



**Ata da Audiência Pública sobre o empreendimento “Ampliação do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos-André Franco Montoro”, de responsabilidade da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária, realizada no Município de Guarulhos, em 27 de maio de 2004.**

Realizou-se no dia 27 de maio de 2004, às 19:00 horas, no Open Hall Convention Center- Salão Brasil, localizado à Avenida Antônio de Souza, 715, Jardim Santa Francisca – Centro, Município de Guarulhos-SP, a Audiência Pública sobre o empreendimento “Ampliação do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos - André Franco Montoro”, de responsabilidade da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária. Dando início aos trabalhos, o Secretário-Executivo do Conselho Estadual do Meio Ambiente, Germano Seara Filho, depois de declarar que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Professor José Goldemberg, saudava e dava as boas-vindas às autoridades presentes e a todos que haviam comparecido, informou que passaria a compor a Mesa Diretora dos Trabalhos, chamando para dela fazer parte o representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais da Secretaria do Meio Ambiente, Pedro Stech, Diretor do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental, e explicando que, tão logo chegasse o representante do Consema, o convidaria para compor a Mesa. Declarou ainda que as audiências públicas, como o nome já dizia, era um momento democrático em que a proposta de um projeto era trazida a público para ser conhecida e debatida por todos os interessados, e que, nesse caso específico, tratava-se de uma audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Ampliação do Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro”, e que as críticas, sugestões e contribuições recolhidas poderiam ser ou não incorporadas ao projeto. Em seguida, expôs as normas estabelecidas pela Del. 34/2001 para condução de audiências públicas e passou a palavra ao representante do empreendedor, Miguel Choueri, Superintendente da Regional Sudeste da Infraero, que ofereceu uma série de informações sobre as características técnicas desse projeto e sobre a necessidade de ampliação desse aeroporto, para que ele pudesse atender à demanda solicitada. Maria Helena Queiroz, vinculada à Coordenadoria de Meio Ambiente da Infraero, ofereceu informações sobre os estudos ambientais realizados, a metodologia utilizada, os impactos detectados e as medidas de mitigação e compensação propostas para sua minimização. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. Elton Soares de Oliveira comentou que recebera uma série de telefonemas dos moradores dos bairros afetados, que se diziam impacientes com os problemas enfrentados com a desvalorização de seus imóveis decorrentes da demora com o início das obras, e que, como mostrava o mapa elaborado pela Prefeitura do Município, a construção da terceira pista não dependeria de desapropriações porque ela se inseria no sítio aeroportuário; que os bairros Haroldo Veloso, Seródio, Santa Lídia, Marilena e Jardim Novo Portugal eram antigos e bem-estruturados, com ruas largas e pavimentadas e, contrariamente ao que dizia a Infraero, não eram favelas; que, igualmente indo de encontro ao que era afirmado por essa empresa, as desapropriações não se dariam tendo em vista a segurança das pessoas, mas, sim, a construção de um empreendimento particular, que era um Complexo de Convenções, com uma extensão de 220 mil m<sup>2</sup> e que aglomeraria cerca de 5 mil pessoas; que alvará expedido pela Secretaria de Obras do Município, em 28 de agosto de 2001, autorizara a construção de um Centro Hoteleiro, um Centro de Convenções e um prédio comercial, e determinava fossem resolvidos os problemas relacionados com o impacto viário e com a drenagem; que essa finalidade indevida constituía uma fraude, o que legitimava fosse cancelada por meio de uma Ação Civil Pública, pois, se haveria desapropriação para a construção desse complexo, por que razão a população pobre não poderia continuar residindo nessa área; que outra polêmica