



**Ata da Primeira Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento "Duplicação da SP-270 - Rodovia Raposo Tavares, Passagem de Cotia e Contorno de São Roque e Brigadeiro Tobias", de responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem–DER, realizada no dia 22 de fevereiro de 2001, no Município de Cotia.**

Realizou-se no dia 22 de fevereiro de 2001, às 19:00 horas, no Ginásio Municipal de Esportes, na Rua Ouro, s/nº, na cidade de Cotia, a Primeira Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental do empreendimento “Duplicação da SP-270-Rodovia Raposo Tavares, Passagem de Cotia e Contorno de São Roque e Brigadeiro Tobias”, de responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem–DER. Dando início à audiência, o Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, anunciou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Deputado Ricardo Tripoli – que, não podendo estar presente, havia lhe pedido para representá-lo -, saudava e dava boas-vindas a todos os que haviam comparecido, e passaria a compor a Mesa Diretora dos Trabalhos, chamando para dela fazerem, representando o Consema, o Cons. Antonio Nunes, e, representando a Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção de Recursos Naturais- CPRN, Marco Mattiusso. Depois de expor resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação 50/92 para a condução das audiências públicas, o Secretário Executivo passou a palavra ao Secretário Adjunto da Secretaria dos Transportes e representante do empreendedor, Luiz Carlos David, que ofereceu um breve histórico sobre a Rodovia SP-270 e os motivos da sua duplicação e informou que o EIA/RIMA elaborado com a finalidade de analisar a viabilidade ambiental dessa ampliação considerou os anseios e as preocupações da comunidade local. Fernando Kertzman, representante da empresa Consórcio Geotec Walm, responsável pela elaboração do EIA/RIMA, depois de informar que os estudos haviam sido realizados por uma equipe multidisciplinar com mais de trinta técnicos, ofereceu uma série de informações sobre as análises feitas e a metodologia adotada. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. Valquíria Rigonati teceu as seguintes considerações: que o Coletivo das Entidades Ambientalistas pretendia discutir essa obra com os técnicos do Governo, pois não era contrário à sua implantação, dado que reconhecia sua necessidade, principalmente pelo fato de o crescimento da metrópole ultimamente se voltar para sua direção, a Zona Oeste da RMSP, tornando-a ainda mais solicitada, o que não aconteceu no início do século, na época de sua construção, quando São Paulo se ampliou em outras direções; que, no entanto, essa duplicação deveria ser feita de forma sustentável, para que não se agravasse ainda mais, com o aumento do volume de tráfego, a já caótica situação do trânsito local, e que, além das passarelas previstas para os Kms 34, 22, 43, e 44, era imprescindível que se construísse outra no km 31, considerando as estatísticas elaboradas pelo Corpo de Bombeiros que demonstravam que, neste local, ocorriam inúmeros atropelamentos, inclusive com vítimas fatais; que outros aspectos importantes eram equacionar o grande impacto que a região da Granja Viana sofreria com o aumento do volume do tráfego e resolver a grande defasagem entre os dados produzidos sobre a qualidade das águas do Rio Cotia, que precisavam ser atualizados; que solicitava o empenho das Prefeituras envolvidas com esse projeto para que o aprimorassem e também implementassem em seus Municípios os princípios da Agenda 21, alguns dos quais diziam respeito à saúde pública, grande deficiência dessa região, pois, por exemplo, um único hospital localizado no Município de Cotia atendia a demanda de toda a região, o que deveria ser revisto, levando-se em conta o aumento do número de veículos, o que tornava ainda maior o risco de acidentes; que a educação ambiental,



