do Tatuapé, em São Paulo, está disseminando esses cadeiões pelas faixas de domínio do Rodoanel, e que, em virtude de sua presença ameaçadora, algumas empresas e indústrias fecharão as portas de suas unidades implantadas nessa região; que a Dersa não quer assumir a administração do Parque das Nascentes, unidade construída em cumprimento de uma das exigências condicionantes para o licenciamento do Trecho Oeste, e, por outro lado, dar essa

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

destinação às faixas de domínio, sem discutir essa medida com a sociedade; que não adianta construir obras tão-somente, é importante que se zele por elas, e esse descaso com o Trecho Oeste se repetirá com o Trecho Sul, depois de implantado. Nair Gianelli, representante da entidade In-pacto Cotia, teceu, entre outros, os seguintes comentários: que morava há 30 anos na região próxima do Trecho Oeste cuja construção e funcionamento nada havia trazido de bom para os moradores do entorno, mas, sim, estava representando um verdadeiro desastre ecológico, porque destruiu a mata, causou, durante a construção, graves transtornos, alguns dos quais continuam ocorrendo com o seu funcionamento, pois se tem que conviver com um ruído ensurdecedor, e que, no verão, se tinha também de conviver com o barro, uma vez que essa obra causou impacto no lençol freático, e que outros significativos impactos, que não foram provocados pela obra em si, mas para o qual ela concorreu, são aqueles decorrentes da construção de uma Febem numa faixa de domínio desse anel viário localizada próximo do muro de sua casa, como era o caso da falta de segurança, do temor ante a iminência de uma rebelião, e que o Estado deveria executar as obras com maior rigor, baseadas em estudos mais aprimorados e elaborados, pois os problemas que elas causavam atingiam não só os seres humanos como também outros seres vivos, pois muitos dos animais que viviam na mata que antes existia nas proximidades desse trecho – esquilos, macacos e papagaios - e que foi derrubada para a sua construção desapareceram, o que constituía um verdadeiro desastre ecológico. Zilda Piedade dos Reis, representante da entidade S.O.S. Mananciais, apresentou algumas imagens e, enquanto estas apareciam em uma tela, ela exclamava S.O.S Mananciais! Água! Vida! Arnaldo Francisco da Silva, representante da Sociedade Amigos Vila Remo e Adjacências, comentou que era difícil falar de mananciais, levando-se em conta as notícias divulgadas pela imprensa, entre as quais a de que o Governo Federal pretendia mudar o trajeto do Rio São Francisco; que, embora a população não cumprisse com os seus deveres, porque, por exemplo, ela jogava lixo nas ruas, ela reclamava contra as atuais condições dos mananciais; que esperava fosse construído o Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano Mário Covas, pois ele representava progresso, e que essa resistência que a sua construção vinha enfrentando era semelhante àquela que se promoveu contra a construção da Ponte Rio-Niterói, pois se alegava, à época, que ela acabaria com o mar; que ninguém quer aterro nem presídio perto de suas casas, mas esta posição colocava a seguinte questão: onde o Governo iria construir essas obras tão importantes, e que era fácil falar do Governo, porém era muito difícil resolver esses problemas. Carlos Alberto Pinheiro de Souza, representante do Gaia Movimento Ecológico e Social de Embu Guaçu, comentou que o Trecho Sul do Rodoanel passaria por cima do Rio M´Boi-Mirim e da Represa Billings, e que ela não facilitaria a vida dos moradores do entorno, pois estes não teriam acesso a ele, pois se dizia que, se isso acontecesse, seu entorno seria ocupado por moradores; que era importante examinar bem esses acessos que serão construídos, uma vez que seu funcionamento poderá piorar as condições de vida daqueles que moravam nas cidades próximas deles; que, uma vez que esse anel viário, não melhorará, mas só piorará, as condições de vida, principalmente de locomoção, dos moradores dessas cidades próximas dos acessos, porque essa população aceitava sua construção, porque, além desse problema, o funcionamento dessa rodovia deixará a população sem água, e que parecia que obras como essa contribuiriam para a Terceira Guerra Mundial, que, como se dizia, acontecerá em conseqüência da falta d´água; que se pagavam impostos muito caros para que essa obra fosse bem construída, e, portanto, ela não poderia passar por cima das águas; que não considerava transparente o atual Governo Estadual, porque ele não deixou que fossem investigadas as 65 CPIs criadas. Rosane Coury, representante da Chácara Vale-SP, comentou que estava decepcionada com a mídia, principalmente com a "Revista Veja", que publicou,

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

há duas semanas, matéria na "Vejinha" afirmando que o Trecho Sul seria construído apesar das "picuinhas ambientais" que vinham atropelando o bom andamento de seu processo de licenciamento, e que notícias como essa se devia à enorme ignorância da imprensa com relação às questões ambientais, pois a luta do movimento ambientalista era para que se cumprissem os dispositivos da Constituição Federal que preconizavam o respeito ao meio ambiente, à vida e aos direitos das minorias, e que esse trecho do Rodoanel constituiria mais um passo para se chegar mais perto do próximo engarrafamento. Em seguida, leu trechos de um manifesto que, entre outras afirmações, dizia que, sobre o tema específico da indução à ocupação das áreas de mananciais que essa obra promoveria, muitas dúvidas e questionamentos havia e que não foram esclarecidos pelos especialistas, e que uma das principais conclusões do modelo matemático apresentado no EIA/RIMA era que o Rodoanel não provocaria indução à ocupação, mas, em virtude da complexidade desse tema, pesquisadores da USP apresentara um laudo com 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 realizado pela USP: a) que, por um lado, os modelos matemáticos dificilmente conseguiam trabalhar com a multiplicidade das variáveis que influenciavam as dinâmicas de produção e apropriação do espaço urbano e, por outro, que 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 Oeste; 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 à expansão da mancha urbana; f) e que, se essa indução era certa, era necessário investigar-se o que aconteceria com os mananciais. Ao concluir, essa manifestante declarou que não era contrária ao desenvolvimento, desde que ele se desse de forma sustentável, e que se manifestava contrária à realização dessa audiência por não ter sido cumprido os prazos regimentais, e que 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 o Rodoanel não era um anel viário, e, sim, uma alça, e que, como morador de área de mananciais e participante do Comitê de Bacia do Alto Tietê, tinha condição de discutir esse projeto do Governo; que as pessoas que defendiam, agora, esse trecho do Rodoanel amanhã ficarão sem água e que os funcionários que se irritavam hoje com a exigência de que fosse dado cumprimento aos prazos para as audiências exigidos por lei amanhã fariam parte da sociedade civil de cujos representantes, hoje, discordava, pois entenderiam o bom senso de suas posições; que essa obra causará significativo passivo ambiental e social, motivo por que esse projeto deverá ser discutido não só pelos técnicos, mas, também, pela população organizada, à qual o Governo deveria pedir ajuda; que a Dersa não cumpriu o que havia acordado em relação ao Trecho Oeste, o que gerou