consistia na extensão da área necessária para a construção da Marginal do Rio Baquirivú, que se fosse construída com apenas 80 m de largura, e não com os 300 m pretendidos, não causaria nenhum prejuízo à população na medida em que não tornaria necessárias as desapropriações; que a ampliação do aeroporto geraria nova curva de nível que, somada à já existente, com a duplicação do número de vôos, aumentaria de modo considerável os níveis de ruído, causando incômodos aos moradores dos bairros vizinhos; que, embora o EIA/RIMA não tivesse oferecido esse dado, a desapropriação direta atingiria várias escolas e 5.330 famílias e a desapropriação indireta, em virtude da readequação viária que se tornava necessária, atingiria mais de 10 mil pessoas; que em decorrência desses problemas o movimento ambientalista propunha a realização de câmaras técnicas, embora nem a Infraero e nem a Prefeitura aceitassem discutir uma solução que eliminasse o impacto a ser causado por uma nova curva de ruído; que o aumento da emissão de poluentes, como o chumbo por exemplo, com a construção da terceira pista, geraria o ressecamento das árvores existentes na Serra da Cantareira, levaria à morte várias espécies, provocaria o assoreamento do solo, o aterramento dos rios, e que esse último impacto comprometeria o abastecimento de água; que o Centro Comercial deveria ser construído nas proximidades do centro de Guarulhos, principalmente se levando em conta que os hotéis instalados na beira da estrada estavam decretando falência devido à escassez de hóspedes, e que tal proposta havia sido encaminhada ao MP Federal e, nessa oportunidade, seria encaminhada ao Consema; que,



em decorrência do passivo ambiental gerado pelo aeroporto, que incluía a construção de barreiras para protegê-lo das águas, o Município sofria constantes enchentes, e que a Via Dutra utilizava-se de um equipamento de retenção de vazão que impedia que as águas invadissem o aeroporto, que se localizava no meio da Bacia Hidrográfica do Rio Baquirivu-Guaçu, composta de águas superficiais e subterrâneas que estavam sendo contaminadas pelo lodo retirado do Rio Tietê que continha material pesado como cádmio, chumbo e benzeno; que o ruído provocado pelos aviões, que operavam das 6 às 22 horas, prejudicava a saúde da população, pois os professores apresentavam problemas nas cordas vocais e as crianças sofriam de surdez, e que estava sendo despendida uma série de esforços para que os aviões funcionassem a noite inteira; que algumas pessoas presentes nessa audiência haviam sido desapropriadas por ocasião da instalação do aeroporto e até a presente data não tinham sido indenizadas e que a Infraero deveria pagar os 160 milhões devidos à Prefeitura de Guarulhos; que a implantação do Trecho Norte do Rodoanel também desapropriará 5 mil famílias da área do Córrego do Cabuçu de Cima e a ligação Guarulhos-Porto de Santos faria o mesmo com mais de 600 famílias que residiam na região de Santa Quitéria e nas proximidades da Inoxidil; que a ampliação desse aeroporto incrementaria os setores de serviço e de prestação de serviço, mas, em contrapartida, a assinatura do Acordo da Alca criaria uma estrutura ágil para distribuição de material, o que geraria desemprego no setor industrial, e que não era verdade que Guarulhos estivesse perdendo sua vocação industrial. Ao concluir, fez a leitura do seguinte documento: “Prezados Senhores: Tendo em vista a análise do EIA/RIMA, o decreto de desapropriação 46.499/2, o alvará da Prefeitura de Guarulhos autorizando a construção da Colônia Cumbica, vimos através deste reivindicar o que segue: 1) cancelamento da desapropriação, tendo em vista que o decreto 46.499/02, não visa a finalidade pública, conforme o demonstrado em audiência pública de 17.05.2004; 2) manutenção de 80 metros de largura para a Marginal do Rio Baquirivu-Guaçu, conforme os trechos já construídos em Arujá e Guarulhos (Jardim Marilena ao Parque Cecap; 3) não-retificação e não-impermeabilização do Rio Baquirivu-Guaçu, no trecho dos bairros que ligam Guarulhos ao Rio Tietê, em São Paulo; 4) licenciamento ambiental do aeroporto e permissão para ampliação somente após assinatura do Termo de Ajustamento de Conduta-TAC, conforme ata da 11ª Reunião Ordinária da Câmara Técnica de Sistemas de Transporte, realizada no dia 21.10.02 (Consema); 5) que os técnicos do MP Federal façam parte do TAC, bem como representantes do Coletivo de Entidades Ambientais de São Paulo e conselheiros do Consema – representantes da sociedade civil. 