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

que hoje só se dirigia às crianças e aos adolescentes nas escolas, deveria ser incrementada com projetos que alcançassem todos os cidadãos, estimulando transformações na mentalidade da comunidade; que deveriam ser oferecidas informações sobre quais as unidades de conservação que receberiam verba para compensação dos impactos ambientais que nelas seriam causados com a ampliação dessa rodovia e que sugeria parte dela ser investida na conservação da Reserva Florestal do Morro Grande, uma das maiores reservas florestais urbanas, com 10.300 hectares de floresta cerrada; que igualmente deveria ser esclarecido se a implantação de tela ofuscante ou de gradil de barreira seria feita somente no trecho que passava por baixo das passarelas ou se seria colocada em toda a extensão da rodovia e se seria instalada uma maior quantidade de baias para parada de ônibus, e a partir de quando as melhorias propostas seriam realizadas. Carlos Bocuhy, também representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, teceu as seguintes considerações: que a escolha da matriz de transporte nacional baseada em combustível fóssil era equivocada na medida em que contribuía para o aquecimento global do Planeta, levando-se em conta que essa elevação em apenas 1 grau acarretaria problemas no litoral, como, por exemplo, o desaparecimento de ilhas e de países insulares e a morte de plâncton no Oceano Pacífico, o que acarretaria a perda da cadeia alimentar deste oceano, a redução da pesca comercial e, mais ainda, o decréscimo de 30% a 40% da biodiversidade nos países setentrionais; que o empreendimento era uma rodovia e, como tal, constituiria um incentivo para um tipo de transporte considerado insustentável do ponto de vista ambiental; que, em vez de privilegiar este tipo de transporte, o Governo deveria priorizar as ferrovias e a navegação fluvial, mas que, mesmo assim, não era contrário à duplicação, desde que feita com a maior eficiência possível; que essa rodovia era uma estrada urbana, pois permitia fossem edificadas áreas no seu entorno, o que tornava sua vida útil muito pequena, pois, possivelmente, uma nova estrada seria construída num prazo de 5 a 10 anos, o que, no entanto, não deveria determinar que a construção da obra tivesse um caráter emergencial, e, sim, que oferecesse a segurança necessária tanto para os motoristas como para os pedestres; que também era necessário que fossem criados mecanismos institucionais que inibissem o comércio ao longo das rodovias, que as transformavam em verdadeiras avenidas, feita uma projeção do aumento do volume do tráfego no trajeto entre São Paulo e Cotia, principalmente em relação à alça do km 21 do Rodoanel a ser incluída no EIA/RIMA, e tomadas algumas providências em relação ao semáforo do Km 11, que era totalmente inadequado, pois, quando da ocorrência de acidentes ou de enchentes, ele acarretava sérios problemas; e, por último, que fosse conferida a uma Comissão Especial do Consema a tarefa de analisar um pouco mais as alternativas de traçado, e que isso fosse feito antes da fase de aprovação, para que a sociedade pudesse participar dessa discussão. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Joel Camargo, representante do Conselho de Desenvolvimento de Vargem Grande Paulista-Condevar, observou que as solicitações que o Condevar fizera à Viaoeste vinham sendo acolhidas e que solicitava que essa entidade participasse da criação do plano gestor, em cuja elaboração, considerando-se o crescimento sócio-econômico de Vargem Grande nos últimos anos, fosse garantida a participação da comunidade. Iara Resende Toledo, representante do SOS Manancial de Cotia, leu a seguinte correspondência: “A ETA Baixo Cotia não está sendo considerada como manancial pelo RIMA e ainda produz água de boa qualidade. Os impactos previstos à sua montante, se não forem cumpridas medidas mitigadoras antes, durante e depois, os sérios estudos de engenharia de rio, as conseqüências serão os desastres e sérios problemas conhecidos pelas vias de comunicação. Em época de grandes chuvas, sem as várzeas para conter as águas, teremos problemas de enchentes como as já conhecidas na capital e, em épocas de estiagem,