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

um passivo ambiental significativo, inclusive com a construção de aterro com material inerte nas áreas, 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. Daniela Todesco, representante do Movimento Popular de Cidadania pela Vida de São Bernardo do Campo, leu um documento que se referia à instabilidade do projeto; às críticas que lhe eram feitas pela população e pelo movimento ambientalista; à falta de implementação de políticas públicas que viessem ao encontro das necessidades da população; ao fato de que ninguém era contrário ao progresso, mas, ao mesmo tempo, ninguém poderia esquecer que 123 nascentes seriam extintas por esse traçado, como também seriam alteradas a qualidade e a quantidade dos recursos hídricos que sobreviveriam; ao fato de que ninguém poderia esquecer também que haveria significativa supressão de vegetação, principalmente daquela existente em áreas mais próximas das nascentes, cuja presença era indispensável à manutenção desses corpos d´água, e que, portanto, não era verdadeira a afirmação dos técnicos contratados pela Dersa de que apenas pequenos cortes seriam feitos, e que a posição a ser adotada deveria preservar as matas existentes, e não destruí-las; ao fato de que vários biólogos que estiveram na região identificaram espécies endêmicas em extinção; ao fato também de que nenhum desses impactos seriam compensados, inclusive porque, até hoje, ninguém conseguiu produzir água; e ao fato, ainda, de que as catástrofes que recentemente ocorreram se deveram aos prejuízos causados à Natureza. Ao concluir, essa representante ponderou que a construção e a gestão dessa obra deveria ficar a cargo de uma empresa com competência metropolitana, capaz de identificar a complexidade e a abrangência dos impactos que ela causaria. Augustina Mascarenhas, representante do Conselho Comunitário Chácaras Porongaba, comentou que o Plano Diretor do Município de São Bernardo do Campo não seria concluído antes da concessão da licença prévia ao Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano, o que lhe parecia estranho, uma vez que esta obra deveria, nesse município, obedecer às determinações daquele plano; que as Represas Billings e Guarapiranga, responsáveis por 23% da água necessária ao abastecimento da RMSP, não suportariam mais essa agressão, e que a construção desse trecho do Rodoanel decretaria a inviabilidade definitiva desses dois mananciais, o que era muito grave, levando-se em conta que de toda a água existente no Planeta apenas 3% era doce; que a construção dessa obra se tornaria, portanto, um agravante a mais para a questão dos recursos hídricos num contexto mundial em que se discutiam formas de evitar-se sua iminente escassez; que todos eram responsável pela defesa do meio ambiente e de sua preservação para uso das gerações futuras, e que o Estado deveria investir mais na defesa dos recursos e implementar os direitos dos idosos, das crianças e da população em geral. Oswaldo Prickaitis, representante da Associação dos Proprietários de Chácaras do Manancial Bela Vista, entre outros comentários feitos, afirmou que a Dersa e o Governo do Estado estavam presenteando a população com um abacaxi para a sociedade civil, principalmente para os moradores do município de Santo André, Parelheiros e São Bernardo do Campo; que, no começo de 2006, o homem mais uma vez pretendia violentar a Natureza, tentando de qualquer forma licenciar o Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano Mário Covas, que suprimiria 293 hectares de Mata Atlântica, provocaria o assoreamento de inúmeras nascentes e cortaria a Represa Guarapiranga; que a Dersa assumiu vários compromissos em relação ao Trecho Oeste que não cumpriu, mas pretendia, agora, de qualquer maneira executar o Trecho Sul, e que o atraso no processo de licenciamento desse último trecho não se devia à sociedade civil, e, sim, à incompetência do Governo do Estado; que a pressa eleitoral levou o Governo Estadual a ignorar decisões judiciais, e que as prioridades políticas