6) instalação de uma câmara técnica conforme compromisso assumido pela Prefeitura de Guarulhos e pela Gerência de Obras da Infraero em 23.11.02, que até o momento não foi implementada. A câmara técnica visa discutir proposta alternativa de localização da terceira pista, uma melhor localização para o novo centro comercial, apresentando a proposta que seja instalado entre a Via Dutra e a Rodovia Ayrton Senna, bem como os aspectos viários, drenagem, desapropriações (caso sejam necessárias), que sejam realizados estudos sobre o abastecimento de água do aeroporto, bem como outros impactos sócio-ambientais.” Passou-se à etapa em que se pronunciaram os representantes da sociedade civil. Bonifácio Alves Ferreira, representante do Conselho Comunitário de Saúde de Franco da Rocha, comentou que essa demonstração cívica deveria ser uma prática de todos pelo controle social, controle que a sociedade precisava e deveria fazer cotidianamente das ações do Poder Público, e o que se discutia era o licenciamento de um empreendimento administrado pela Infraero; que o controle social era uma conquista da Constituição de 1988, uma conquista cidadã daqueles que eram a finalidade última das ações do Poder Público, e que, sendo assim, o licenciamento ambiental deveria atender o interesse público; que, portanto, tudo aquilo que desvirtuasse essa finalidade, tudo aquilo que dela se desviasse, tudo aquilo que prejudicasse a população ou o cidadão, deveria ser impugnado e a oportunidade que a população tinha eram esses momentos das audiências públicas; que, mais recentemente, com o Estatuto da Cidade, esse poder do controle social passara às mãos dos munícipes e que a Lei de Responsabilidade Fiscal dava poder ao cidadão de controlar passo por passo as ações do Poder Público; que o EIA/RIMA era um instrumento que o interessado pelo empreendimento contratava para dizer que o empreendimento era bom, não faria mal a ninguém, que faria muito bem a ele e, portanto, faria bem a todo mundo; que, em virtude das questões que acabaram de ser colocadas, havia muita coisa para ser pensada, analisada e discutida, que se presumia que todo o serviço público era necessário, mas, mesmo assim, deveriam ser discutidos os riscos e os benefícios a serem gerados e que os beneficiados com os serviços de transportes aeroportuário eram apenas um segmento da população, que, embora fosse um segmento importante, não era toda a população, e que por essa razão os impactos desse serviço que beneficiaria apenas parcela da população precisavam ser pensados e resolvidos; que era conselheiro do Comitê de Bacia do Alto Tietê, Vice-Presidente do Subcomitê Juqueri-Cantareira e representava o Instituto de Pesquisa em Ecologia Humana; que a demanda de água era o único ponto que precisava ser mais bem-aprofundado e resolvido pela Infraero, pois a população de Guarulhos precisava de aproximadamente 4m³/s de água, ou seja, 4 caixas de água por segundo, e, com a ampliação, esse aeroporto passaria a consumir 1m³/s; que, se dizia, que essa demanda seria retirada do subsolo, mas alertava que Guarulhos não possuía essa quantidade de água no subsolo, pois seus mananciais já se encontravam há muitos anos comprometidos e o aeroporto utilizaria a água destinada à população, o que fazia com que tomasse vulto uma crise muito grave de abastecimento de água em toda RMSP; que, para concluir, mais uma vez alertava que a maioria da população de Guarulhos não se utilizava