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

não haverá água para consumo, vivenciado por esta região há alguns meses. A água, um recurso natural limitado, o fato de os mananciais terem sofrido impactos, não justifica ignorá-los. Os responsáveis pelas obras, numa postura de compromisso com essa e futuras gerações, deveriam recuperá-las com medidas compensatórias aos impactos causados promovendo o desenvolvimento. Esta ONG, qualificada, solicita da Secretaria de Meio Ambiente o cumprimento das medidas mitigadoras previstas no EIA/RIMA e reivindica um termo de compromisso de medidas compensatórias para o Baixo Cotia, visando áreas de preservação para assegurar os corredores verdes e a água, assim como a sua conservação. Os seres humanos têm direito a uma vida saudável e produtiva em harmonia com a natureza. Considerar a alternativa B, a menos onerosa aos cofres públicos na região, e que os impactos sociais sejam devidamente e democraticamente negociados e ressarcidos. Permanecer a Viaoeste do km 31 ao km 34 da Raposo Tavares e seu compromisso com as passarelas e os demais. O desenvolvimento deve ser promovido de forma a garantir a necessidade da presente e futuras gerações, a transparência e a cidadania corporativa são cruciais. Os clientes, as empresas, a sociedade, as ONGs também passam a demandar informações claras. Se há a insatisfação dos demais públicos, por que arriscar-se num empreendimento que, mesmo lucrativo, poderá ser contestado pela sociedade? Estamos reivindicando também o cumprimento das medidas mitigadoras e o ajustamento de compensatórias do km 31 ao km 92. Com os Municípios envolvidos, matas nativas, ciliar, cerrado, mananciais, áreas úmidas, corredor com fauna e os de patrimônio escultural. Manifesta preocupações com o Município de São Roque, um presépio verde, cultural e histórico. Vargem Grande Paulista, ainda verde, e as várzeas preservadas do Ribeirão Vargem Grande. E os rios, córregos de outros Municípios envolvidos como o de Sorocaba e Brigadeiro Tobias”. Esta representante do SOS Manancial de Cotia leu, em seguida, o seguinte trecho da Carta da Terra: “Estamos diante de um momento crítico na história da Terra, numa época em que a humanidade deve escolher seu futuro. À medida que o mundo torna-se cada vez mais interdependente e frágil, o futuro enfrenta ao mesmo tempo grandes perigos e grandes promessas. Para seguir adiante, devemos reconhecer que, no meio de uma magnífica diversidade de culturas e formas de vida, somos uma família humana e uma comunidade terrestre com destino comum. Devemos somar forças para gerar uma sociedade sustentável e global baseada no respeito pela natureza nos direitos humanos, universais, na justiça econômica e numa cultura de paz. Para chegar a esse propósito, é imperativo que nós, os povos da Terra, esclareçamos nossa responsabilidade uns para os outros com a grande comunidade da vida e com as futuras gerações. É época em que a humanidade deve escolher seu futuro. À medida que o mundo torna-se cada vez mais interdependente e frágil, o futuro enfrenta ao mesmo tempo grandes perigos e grandes promessas. Para seguir adiante, devemos reconhecer que, no meio de uma magnífica diversidade de culturas e formas de vida, somos uma família humana e uma comunidade terrestre com destino comum. Devemos somar forças para gerar uma sociedade sustentável e global baseada no respeito pela natureza nos direitos humanos, universais, na justiça econômica e numa cultura de paz. Para chegar a esse propósito, é imperativo que nós, os povos da Terra, esclareçamos nossa responsabilidade uns para os outros com a grande comunidade da vida e com as futuras gerações”. José Torrezani, representante da Associação Comercial, Industrial e Agrícola de Cotia, depois de solicitar aos empreendedores maior atenção e cuidado com o futuro da cidade e com a qualidade de vida da população, levando em conta, principalmente, que o centro de Cotia seria cortado, numa extensão de três quilômetros, pela rodovia, reivindicou, em nome dos comerciantes do Município, que a duplicação efetivamente atendesse aos interesses locais, instalando-se, para isso, um maior número



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

de acessos ao Município, e não apenas aqueles previstos pelo EIA/RIMA. Carlos Magazine teceu as seguintes considerações: que a Raposo Tavares, ou, melhor, segundo lei municipal, “Avenida Professor José Barreto”, possuía, no trecho compreendido desde a antiga Genovese até o centro de Cotia, uma formação muito antiga, motivo por que solicitava que a duplicação contemplasse essa peculiaridade também ao atravessar o trecho urbano, que um número maior de passarelas fosse construído, se possível a cada 500 metros, e que, como em todos os países desenvolvidos, o trecho municipal dessa rodovia não apenas fosse conservado, mas, principalmente, melhorado. Ricardo André Bittencourt, representante da Loja Maçônica da Granja Viana, fez os seguintes comentários: que, evidentemente, uma obra desta grandeza traria grandes impactos para a comunidade para cuja mitigação deveria contribuir; que as vazões do tráfego no sentido Cotia-São Paulo, e vice-versa, precisavam ser mais bem dimensionadas, pois isso talvez possibilitasse a inclusão de mais uma faixa nesse trecho; e que uma das contrapartidas que a Viaoeste deveria oferecer para o Município de Cotia seria estabelecer uma parceria com o Hospital Regional deste Município, considerando-se o fato de ele receber as vítimas de acidentes que ocorriam nessa rodovia. Divino Alves de Oliveira, representante do Partido Verde, teceu os seguintes comentários: que, depois de realizar um levantamento, apresentou à Comissão Técnica da Prefeitura dados reais e atuais sobre o problema social no Município de Cotia, os quais poderiam ser por ela utilizados nas negociações que vem fazendo com a Viaoeste, e que os empreendedores deveriam informar à população o prazo previsto para a conclusão das obras, as quais deveriam terminar no km 40, pois isso permitiria que, futuramente, fosse construído um outro anel viário que desviasse o trânsito entre esta região e o Estado do Paraná. Marcenio Mange, representante da Associação Mundial de Ecologia e Partido Social Cristão, fez os seguintes comentários: que, em 1989, havia enviado uma carta para o então Prefeito de Cotia, Mário Ribeiro, pedindo que inibisse toda e qualquer obra na margem da Rodovia Raposo Tavares, e que solicitava agora fosse fechada a entrada para o Supermercado Extra ou que o acesso a esse estabelecimento fosse feito pela Raposo Tavares; que solicitava também fossem retiradas as lombadas e colocados radares permitindo que a velocidade desenvolvida nesse trecho fosse de 60 km/h, porque quando a velocidade desenvolvida era menor, ou seja, quando o carro funcionava na primeira ou na segunda marcha, era emitida uma grande concentração de poluentes como monóxido de carbono, dióxido de enxofre, benzopireno, aldeídos e gases de chumbo, que provocavam diversas doenças como asma e rinite, e que, a esse respeito, havia feito sugestões nas audiências anteriores, as quais, lamentavelmente, não haviam sido consideradas. Paulo Becker, representante da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Cotia, teceu os seguintes comentários: que se fazia urgente a execução dessa duplicação em decorrência dos problemas de tráfego causados pelo grande desenvolvimento da região e que, entre as opções apresentadas, a mais adequada, em virtude do menor custo e por provocar menor impacto ambiental na região, era aquela constituída pelo traçado B, qual seja, a travessia do Município de Cotia através de passagem de níveis e elevados, e que, apesar de apoiar esta alternativa em caráter emergencial, sugeria que o traçado C continuasse sendo estudado, pois, como sua execução levaria pouco tempo, ela poderia vir a ser implementada tão logo a opção B se demonstrasse saturada. Luis Otávio Rosa, representante da Interalpha, teceu as seguintes considerações: que levantava a seguinte questão de ordem: que o exemplar do EIA/RIMA que ficara disponível, para consulta, na Prefeitura estava incompleto, ferindo, pois, aquilo que estabelecia o Artigo 11 da Deliberação Consema 50/92, que determinava que um estudo completo ficasse à disposição, para consulta dos interessados, durante 15 dias úteis antes da realização da audiência, e que dispunha até mesmo do testemunho da funcionária da