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

levavam a uma pressa que poderia contribuir para que o feitiço se voltasse contra o feiticeiro; e que, por essas mesmas razões, ou seja, para atender interesses eleitoreiros, o município de São Bernardo do Campo pretendia também aprovar apressadamente, e de qualquer jeito, seu plano diretor. Leandro David Dolenc, representante da Sociedade Ecológica Amigos do Embu, declarou, entre outras coisas, que a entidade que representava possuía 40 anos, defendera várias causas importantes, e que a maior luta que ela travava hoje consistia em contribuir com a comunidade na tentativa de resolver seus problemas; que algumas das preocupações dessa entidade atualmente dizia respeito às conseqüências do não-cumprimento, pelo Governo Estadual, de algumas promessas que havia feito quando da construção do Trecho Oeste do Rodoanel Metropolitano Mário Covas, quais sejam, de que não haveria indução à ocupação ao longo desse traçado, de que não haveria invasão de mananciais e de que não ocorreriam acidentes com cargas perigosas, e que tudo isso estava acontecendo; que, com a construção do Trecho Sul desse anel viário outras regiões importantes seriam degradadas, uma vez que os mananciais e suas várzeas seriam pavimentadas, e que se perguntava por que o Governo do Estado não construía uma via elevada, em vez de causar impacto nos mananciais, porque não somos Deus para gerar água se viesse a sofrer escassez desse recurso; que foi feito um diagnóstico da região e foram identificados animais catalogados nos Atlas das espécies ameaçadas de extinção, as quais não constavam do laudo elaborado pelo Ibama sobre a fauna dessa região; que, por esta e por outras razões, se deveria elaborar um estudo mais aprofundado sobre a ocorrência dos animais nessa região onde será construído o Trecho Sul, pois, com certeza, existem algumas espécies cuja ocorrência ainda não foi identificada, e esse cuidado deverá ser adotado porque, caso contrário, a região, com a perda de seus ecossistemas, será destruída; que, em vez de se construir esse trecho que, entre outros impactos, induzirá à ocupação das áreas de mananciais e prejudicará os corredores ecológicos, deveriam ser construídas pistas elevadas, o que, se por um lado, aumentaria os custos da obra, por outro, não prejudicaria o meio ambiente nem degradaria as condições de vida da população, porque muito dos impactos que serão provocados não poderão, em hipótese alguma, serem revertidos ou compensados, como, por exemplo, a escassez de água para as futuras gerações. Roque Araújo Neto, representante da Sociedade Amigos Jardim Mário Pólo, teceu, entre outros, comentários sobre os acidentes rodoviários com cargas perigosas, o que ocorria em São Paulo a uma média de um acidente a cada dois dias, causando danos ao meio ambiente e à propriedade particular e pública, e que, entre outras conseqüências, causava também contaminação dos corpos d'água, e que uma das regiões onde ocorria mais esse tipo de acidente era a região de Santos e Cubatão; que se tratava de tecnologia questionável as caixas de contenção que, segundo o projeto, seriam construídas com vistas à deter o processo de assoreamento, uma vez que não existia modelo similar nem no Brasil nem no exterior, e que, antes de causar prejudicar aos corpos d'água era necessário se ter presente que água é vida e que, por essa razão, ela deveria ser cuidadosamente preservada. Elza e Cláudio, representantes da Sociedade Amigos do Bairro Senhor do Bom, do Município de São Bernardo do Campo apresentaram uma performance, através da qual chamavam a atenção para alguns problemas que poderão ocorrer com a construção do Trecho Sul do Rodoanel. Maria Valmisa Inácio, representante do Centro de Referência de São Paulo, teceu comentários sobre questões que haviam sido formuladas através de documentos encaminhados e durante as audiências que foram realizadas, mas que não foram nem estavam sendo respondidas, como, por exemplo, aquelas relacionadas com a supressão de vegetação, e, em seguida, perguntou quais outras obras se pretendia construir após o Rodoanel Metropolitano Mário Covas, cujos argumentos para implantação eram insustentáveis, uma vez que tal obra cortaria áreas frágeis do ponto de vista ambiental e provocaria impactos irreversíveis nas

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

áreas de mananciais, motivos pelos quais questionava por que uma obra com essa, com tal abrangência e complexidade, não fazia parte de um projeto de transporte mais amplo; e, ao concluir, perguntou sobre os dados nos quais se respaldavam as projeções que indicavam a melhoria que essa obra acarretaria em alguns atributos ambientais. Guilherme Coury, representante da Associação Protetora dos Animais de Carapicuíba, leu trecho de um documento segundo o qual ele não era porta-voz de interesses individuais, mas falava em nome da Nação Guarani e de todos os povos indígenas e daqueles que não eram indígenas e que viviam na América; que, muitas vezes, os indígenas recuavam, mas não para fugir da luta, e, sim, para oferecer maior resistência; que os caminhos mais fáceis e mais bonitos nem sempre eram os mais corretos; que aqueles que seguiam o caminho da destruição – os desenvolvimentistas – seriam os que mais sofreriam com as conseqüências futuras; que dificilmente a Natureza sobreviveria com as condições tão agressivas que lhe estavam sendo impostas; que, quando participou pela primeira vez de uma audiência pública, levantou uma série de questões sobre a correção desse projeto, sobre os graves impactos que ela provocaria e sobre o desrespeito que ele impunha à Constituição Brasileira, mas que nenhuma de suas perguntas foi respondida; que, com seus 13 anos, aprendera a amar e, acima de tudo, a respeitar esse patrimônio ambiental que vinha sendo ameaçado por administrações falhas; que estava nas mãos dos governantes estaduais dar ou não sinal verde a essa obra e as suas terríveis conseqüências, porque, além de acabar com quase 300 hectares de Mata Atlântica, ela destruiria mais de 100 nascentes de água, que era vida, pois sem ela ninguém viveria; que se perguntava se os governantes tinham o direito de proibir o futuro no qual eles não mais estariam 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; e que pedia que a Constituição Brasileira fosse respeitada no que dizia respeito à preservação dos recursos naturais, aos direitos da criança e dos adolescentes. Myriam Héss, suplente da Presidência do Conselho de Gestão da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, declarou, entre outras coisas, que todos os questionamentos colocados estavam sendo acompanhados por esse conselho do qual fazia parte, e que não concordava com algumas informações oferecidas, uma vez que elas iam de encontro à realidade, dado que, até agora, esse conselho não realizara o trabalho que deveria ter feito para que o Governo tomasse as medidas que vem tomando, pois sequer teve acesso aos estudos etno-ecológicos sobre as aldeias indígenas Krukutu e Barragem, o que ora solicitava, e sequer pôde realizar o sobrevôo que ofereceria uma idéia sobre algumas implicações dessa mega-obra nos recursos hídricos da região por onde passaria. Adeilson Arruda Silva, representante da Associação de Bairro do Jardim Represa, declarou-se contrário à execução do Trecho Sul sem que fosse solucionado, em um determinado prazo, o passivo gerado com a construção do Trecho Oeste, pois os problemas causados com a construção desse trecho, que já havia sido concluído, até agora permaneciam sem solução, e que não via nenhum sentido em se dar andamento ao licenciamento de um novo trecho, sem se resolverem esses problemas; que, portanto, achava oportuno que, em primeiro lugar, fosse realizada uma audiência pública para discutir o passivo provocado pelo Trecho Oeste, e, em segundo lugar, ou, em um segundo momento, fosse realizada uma outra audiência com o objetivo de se discutirem os passivos que serão causados futuramente com a construção do Trecho Sul, porque, por ter sido mal-elaborado o projeto desse último trecho, ele provocaria, sem dúvidas, um novo passivo, e que uma outra razão para o adiamento dessa obra era a aprovação, anterior, e não posteriormente ao seu licenciamento, dos planos diretores dos municípios que ele cortaria; e que aproveitava essa ocasião para solicitar à representante do Ministério Público que levasse à frente essa causa da sociedade civil, formulando