de avião, e, por isso, não poderia ficar sem água. José Antônio Passo, representante da Associação de Moradores da Vila Paraíso-Guarulhos, comentou que os moradores do outro lado da Via Dutra lutavam para que não houvesse tanta injustiça com o povo pobre como aconteceu em Guarulhos; que, a partir dos meses de chuva, nem ele nem os seus companheiros dormiam, pois ninguém tinha barco para sair de casa e que se via obrigado a construir uma fábrica de barco nas margens do rio; que tinha perdido tudo, e que deixava registrado que, se ocorrerem enchentes, aqueles que residiam próximos da Via Dutra, todos iriam lutar contra a Infraero para que ela arcasse com os prejuízos que todos sofreriam. João Luiz Dias Zafalão representante do Diretório do PSTU de Guarulhos, declarou que esse partido era contrário à ampliação do aeroporto, uma vez que ele somente beneficiaria os interesses da Alca com o objetivo de controlar todos os mercados internacionais e o petróleo mundial, possibilitando que todas as empresas multinacionais colocassem seus produtos na América Latina, destruindo as indústrias nacionais; que as promessas de emprego eram enganosas, que o projeto demonstrava existir grande unidade entre os Governos Federal e Municipal e que a população de Guarulhos contava apenas com a união de todos que seriam prejudicados diretamente e indiretamente com o projeto, e que, embora a Infraero tivesse dito o contrário, o ruído produzido pelas aeronaves seria intensificado, motivo por que pedia o apoio da população para que se manifestassem contrário ao projeto. Airton Trevisan, representante da OAB, seção de Guarulhos, declarou sua preocupação pelo fato de a discussão desse licenciamento estar sendo feita em ano eleitoral e, eventualmente, se transformando em palanque, motivo por que alertava para que se tomasse muito cuidado com as promessas feitas; que, considerando-se as necessidades de crescimento do Município, a OAB não era necessariamente contrária ao empreendimento, mas demonstrava sua preocupação com os impactos que o crescimento poderia trazer, pois na verdade eram problemas conhecidos que se repetiam e revelavam a incapacidade do Poder Público em acompanhar as demandas decorrentes do crescimento acima da média no que dizia respeito à capacidade de absorção dos equipamentos sociais e da infra-estrutura; que a definição da viabilidade ambiental do empreendimento dependia das condições estratégicas da localização da cidade em relação aos grandes centros consumidores e produtores do País; que o importante era se respeitar o meio ambiente e se manter a qualidade de vida; que outro dado a ser considerado era a legalização do sítio aeroportuário, a destinação de 1% do valor total do projeto para compensar os impactos ambientais causados, não somente pelo terminal novo, mas por todo o sítio, cobrindo-se, desse modo, todo o passivo ambiental anteriormente existente; e que a OAB propunha a criação de um imposto a partir do valor da taxas de embarque e desembarque, com o propósito de se compensar, ao longo do tempo, os transtornos causados à cidade a exemplo do que a Petrobrás fez nas cidades onde se encontravam instaladas plataformas de petróleo; que, na medida que a Infraero não se considerava devedora de impostos, propunha a criação de uma câmara técnica que discutisse as questões ambientais relacionadas com a ampliação do aeroporto. Marcelo José Chueri, representante da Agência de Desenvolvimento de Guarulhos-Agende, declarou que a Infraero vinha trabalhando com vistas a promover uma mudança de postura, que o aeroporto era estratégico para o desenvolvimento da cidade e que sua ampliação deveria levar em consideração os interesses do Município, e que, levando-se em conta o fato de que ele seccionaria o Município, a Marginal do Rio Baquirivu deveria circundá-lo, construindo-se acessos que a ligassem com esse equipamento, e parte dos custos com essa obra deveria ser arcados pela própria Infraero; que essa empresa deveria também contribuir para a manutenção da drenagem e da qualidade das águas; que outros aspectos a serem considerados eram: 1) a necessidade da participação de todos na solução desses problemas; 2) a necessidade de o processo de desapropriação seguir-se à edição de decreto declarando de utilidade pública a área a ser desapropriada; e, ao