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

Viaoeste, Lúcia Toledo para confirmar o fundamento de sua alegação, ou seja, que neste exemplar do estudo faltavam as tabelas e os anexos com os dados relativos aos impactos que esse empreendimento provocará no sistema viário, os quais eram mencionados nas páginas 732 e seguintes; que, por este motivo, solicitava a anulação desta audiência e o adiamento daquela que se realizaria no Município de São Roque até que estas informações estivessem disponíveis; que o Ministério Público em Barueri ajuizou uma Ação Civil Pública, processo 848/2000, contra o contrato firmado entre a Viaoeste e o DER, apontando inúmeras irregularidades no edital, no projeto, na operação e na construção da obra, entre os quais o Anexo 7, itens 1.2 e 1.3, que estabelecia dever a contratante obedecer o EIA/RIMA sobre as marginais da Rodovia Castello Branco, embora o próprio Secretário Executivo do Consema tenha-lhe enviado correspondência afirmando que o Consema não havia avaliado nenhum EIA/RIMA sobre essa obra nem ainda sobre a Rodovia Raposo Tavares; que, se não existia EIA/RIMA aprovado no Consema sobre a duplicação da Raposo Tavares, não deveria estar sendo realizada esta audiência, e que, apesar de o EIA/RIMA possuir 10 volumes, 936 páginas, ele não fazia qualquer referência aos impactos sócio-econômicos que os pedágios provocariam na renda da população com média salarial de apenas 630 reais, pois a cobrança de apenas um pedágio significaria 10% do orçamento de cada família que atravessava esta estrada diariamente; que, em uma audiência anterior, havia sido dito que não seriam instalados pedágios nas marginais da Rodovia Castello Branco, mas que se compadecia daquele que ousasse acessar a pista central dessa rodovia pelas marginais sem pagar pedágio, o que o fazia crer que as informações oferecidas durante as audiências eram apenas partes de um evento burocrático; que aos usuários e moradores dessa região existia apenas o caminho do boicote ao pedágio, a exemplo do que vinha acontecendo nas marginais da Rodovia Castello Branco, onde passavam, diariamente, 46 mil veículos diários. Passou-se à etapa em que as pessoas se manifestam em seu próprio nome. Silvio Santanastácio declarou que considerava essa rodovia a espinha dorsal de todos os Municípios da Região Oeste e que, se a quebrassem, todos ficariam sem alternativas, pois seus acessos eram os meios que, permitindo que o comércio se efetivasse ao longo da rodovia, garantiam a sobrevivência dos moradores locais, e que a quebra desta rodovia ocorreria a partir do momento em que apenas seus acessos fossem modificados, e que era por este motivo que sugeria fossem adotados todos os cuidados necessários para conservá-la; que, quanto mais rapidamente a obra fosse executada, menores seriam a quantidade e a magnitude dos impactos que ela provocaria na região. Rodolfo de Paiva fez as seguintes observações: que seria difícil se não se construíssem os acessos, que eram demasiado importantes para o Município de Cotia e região, e que, na condição de empresário do ramo imobiliário, ultimamente não só sentia muitas dificuldades em realizar transações imobiliárias nos Municípios de Cotia, Vargem Grande e Caucaia, como também vinha testemunhando casos de desvalorização de imóveis em torno de até 60% causada pelas dificuldades de acesso, e que a ampliação dessa rodovia, apesar de constituir uma solução imediatista, contava com o apoio do setor imobiliário de todos os Municípios que ela atravessava, como também daquele estabelecido na região da Granja Viana. Walter Jarbas Pedroso declarou que deveriam ser fornecidas informações sobre a manutenção ou não das atuais vias de acesso às indústrias da região, que constituíam uma condição indispensável para a sua sobrevivência, pois essas vias poderiam vir a ser prejudicadas com a construção dos novos acessos; que igualmente deveria ser informado como se configurariam os acessos previstos para serem instalados no trecho compreendido entre os Kms 31,2 e 34 da rodovia e se haveria ou não desapropriação e, em caso positivo, como ela seria feita; e, por último, que era preciso tornar transparente a previsão sobre o início e a conclusão dessa obra. João de Paula Ferreira Filho disse que representava os moradores do