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

um Termo de Ajustamento de Conduta-TAC do qual deveria participar esse setor da sociedade. Nério Fernandes, representante do Fórum de Desenvolvimento Sustentável de Parelheiros, comentou que, em um período de sua vida, odiava os ambientalistas por sua atuação, o que comprovava, portanto, que àquela época era mais ignorante do que é hoje; que, na gestão do Governador Fleury, fora construído em Parelheiros um presídio que deu lugar à indução à ocupação e aumentou significativamente a produção de esgoto da região, sem que nenhuma medida de saneamento básico fosse adotada; que a construção desse novo trecho concorreria também para a indução à ocupação dessa região sobre a qual os estudos afirmam possuir a pior qualidade de vida da RMSP; que, sem dúvida, essa obra será executada, mas, ao que tudo indica, sem nenhuma contrapartida aos danos e prejuízos ambientais que provocará, pois sequer ela prevê a implementação de programas de educação ambiental ou de saneamento básico; e que, por todos esses motivos, solicitava que fosse dada uma atenção especial à população de Parelheiros, retirando dos 3 bilhões que serão gastos na implantação desse trecho do Rodoanel recursos suficientes para melhorar um pouco a condição de vida dessa população. Renato Tagnini, comentou que já que o Rodoanel se presta a atender uma demanda legítima da RMSP, faz-se necessário analisar como essa região se encontra, ou seja, o processo que ela vem sofrendo e que não começou agora, pois de trata de um processo de expansão que ocorre mesmo que a população não cresça tanto quanto crescia no passado, e essa expansão vem ocorrendo por causa dos investimentos que o Poder Público faz nas áreas centrais, que as valorizam, embora esse valor seja apropriado pelos proprietários de imóveis, ou seja, são os proprietários que se apropriam do dinheiro público, dinheiro nosso, porque elevam os preços dos seus imóveis, e, tornando privilegiadas essas regiões, os moradores delas são expulsos para periferia; que, portanto, a cada investimento novo do setor público sem qualquer anteparo para a fixação dessas populações concorre para que elas se mudem para locais cada vez mais longe, o pobre vai morar longe porque longe é viável, longe é barato; que essa é uma lógica que tem trazido para a RMSP degradação ambiental, exclusão social e concentração de renda; que nisso o Brasil é campeão, e São Paulo é campeão por saldo de gols; que essa situação não se trata de uma praga bíblica, não se trata de praga do Faraó, trata-se de uma política, que outra coisa não é senão o que um governo opta por fazer e o que ele opta por não fazer e o resultado do que ele optou por não fazer e do que ele optou por fazer; que, portanto, estamos imersos numa política de expansão, de exclusão e de concentração de renda, que é metropolitana, que é de responsabilidade de cada município, mas é, principalmente, responsabilidade do Estado; que a gestão metropolitana está nas mãos do Estado, que é o proponente do Rodoanel e que, como foi dito aqui, sequer avisa à população que a água está cada vez mas escassa, pois trata-se de dever social e público do Governo avisar à população que "o gato subiu no telhado", que a situação já está ruim e vai ficar cada vez pior, porque os gastos com tratamento são cada vez piores, e cujo remédio tem sido esses investimentos setoriais, obras e não políticas metropolitanas; que, diante dessa situação, as pessoas perguntam a quem cobrar, quem é responsável por essas políticas, e, é claro, o Governo do Estado é o empreendedor que nada tem feito, pois, ao se analisar o orçamento para 2006, constata-se que os recursos para a Secretaria de Estado do Meio Ambiente correspondem a apenas 0, 51% do orçamento, com cortes brutais inclusive em recursos humanos; que, ao se analisar essa obra que é, ao mesmo tempo, grande e impactante, reconhece-se que ela vem cheia de penduricalhos, que foram pendurados nela em decorrência da pressão exercida pela população nas audiências públicas, pressão esta que é eficiente e que deve continuar sendo exercida para que esse projeto seja melhorado; que já foram vistas as mazelas do Trecho Oeste, porque o pior inimigo da Dersa é a própria Dersa, pois até mesmo a parte da engenharia, *strictu*