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

entorno do pedágio instalado no Município de São Roque e que, embora tivesse tentado, inúmeras vezes, manter contatos com os responsáveis pela Viaoeste para ter informações sobre os acessos, não conseguira obter nenhuma resposta, o que exemplificava como os usuários e contribuintes, que sustentavam a Viaoeste, eram considerados pela empresa, e que todos se preparassem para o que ainda estaria por vir por parte dessa concessionária. Carlos Ruiz Júnior solicitou que uma cópia do EIA/RIMA ficasse à disposição na Associação Comercial Industrial e Agrícola de Cotia. Maria de Fátima Bruno Pedroso reiterou o pedido de anulação da audiência formulado pelo representante da Interalpha, que o fundamentou na transgressão ao que dispõe o Artigo 11 da Deliberação Consema 50/92. Depois de o Secretário Executivo do Consema esclarecer que tudo seria devidamente averiguado, mas que a audiência continuaria, Maria de Fátima Bruno Pedroso, depois de formular alguns questionamentos sobre a qualidade da água da Represa das Graças e os critérios utilizados para sua classificação, perguntou se havia alguma relação entre a quantidade de esgotos nela lançados e a qualidade que ultimamente as águas dessa represa apresentavam, sugerindo, por fim, que o sub-programa sobre educação ambiental deveria contar com a colaboração dos Conselhos Municipais de Defesa Ambiental. Heitor Pignonato fez as seguintes considerações: que lhe causava grande preocupação o trecho compreendido entre os kms 31 e 34, onde normalmente acontecia um grande número de atropelamentos, por se tratar de uma região densamente povoada, que contava apenas com uma passarela localizada na frente do Colégio Pedro Casemiro e cujas ruas não eram calçadas, o que obrigava o pedestre a caminhar praticamente dentro da rodovia e a correr sérios riscos, motivos pelos quais solicitava que a Secretaria dos Transportes dispensasse uma atenção especial a esse trecho. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. O Vereador José Pereira Domingues, do Município de Cotia, fez os seguintes comentários: que o Brasil possuía apenas 150 mil quilômetros de asfalto, enquanto países como a Itália e o Japão dispunham, respectivamente, de 300 e 600 mil quilômetros asfaltados, e que estes dados mostravam que o Brasil estava dando os seus primeiros passos no que dizia respeito às rodovias, possuindo ainda um enorme potencial de crescimento nesse campo; que a Rodovia Raposo Tavares precisava urgentemente ser duplicada para dar vazão ao trânsito originado nos Municípios de Cotia e de Vargem Grande, considerando-se também o fato de já ter sido duplicado o trecho que se iniciava em São Paulo e vinha até o km 30, como também aquele que se iniciava em Sorocaba; que a situação que a Região Oeste vivenciava se agravaria com a construção do Rodoanel, que aumentaria o fluxo de carros, e que fazia votos que as obras de duplicação da Raposo começassem o mais breve possível. O Vereador José Geraldo Zeca, do Município de Vargem Grande Paulista, teceu as seguintes considerações: que questionava se era a Secretaria do Meio Ambiente ou o empreendedor quem custeava a elaboração do EIA/RIMA e que lamentava o fato de este estudo não ter destacado devidamente o Município de Vargem Grande Paulista, que sofreria, com essa duplicação, um impacto cultural muito grande, pois ela dividiria a cidade com uma mureta, o que fazia com que a população visse com muita apreensão o futuro da sua cidade; que o progresso seria bem vindo se acompanhado de qualidade de vida para a comunidade, que deveria ser devidamente ouvida e ver consideradas as suas justas reivindicações. O Vereador Santo Siqueira, do Município de Cotia, teceu as seguintes observações: que precisava ser criada a União dos Moradores e Comerciantes da Travessia de Cotia, para defender os interesses da população local; que, como Vereador do Município e diretor da Escola Pedro Casemiro Leite, a qual sofreria grande impacto com essa ampliação, formulava as seguintes sugestões e reivindicações: que a população fosse ouvida realmente neste processo, para que não ficassem reféns dessa duplicação; que fosse divulgada



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

a data do início da execução dessa obra e do seu término; que fosse dada prioridade à recuperação das vias laterais paralelas; que fosse construída e instalada uma proteção acústica em volta da Escola Pedro Casemiro Leite, na qual estudavam mais de 3 mil alunos, e que ela lá permanecesse mesmo após a execução dessa obra; que, além da passarela que seria instalada em frente dessa escola, uma outra deveria ser colocada em frente a Estrada do “Arakan Clube”; que a passarela instalada no Mirante da Mata ficava a mais de 100 metros do local ideal, o que demonstrou que a população provavelmente não havia sido consultada a esse respeito; que esperava que, ao final desta audiência, todas as questões levantadas fossem devidamente respondidas. O Presidente da Câmara de Vereadores do Município de Cotia, Cabo Givaldo, depois de declarar que, apesar dos transtornos que a obra causaria na fase de implementação, ela não poderia deixar de ser executada o mais rápido possível, informou que as portas da Câmara dos Vereadores permaneciam abertas para receber todos os moradores e ouvir suas solicitações e que defendia que aqueles que morava próximo dos pedágios pagassem uma tarifa diferenciada, ou seja, menor do que aqueles que utilizariam um trajeto maior. O Vereador Etelvino Nogueira, do Município de São Roque, fez as seguintes considerações: que alertava os responsáveis pelas Viaoeste sobre a necessidade de terem cuidado com o trabalho que realizavam, pois esta audiência poderia vir a ser a segunda a ser anulada, em consequência dos problemas existentes no EIA/RIMA; que, embora considerasse urgente essa duplicação, lhe parecia que ela constituía um problema para a concessionária, pois, além de os moradores da região não receberem o tratamento merecido, sempre uma maior atenção era dispensada à Rodovia Castello Branco; que, embora a Viaoeste nunca tivesse aceitado estabelecer qualquer tipo de negociação, estava sendo por ela processado pelo fato de defender os interesses da população; que era lamentável a opção que a Viaoeste destinara para os moradores próximos da praça do pedágio no km 45, pois eles mereciam uma alternativa decente; e, por fim, pedia fosse registrada em ata a necessidade de serem cumpridos os compromissos assumidos nas audiências públicas. O Deputado Estadual Carlão Camargo teceu as seguintes observações: que concordava com a colocação anteriormente feita de que o trecho da Rodovia Raposo Tavares até Cotia era uma verdadeira avenida e que o volume de carros que nela circulavam diariamente, até o Km 16, superava a casa dos 100 mil, entre os kms 16 ao 31, a casa dos 55 mil e, a partir deste trecho, por volta de 100 mil, o que evidenciava, por si só, a necessidade da duplicação; que a concessionária tinha a obrigação de ouvir a comunidade, as autoridades e as entidades, buscando o progresso sustentado para a região; e, por último, que os demais pedidos que pretendia formular, em virtude do adiantado da hora, encaminharia à Secretaria Executiva no prazo regimentalmente estabelecido e, posteriormente, cobraria fossem todos atendidos. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. O Secretário de Desenvolvimento, Obras e Serviços Públicos de Cotia, Tadeu Pedroso, fez os seguintes comentários: que os problemas com o trânsito verificados entre os kms 31 a 34 vinham contribuindo para denegrir a imagem da cidade; que todos os esforços deveriam ser empenhados para agilizar o início das obras neste trecho, mas que lembrava que a duplicação traria sérios problemas para o sistema viário local, o qual nunca havia sido pensado como um sistema alternativo, tendo sido sempre relegado para o terceiro plano; que o seccionamento da cidade, se não for bem sustentado com travessias, entroncamentos e passarelas, poderia piorar mais ainda a qualidade de vida da população; que o aumento do fluxo de trânsito interno comprometeria a capacidade das vias públicas, que não foram dimensionadas para receber tamanho impacto; que a Prefeitura estava realizando estudos para implantar um sistema viário local, principalmente entre os kms 36 e 31, o qual correspondia ao trecho da antiga Rodovia Raposo Tavares que atravessava a cidade de Cotia, desde a