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

sensu, e a de drenagem deixam muito a desejar, como bem demonstram os mares de lama que se vêem nas rodovias que são cruzadas pelo Trecho Oeste e que levam à interrupção do tráfego; que igualmente o fenômeno da indução à ocupação que já ocorreu e todo esse investimento terá de ser feito não está sendo levado em conta, motivo por que a sociedade civil propõe que, primeiro, seja solucionado esse passivo ambiental para depois fazer o resto; que o Governo deve, em primeiro lugar, cumprir compromissos assumidos em 1997, quando houve um acordo entre as Secretarias de Meio Ambiente, de Transportes e de Transportes Metropolitanos no sentido de que, quando passasse por um manancial, essa obra tocaria o mínimo no solo, que se tentaria minimizar o fenômeno da indução, o que não foi feito, e que, em virtude dessa omissão, não dava para jogar a indução nas costas de alguém porque o plano diretor que não foi aprovado; que a indução estava documentada e que era necessário dizer quem pagaria, e não remeter os custos para os municípios periféricos que já se encontram empobrecidos, pois já herdaram toda a pobreza que foi expulsa das áreas centrais; que outro aspecto importante é que se acordou, naquela oportunidade, em 1997, que seria implantado um parque linear ao longo de todo o manancial em todo o Trecho Oeste; que o município de São Paulo brigou e ganhou, mas os municípios que não brigaram não terão esse parque linear; que é necessário pontuar todas essas questões, colocar o passivo no colo dos governantes, pois, se os governantes não têm apetite para a gestão metropolitana, o cargo se encontra vago, e é necessário que avisem, porque até agora a gestão tem sido estadual e tem de serem as providências cabíveis para que a função da gestão metropolitana seja exercida. José Carlos da Silva, representante do Grupo Ecológico Calangos da Mata, comentou que o Governo do Estado, para demonstrar o "respeito com a população", deveria solucionar o passivo ambiental gerado com a construção do Trecho Oeste do Rodoanel Metropolitano Mário Covas, e só, depois, construir o Trecho Sul, pois era necessário eliminar os riscos inerentes a esse passivo; que, em um momento anterior, a Sabesp era contrária à implantação do Rodoanel, mas, agora, o aprovava uma vez que fazia parte do Governo; 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 dela se beneficiaria, pois seria mais uma que 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 obra "eleitoreira"; 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, e que essa obra, como todas as outras que haviam sido realizadas no Brasil e no Mundo, promoveria a exclusão social, aumentaria o "cinturão de miséria", pois, em qualquer lugar que uma estrada passasse, não havia como segurar o avanço da comunidade, já que as pessoas se viam 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; 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

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

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, assoreadas, sem que nenhuma providência fosse tomada; que, enquanto os pareceres não forem discutidos, essa obra não poderia ser licenciada. Heitor Marzagão Tommasini, representante do Movimento Defenda São Paulo, declarou que retomaria algumas coisas já ditas em dezenas de audiências públicas, e uma delas era o fato de a Dersa ser inimiga dela mesma e de o Governo ser o maior inimigo do povo, porque possui uma máquina poderosa que não age em prol da causa ambiental, pois foi justamente o que pôde comprovar através de sua militância ambiental; que o conteúdo do EIA/RIMA deveria ser objetivo e racional, e, por exemplo, identificar os problemas que poderão ocorrer com o funcionamento do Trecho Oeste, entre os quais os acidentes com cargas perigosas, e ter reconhecido a inexistência de tecnologia desenvolvida para sua implantação; que a demanda reprimida existente no setor do transporte tornava inexeqüíveis os objetivos propostos nos estudos ambientais para os Trechos Oeste e Sul do Rodoanel, pois, quando essa obra for concluída daqui a seis anos, já não mais fará face à demanda existente à época; que a população não era informada acerca da carência de água existente, hoje, na RMSP, dado que é abastecida por rios de outras regiões, como é o caso do Rio Piracicaba, que sofreu reversão para atender às necessidades dessa região; que o EIA/RIMA possui requisitos básicos, os quais, se não forem respeitados, torna-se passível de nulidade, e um desses princípios diz respeito à necessidade de ele fornecer informações verdadeiras à sociedade; que também o processo de licenciamento é orientado por princípios e regras que, se não forem cumpridas, coloca-o "*sub-judice*", como é o caso dessa audiência, que é passível de nulidade, porque o acordo estabelecido com o Ministério Público de restrição do prazo para sua convocação e realização fere a norma legal, e que a Dersa comete erros que devem ser revistos, antes da construção do empreendimento, porque, caso contrário, ele corre o risco de ser embargado. Álvaro Stefani, representante do Centro das Indústrias do Estado de São Paulo-CIESP, comentou que essa audiência constituía um exercício de cidadania, porque possibilitava, entre outras coisas, que se ouvissem declarações que não se desejava ouvir; que outra questão que pretendia abordar nessa oportunidade dizia respeito às compensações ambientais que foram e seriam implementadas com a construção dos Trechos Oeste e Sul do Rodoanel, pois, juntas, elas poderiam formar outros Parques Ibirapueras, que, como a Represa Billing, eram artificiais; que o terceiro e último aspecto sobre o qual pretendia falar dizia respeito à relevância dos projetos etno-ambientais, dada a importância que os povos indígenas tiveram no País, como bem representava a figura do Índio Tibiriçá, porque, se não fosse sua luta e a de outros povos indígenas, por certo não seríamos hoje a nação que somos. Antônio Luiz Cagnir, representante da Associação Vale do Sol, comentou que Embu seria a cidade mais prejudicada com a construção do Trecho Sul do Rodoanel, uma vez que ele causaria impacto no Rio Embu Mirim, um dos mananciais que, embora ainda fornecesse grande quantidade de água à Represa Guarapiranga, já forneceu mais ainda, e que essa era uma das razões pelas quais pretendia devolver ao Governador o abacaxi que ele estava ofertando à população de Embu; que a proposta de que esse trecho do Rodoanel passasse sobre esse rio fora fruto de um conchavo político feito às escondidas, e que, em virtude da pressão exercida pelas entidades da sociedade civil e pela população como um todo, ele não mais passaria por cima do rio, mas, ao seu lado, cortando em duas sua várzea em um abraço mortífero; que, quando Mario Covas falou que o destino Rodoanel estava traçado, se pensou que se tratava de um futuro brilhante, e não se atinou para o sentido dessa afirmação que era: aquilo que se traçou seria executado; que nada mais do que a água o sensibilizava, motivo que o leva a pedir que esse crime que seria contra ela perpetrado fosse a todos revelado, uma vez que suas conseqüências

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

seriam irreversíveis, como, por exemplo, a escassez de água na Represa Guarapiranga. Evaldo Pereira Carvalho, representante da Sociedade Amigos do Bairro Parque Los Angeles - Município de São Bernardo do Campo, teceu comentários sobre sua luta pela defesa da água e da vida, e que, agora, se via diante desse projeto que vinha de encontro à preservação da vida e à possibilidade de se viver em harmonia com a Natureza, projeto este que causaria também graves prejuízos para muitas comunidades, entre as quais aquela que vivia no Parque Los Angeles; que, ao trabalho que a entidade que representava realizava, uma vez por mês, de limpeza da represa, retirando dela, aproximadamente, seis toneladas e meia de lixo, não era dado nenhum apoio, e que esse trabalho agora se tornava em vão; e que, em relação às desapropriações que seriam feitas, reivindicava, pelo menos, já que essa luta da população não poderia ser indenizada, que o fossem, e a preço justo, suas propriedades. Passou-se à fase em que as pessoas falam em seu próprio nome. Arsênio Conde comentou que, no contexto da polêmica que houve, que teve como um dos interlocutores os ambientalistas, se perguntou onde estavam os membros desse movimento quando foram ocupadas as margens das Represas Billings e Guarapiranga; que, como morador da Zona Sul, acreditava que o Rodoanel traria benefícios para essa região, porque se tratava de uma obra louvável, uma vez que ela contribuiria, e muito, para o desenvolvimento do Estado de São Paulo; que os ambientalistas estavam parcelando os terrenos, estavam enganando a todos e não favorecendo o Governo do Estado; que a cidade, sem dúvida, havia crescido, e não se poderia ficar amarrado a uma rua e a uma avenida. Ângela Napolitano comentou que morava nas proximidades do Trecho Oeste e que as autoridades não respeitavam a população, pois participou de todas as audiências que foram feitas sobre os estudos desse trecho, oportunidade em que encaminhou e protocolou propostas e denúncias, mas que, mesmo assim, ele foi construído, trazendo muitos problemas para a população que aí morava, uma vez que não foram implementadas as medidas constantes do EIA/RIMA; que a Dersa, a SMA, o Consema e o próprio Governador foram comunicados, através de documentos protocolados, mas nenhum foi respondido; que não se cumpriram os compromissos assumidos durante o processo de licenciamento, porque não se pretendia cumpri-los e porque os órgãos ambientais licenciaram sabendo que as exigências não seriam cumpridas; que o ruído ultrapassava em muitos decibéis os padrões estabelecidos - todos sabiam disso e nada faziam; que, por esses motivos, ponderava que o Trecho Sul só fosse construído quando fosse dada uma solução para os problemas gerados pelo passivo ambiental causado com a construção Trecho Oeste. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes dos órgãos públicos. Ana Cristina Bandeira Lins, Procuradora da República, declarou que a realização dessa audiência se devia a um acordo que estabeleceu quando deveria ser executada também cada uma das medidas que mitigarão os impactos provocados com a construção do Trecho Oeste; que esse compromisso da Dersa foi assinado agora, e que, se não for implementada e comprovada a adoção de cada uma das medidas, o Trecho Sul não será construído; que esse acordo seria colocado no site do Ministério Público para que a população a ele tivesse acesso e, conhecedora de seu conteúdo, se tiver conhecimento de algum outro problema ou questão que não esteja por ele contemplado, que informe o Ministério Público com o objetivo de que sejam adotadas as providências necessárias; e que o Trecho Oeste se encontrava suspenso até que se executassem algumas obras, como, por exemplo, fossem construídas as barreiras necessárias. Richard Campos, representante da Funai, declarou que a área de meio ambiente da Funai adotara as medidas para que os povos indígenas fossem ouvidos e fossem contemplados seus interesses, e que pedia que não tornassem a questão indígena como o único problema existente nesse processo de licenciamento ambiental, porque existiam outros que, igualmente, deveriam ser solucionados; que fazia tal

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

admoestação porque, se por um lado, eles poderiam vir a ser responsabilizados, perante a opinião pública, por qualquer atraso que ocorrer na execução dessa obra, por outro, eles sofrerão uma pressão a mais do que aquela à qual já estão sendo submetidos; e que era inquestionável que existiam outros problemas, igualmente sérios, relacionados com os mananciais e com a indução à ocupação e outros que também deveriam ser resolvidos, e que era imprescindível deixar que os índios resolvessem seus próprios problemas. Cacique Marcos Tupã, representante da Aldeia Krukutu, em Parelheiros, comentou que participou do estudo etno-ecológico, que as lideranças indígenas participaram de sua elaboração, com o objetivo de esclarecer sua situação, e que uma delas referia-se ao fato de o EIA/RIMA não ter contemplado seus interesses; que, de fato, o que se colocou nesse estudo etno-ecológico e o que se propôs como compensação deveriam ser atendidos, e, portanto, se lutou e se lutará para que esses compromissos não fiquem apenas no papel, pois é necessário que a comunidade indígena seja compensada pela pressão que essa obra exercerá sobre o seu território. Cacique Timóteo Verá, representante da Aldeia Tenonde Porã, declarou que se sentou à mesa de negociação com os representantes da Aldeia Jaraguá e com vários órgãos e todos participaram da elaboração desse estudo apresentado no início dessa audiência; que pedia ao Governo do Estado que cumprisse os compromissos assumidos, inclusive no que dizia respeito à ampliação de seus territórios, pois, só assim, estava garantida a sobrevivência dos descendentes do Povo Guarani, que eram autênticos e verdadeiros brasileiros; que defendia não só os interesses da população indígena, mas também aqueles da população de baixa renda, e também reivindicava fossem contempladas as exigências feitas pela população da Aldeia Jaraguá; e que se envolvia com essa luta para que não mais se repetissem as muitas injustiças praticadas contra as nações indígenas no processo de desenvolvimento do Brasil. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. Luiza Cordeiro da Silva, Vereadora do Município de Guarulhos, depois de solicitar fosse exibido um vídeo, comentou que participou de um encontro em que se discutiu esse estudo de impacto ambiental, e saiu de lá deprimida com os gastos que seriam feitos, e que, hoje, ao ouvir novamente o discurso de que o tráfego fluiria com a construção desse empreendimento, voltou a considerar que se deveria gastar parte desses recursos em transportes coletivos, porque, se isso acontecesse, o solo ficaria liberado para os caminhões, sem mais incremento na pavimentação, sem mais se provocar a morte dos mananciais, enfim, sem mais se causar grandes impactos ambientais; que, se se investisse em transporte coletivo, se implementaria políticas públicas compatíveis com a necessidade da população e com a sustentação dos recursos naturais, motivo pelo qual seu desejo era dizer ao Governo do Estado que ele perderá o respeito do povo com a construção dessa obra, em virtude da magnitude de seus impactos; que, no entanto, audiências como esta, em cujo desenrolar surgem tantas propostas interessantes, não têm a repercussão que merecem; e que aproveitava essa oportunidade para denunciar ao Ibama, que tem um representante presente nessa audiência, de que o acesso que se tem à cidade de Trindade, no Estado do Rio de Janeiro, está sofrendo grande impacto, e que se fazia necessário e urgente fiscalizá-lo. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. Eduardo Jorge Martins, Secretário do Verde e do Meio Ambiente do Município de São Paulo, declarou que a Secretaria Municipal tem comparecido às audiências, oferecido suas contribuições e as remetido, igualmente, à Funai, ao Ibama e à Dersa, as quais se concentraram sobre as medidas mais pertinentes a serem adotadas, e agradecia o empenho de alguns funcionários, inclusive da Administração Municipal, em formular e encaminhar propostas que geraram um acordo entre os Governos Estadual e Municipal acerca da construção dessa obra, as quais muito contribuíram para a ampliação das compensações, principalmente daquelas 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