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

Avenida Joaquim Barreto, no centro, até a Avenida Prof. Manuel José Pedroso; que este novo perfil acabava atravancado o centro, o que causava grande preocupação para o Poder Público Municipal. Tereza Maia, Diretora do Departamento de Meio Ambiente do Município de Cotia, teceu as seguintes considerações: que o Departamento de Meio Ambiente, criado na atual gestão, estava em consonância com os demais segmentos do governo municipal por meio de um projeto de interação ambiental global baseado nas diretrizes da Agenda 21, e que esse departamento, fundamentando-se nessas diretrizes, defendia fosse dada prioridade a execução do trecho entre os kms 31 e 34, pois essa execução cercearia a acessibilidade da comunidade, na medida em que impediria tanto a passagem de veículos como de pedestres, violando, assim, o direito de ir e vir de todo o cidadão; que muitos turistas que buscavam opções de lazer em São Roque e Ibiúna tinham uma péssima imagem do trânsito de toda região; que os impactos sociais seriam maiores, mas que a situação tinha de ser equacionada concomitantemente à implantação do plano de reurbanismo do sistema viário local desenvolvido pela Prefeitura. O Vice-Prefeito de Vargem Grande Paulista, Oscar Freitas Cavalcanti, fez os seguintes comentários: que, quando assistiu ao vídeo exibido pela concessionária, ao mesmo tempo em que se sentiu vivendo num verdadeiro paraíso na cidade de Vargem Grande Paulista, que foi mostrada sem nenhum problema, dando-se uma falsa idéia da cidade, teve a oportunidade de ver, porque foram mostrados, todos os problemas dos Municípios vizinhos, que, por este motivo, expressava sua repulsa, pois o Município não foi tratado com o merecido respeito; que, apesar disto, procurou a direção da Viaoeste, tendo sido sempre bem recebido, e que esperava trabalhar com a Secretaria Estadual dos Transportes, com a comunidade e com as entidades locais em busca de melhores alternativas para o Município; que a duplicação era o único caminho possível para o progresso da região, o qual deveria ser acompanhado de condições de vida adequadas. O Prefeito do Município de Cotia, Joaquim Pedroso Neto, teceu as seguintes considerações: que este era um momento ímpar para a história da cidade, dada a necessidade urgente de se duplicar a Rodovia, e que aproveitava esta oportunidade para fazer as seguintes solicitações ao Governo do Estado, por intermédio do Departamento de Estradas de Rodagem: 1. a instalação de passarelas entre os kms 21 e 34, no Jardim Sabiá e no Pequeno Cotolengo; 2. melhorias do raio das curvas no trecho do km 21 ao 34; 3. aumento do número de baias para parada de ônibus; 4. construção de uma alça de acesso de retorno no km 26, ou de uma alça de passagem, ou, ainda, de uma passagem interna; e 5. que a administração do trecho compreendido entre os kms 31 e 34, com o propósito de tornar mais ágil o processo de construção e, assim, diminuir o sofrimento da população, passasse a ser feita pela Viaoeste, que já administrava o trecho compreendido entre os kms 34 e 92; que considerava o traçado B realmente a melhor opção, devido ao custo menor, da ordem de 15 milhões, inclusive por exigir um número menor de desapropriações e causar menores impactos ambientais; e que o traçado C deveria ser considerado futuramente, para que a cidade pudesse ter um contorno adequado. Passou-se à etapa das réplicas, tendo inicialmente feito uso da palavra a representante do empreendedor, Henriqueta Porto, que ofereceu os seguintes esclarecimentos: que o Governo do Estado de São Paulo considerava a duplicação inadiável, comprovando-se, nessa audiência, que o trecho mais problemático e que, portanto, deveria ser mais rapidamente duplicado era aquele compreendido entre São Paulo e Cotia; e que, apesar de não ter sido mencionado no Estudo de Impacto Ambiental, uma série de atividades seriam desenvolvidas pela DR10, órgão regional do DER na Grande São Paulo, como a implantação de 87 paradas de ônibus, o que exigiria 23 intervenções com a finalidade de ampliar e melhorar as baias necessárias para a circulação de 36 linhas, cujo número de viagens diárias seria da ordem de hum mil, a modificação das curvas cujos raios não eram suficientes, a



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

implementação de programas de educação ambiental, instalação de um moderno sistema de atendimento às emergências, contando com um serviço de socorro mecânico apropriado; e, por último, que a Comissão de Concessões, responsável pela fiscalização do trabalho das concessionárias, se colocava à disposição de todos para oferecer os esclarecimentos que se fizerem necessários. Fernando Kertzman, representante da equipe que elaborou o EIA/RIMA, ofereceu os seguintes esclarecimentos: que percebeu que muitas pessoas haviam lido os dez volumes do EIA/RIMA e que qualquer problema existente em algum dos exemplares poderia ser resolvido; que, com relação à compensação ambiental, uma Resolução Conama estabelecia que, no mínimo, 0,5% do valor do empreendimento deveria ser usado como compensação ambiental, e que o EIA indicava dever essa compensação ser feita nas Unidades de Conservação de Morro Grande, Ituparanga e, possivelmente, na de Flora de Ipanema; que a Viaoeste desenvolvia um programa de monitoramento da qualidade das águas, cujos dados estavam sendo analisados, periodicamente, pela Secretaria do Meio Ambiente; que, em Cotia, haviam sido cadastrados todos os imóveis que seriam desapropriados e que seria realizado um levantamento sócio-econômico da população que seria afetada, o que seria levado em conta nos planos de desapropriação; que a atuação de um comitê formado por representantes das Prefeituras dos Municípios envolvidos poderia ajudar muito no desenvolvimento do projeto. Carlos Bocuhy, representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas, teceu os seguintes comentários: que lamentava o fato de a região ainda não possuir Conselhos Municipais de Desenvolvimento e Meio Ambiente-Condemas, e que, por este motivo o projeto não podia ser por eles apreciado; que, sendo o empreendimento uma obra urbana que iria seccionar a cidade de Cotia, cujas partes ficariam ligadas entre si apenas por passarelas, aconselhava que toda a sociedade local deveria unir-se e discutir mais rigorosamente este seccionamento e suas conseqüências, buscando, inclusive, um projeto alternativo que interessasse realmente à comunidade; que já que não existiam os Condemas, a sociedade deveria organizar-se e elaborar um plano emergencial relacionado à execução desse empreendimento, cuja implementação, ao mesmo tempo que não acarretasse atrasos na obra, trouxesse mais qualidade e transparência à sua construção; que não havia interligação entre esta obra e o Plano de Desenvolvimento do Município, por não serem claras as diretrizes estabelecidas pelo plano diretor da cidade, motivo por que apelava ao Prefeito que estimulasse a implementação desse plano; que, com relação ao ruído, não bastava apenas instalarem-se barreiras acústicas, mas que também era necessário se pensar na qualidade de vida da comunidade urbana, aspecto este que deveria ser mais bem equacionado pelos empreendedores. Valquíria Rigonati, representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, teceu as seguintes observações: que reforçava o pedido que havia feito aos Poderes Executivo e Legislativo para que se empenhassem na criação dos Condemas locais, os quais reuniriam todos os segmentos da sociedade para analisar seus mais diferentes aspectos; que tinha preocupação em relação à Granja Viana, onde moravam aproximadamente 40 mil pessoas, e quanto ao grande aumento do trânsito no centro de Cotia, além daquele que certamente ocorreria no trecho compreendido entre os kms 21 e 29. O Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, ofereceu os seguintes esclarecimentos: que o contratante do EIA/RIMA era sempre o empreendedor, quer a obra fosse particular quer fosse pública; que, sobre a proposta do conselheiro Carlos Bocuhy de que fosse criada uma Comissão Especial, no âmbito do Consema, para analisar as alternativas de traçado, informava que isso implicaria em mudanças nas regras, porque, segundo as normas de procedimento atuais e levando-se em conta a fase do licenciamento em que se encontrava, a questão só voltaria ao Consema depois que o DAIA tivesse elaborado seu parecer a respeito, e que, por esta razão, se o conselheiro persistisse na



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

proposta, sugeria que ela fosse encaminhada ao Plenário do Consema; que quanto à alegação de que o EIA/RIMA fora colocado à disposição do público de forma incompleta, isto seria devidamente apurado. Em seguida, considerando o pedido formulado pelo Prefeito de Cotia, Joaquim Pedroso Neto, para fazer novamente uso da palavra depois de terem sido concluídas todas as etapas da audiência pública, o Secretário Executivo consultou as pessoas presentes e, como estas manifestaram concordância, concedeu a palavra ao Chefe do Poder Executivo do Município de Cotia, que formulou as seguintes solicitações: que a Viaoeste estudasse a possibilidade de realizar as seguintes obras: construir um acesso à cidade de Cotia, pois não considerava suficiente o contorno que fora apresentado; um viaduto e um retorno no km 36,5, interligando o Bairro do Atalaia e a Estrada do Pau Furado; uma marginal de baixo custo ao lado da Rodovia no sentido São Paulo-Interior paralela ao Bairro Mirante da Mata e outra no sentido Cotia-Vargem Grande Paulista, que permitisse o acesso do lado esquerdo do Mirante da Mata; e, por último, uma interligação da Estrada Velha de Itapevi/Jardim Adelina com o centro de Cotia. Depois de verificar terem sido cumpridas todas as etapas da audiência, o Secretário Executivo do Consema, Germano Seara Filho, esclareceu que, eventualmente, quem ainda tivesse qualquer contribuição a oferecer para que fosse agregada ao processo deveria encaminhá-la à Secretaria Executiva do Consema, através de correspondência registrada ou protocolando-a diretamente nesse setor, no prazo de cinco (5) dias úteis a partir desta data. Em seguida declarou que, em nome do Secretário do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Deputado Ricardo Tripoli, agradecia a presença de todos e declarava encerrados os trabalhos. Eu, Germano Seara Filho, Secretário Executivo do Consema, lavrei e assino a presente ata.

GSF-ARP