contrabalançarão a indução à ocupação, como a implementação da estrada-parque, inclusive na região de Parelheiros, o que fará com que a área protegida se amplie em aproximadamente 100%; que esse foi o acordo possível e acreditava ter cumprido a função de buscar a proteção do meio ambiente. Frederico Bussinger, Secretário Municipal dos Transportes, comentou que a manifestação do Secretário que o antecedeu era reveladora das negociações que vinham sendo desenvolvidas no âmbito do processo de discussão e de licenciamento dessa obra; que acompanhou todo esse processo e constatava o muito que se avançou no que dizia respeito às discussões e às negociações, inclusive no âmbito do Poder Judiciário, que estabeleceu acordos que serão cumpridos, o que significava um progresso na forma de governar esse País; que constatava também grande evolução no debate, pois, inicialmente, ele se deu em torno das premissas de se construir e não se construir essa obra, e o debate passou, em um segundo momento, a se voltar para as soluções e aprimoramentos a serem conferidos a essa obra; que, sem dúvida, esse debate contribuiu para o aprimoramento desse projeto, que era um dos melhores do Mundo, pois ele se centrou, como não poderia deixar de ser, nas interferências a serem causadas por essa obra; que, o que de novo trazia, era chamar atenção para os aspectos em que a inexistência do Rodoanel provocaria sérios impactos na população e na economia no país, o que pôde ser ilustrado, recentemente, com os acidentes provocados por caminhões que paralisou a cidade e, possivelmente, a RMSP; que estudo feito ultimamente sobre a Avenida dos Bandeirantes constatou que, mesmo que se implantasse nessa avenida o projeto que lhe é destinado, o Rodoanel continuava sendo necessário, porque o projeto da Bandeirantes era complementar a essa grande obra; que lembrava, também, que, no caso do transporte coletivo – metrô e ferrovia -, embora tenha diminuído sua influência, um impulso nesse setor não tornaria dispensável o Rodoanel, uma vez que sua maior participação não faria desnecessários os benefícios que serão trazidos com o funcionamento desse anel viário, e que, com tudo isso implantado, se poderá conferir uma maior segurança e maior sustentação à RMSP. Passou-se à etapa das réplicas. Paulo Tromboni, Secretário-Adjunto da Secretaria dos Transportes, comentou que há inúmeros estudos de engenharia, que eram absolutamente fundamentais, os quais, no que dizia respeito aos acidentes com cargas perigosas, atestavam que eles ocorreriam em um número menor do que aqueles que aconteciam costumeiramente na Rodovia Anchieta, pois o Rodoanel disporá de tecnologia avançada e sofisticadíssima para impedi-los e/ou minimizá-los, caso eles venham a ocorrer; que os riscos que os mananciais correrão serão bem menores do que aqueles a que se encontram sujeitos atualmente; que outra questão, que é central para a tomada de decisão sobre o Rodoanel, diz respeito à água, e que, a seu respeito, daqui a alguns anos a mesma população que se faz presente aqui hoje reconhecerá os grandes benefícios que os mananciais tiveram com o funcionamento do Rodoanel; que, em relação às técnicas construtivas elevadas, que, sem dúvida eram significativamente bem mais caras, outras técnicas igualmente construtivas foram escolhidas para vários pontos do Trecho Sul, de modo adequado à geologia, à preservação ambiental, como, especialmente à proteção das águas; que há um equívoco manifesto por certas pessoas de que se está incentivando um "rodoviarismo", o que é absolutamente falso, porque o Plano dos Transportes prevê a co-localização do Ferroanel, mas, como o transporte nas metrópoles é absolutamente complexo, a estrutura multimodal se faz necessário; e que, portanto, discutir alternativas, abrindo mão do Rodoanel e a favor de outras modalidades, era improdutivo; que o investimento feito no transporte coletivo, era bem maior do que esse feito para na construção dessa obra. Marlon Rocha, representante da equipe responsável pela elaboração dos estudos ambientais, ofereceu os seguintes esclarecimentos: 1) que os estudos realizados sobre a fauna e flora inventariaram todas as espécies existentes; 2) que um dos estudos complementares

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

contemplou a justificativa de traçado adotada e sua comparação com outros trechos no Parque Estadual do Pedroso; 3) que o impacto provocado no lençol freático havia sido identificado; 4) que, na Várzea do Embu Mirim, a etapa de construção causará maior impacto, mas, posteriormente, conservará a várzea e atenderá às questões vinculadas à fauna; 5) que o Trecho Sul causará impactos, sem dúvida, na área de mananciais; 6) que os proprietários afetados pela obra serão cadastrados depois da emissão da licença prévia e cada proprietário afetado negociará com a Dersa, e cada negociação será individual, havendo a possibilidade de os proprietários serem inseridos nos programas de loteamento previstos ou receberem indenização de acordo com valores de mercado. Carlos Bocuhy, representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas, reiterou, em primeiro lugar, seu ponto de vista acerca da não-observância do prazo, o que o fazia perguntar se o empreendedor não fosse o Governo se tal excepcionalidade seria permitida, e levantava essas questões por que, se a exigência dos prazos não for observada, não é levada em conta o espírito da convocação, o espírito da norma, para que a população se mobilize, ou seja se organize para essa audiência; que considerava que, se essa norma não estava clara e deveria ser revisto o seu conteúdo; que, quando o empreendedor afirmava ter sido reformado o empreendimento, se perguntava por que não foram incorporadas as preocupações da população com a água, ou seja, se a atuação da sociedade civil em prol da preservação da água havia surtido algum efeito, e isso porque a fragilidade da máquina da Natureza de produzir água deveria sensibilizar o Governo como tocava a população, e tal preocupação deveria servir-lhe ao propor obras que causam impactos a esse recurso; que há algum tempo, quando do licenciamento de uma hidrelétrica, um diretor da Cesp assegurou que todas as medidas seriam adotadas quando do enchimento do lago para que a fauna fosse retirada com todos os cuidados necessários, e o que aconteceu foi, com o enchimento do Porto Primavera, a extinção de 120 espécies do Cervo do Pantanal, e isso porque, por se tratar de um animal selvagem, que se estressava quando mudava de habitat, muitos sucumbiram ao se submetem ao processo de resgate; que, no caso do Rodoanel, chamava atenção para a incapacidade das Prefeituras do ABC de defender os interesses públicos e seu patrimônio, o que os levam a estabelecer acordos muito rápidos, ao contrário da Prefeitura de São Paulo, que, pela resistência que ofereceu,obteve vantagens bem significativas, e que 90% da situação de solo irregular do Brasil se devia à corrupção durante as negociações; que a interferência dessa obra no Parque Municipal do Pedroso e na Várzea do Embu Mirim – com grande qualidade ambiental e que vão ser rota do Rodoanel – são representativas da pouca capacidade de negociação; que outro aspecto importante e que não foi bem explicado dizia respeito à indução à ocupação, que é muito bem-entendida pela população, e que, por fim, lembrava mais uma vez a todos que esta audiência estava "*sub-judice*". O Secretário-Executivo, Germano Seara Filho, declarou que, a seus olhos, as normas existiam para ajudar a sociedade a funcionar e que, para isto, elas podiam certamente ser mudadas, como propunha o conselheiro Bocuhy. No que se refere, entretanto, à mobilização da população para participar dessas audiências públicas, as listas do Consema, com o registro da presença da população em cada uma delas e o registro daqueles que se inscreveram para falar, demonstravam que a participação nessa audiência apresentou pouca diferença em relação às demais audiências realizadas sobre o Trecho Sul do Rodoanel Metropolitano Mário Covas. O que se verifica é que aqueles que compareceram à primeira audiência, foram praticamente os mesmos que compareceram à segunda, à terceira etc., e estavam presentes aqui hoje. Portanto, não se pode dizer que não houve mobilização, pois os realmente interessados estiveram e estavam presentes. Nelson Pereira dos Reis, representante do Consema, comentou que se trabalhava, hoje, há mais de cinco horas para se debater esse empreendimento, que foi objeto de aprimoramento,

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, desse modo, acreditava que se estava construindo a história do licenciamento no Brasil; que sua função nessas audiências fora ouvir, de modo a poder, de posse desses subsídios, formar um juízo sobre esse processo de licenciamento; que algumas questões que mais o sensibilizaram diziam respeito ao passivo existente ou declarado provocado com a construção do Trecho Oeste, e acreditava que tal questão foi respondia pela representante do Ministério Público Federal, quando falou do acordo feito entre a Dersa e o Ministério Publico, o que mostrava a grande importância da participação dos vários setores da sociedade nas audiências; que concluía mostrando que todos os pontos foram anotados e eles balizarão o posicionamento dos conselheiros quando esse projeto for ao Consema; que tudo o fazia crer ter havido uma análise detalhada, e que, na comparação estabelecida com as alternativas apresentadas, lhe parecia ser bem-adequado o traçado escolhido, pois todas as interferências foram definidas, como, por exemplo, no que dizia respeito à drenagem das águas, à proteção das várzeas, à manutenção das áreas preservadas, à prevenção dos acidentes,ou seja, o projeto, com essas discussões e o conjunto de aprimoramentos que recebeu, encontrava-se apto para ser apreciado e licenciado pelo Consema. O Secretário-Executivo do Consema, Germano Seara Filho, depois de lembrar que a quem interessasse enviar alguma contribuição para que fosse agregada ao processo, lembrava que tinha cinco (5) dias úteis, a partir da data dessa audiência para fazê-lo, através de correspondência ou protocolando-a na Secretaria Executiva do Consema. Em seguida, agradeceu, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente, Prof. José Goldemberg, a presença de todos e declarou terem sido cumpridas todas as etapas da audiência pública previstas pela Deliberação Consema 34/2001. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Diretora da Divisão de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.

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