concluir, declarou que a geração de empregos deveria atender os seguintes requisitos: a) a contratação de mão-de-obra local; e b) a implementação de programa de capacitação profissional. José Carlos da Silva, representante do Grupo Ecológico Calangos da Mata, fez a leitura do seguinte texto: “Viver na cidade, viver a cidade. Esse é o desafio crescente para a grande maioria da população mundial. As cidades possuem uma vivência sedutora e ao mesmo tempo terrível e que nos últimos tempos vêm provocando degradação ambiental num contínuo processo de construção de progresso, progresso esse cotejado por todos os sistemas econômicos e sociais desse século, mas que impõe uma disciplina onipresente que é a administração de corpos e almas, na tentativa de contornar o problema da degradação social. Dependendo da estrutura urbana de uma cidade, pode-se estimular ou diminuir as condições que permitem esta degradação, no caso aqui em Guarulhos. O meio ambiente e o planejamento urbano podem contribuir sobremodo para diminuir a tensão do narcisismo das diferenças. Mas este planejamento precisa estar fora da lógica cientificista ou de determinismos históricos que venham gradualmente banindo os sonhadores da construção desses esforços. Preso a lógica da racionalidade técnica, acreditamos ser a razão a única forma de se lidar com a realidade e consigo mesmo. O homem vem acelerando e reproduzindo nas cidades o processo de desconstrução de si mesmo. Assim se vão os poetas, os artistas, o contato com a natureza e os homens sensíveis, ficando e proliferando a homogeneização generalizada da cultura, a segregação dos espaços, reproduzindo nas cidades a imagem do pior deus do mundo. As exigências de uma sociedade civilizada provocaram uma permanente desintegração do homem que estão dispersas no modo de vida cotidiano da cidade”. O representante dessa entidade teceu uma série de considerações sobre a degradação que crescia no âmbito da rotina social e





ambiental das cidades, fez propostas para impedir seu avanço e, ao final, sugeriu que a Câmara Municipal analisasse o zoneamento ambiental do Município e o seu Plano Diretor. Luiz Antônio, representante do Sindicato dos Carregadores de Bagagem em Aeroportos de São Paulo, comentou que era a favor da terceira pista desde que exauridas as possibilidades e realizados todos os estudos que possibilitassem fossem causados os menores impactos possíveis, tanto ao entorno do aeroporto como ao meio ambiente; que, como representante de sindicato, não poderia mentir e dizer que era contrário à terceira pista, embora concordasse com a proposta de se construí-la no perímetro da base aérea; que defendia que o problema maior era com a população do entorno. Alexandre Zeicune, representante da Associação Comercial e Empresarial de Guarulhos – ACE, depois de parabenizar a todos que haviam comparecido à audiência, declarou que, se tivesse havido uma discussão como essa quando se implantou o aeroporto, com certeza estariam sanados os problemas atualmente existentes na cidade de Guarulhos; que era representante de uma entidade que vinha sofrendo muito com as políticas econômicas adotadas pelo Governo Federal e que era necessário que todos contribuíssem para a criação de uma situação de dignidade que incluísse todas as pessoas, que desse lugar a uma cidade com melhor qualidade de vida, mais desenvolvida, motivo por que as questões relacionadas com a compensação ambiental não deveriam ser pensadas pontualmente, mas de forma global, incluindo as desapropriações, e que todas as questões sociais deveriam ser acompanhadas de perto, inclusive pelo MP. Edmundo Alves dos Santos, representante da Sociedade Pro-Moradia do Jardim Marilena, solicitou esclarecimentos sobre declaração feita pelo Sr. Miguel Choueri, Superintendente da Regional Sudeste da Infraero, publicada no jornal “Folha S. Paulo”, no dia 24 de maio último, que informava que fora desordenada a ocupação do Jardim Marilena e que seus moradores eram invisíveis. Riquebergue Medeiros da Silva, representante do Sindicato dos Professores do Ensino Oficial do Estado de São Paulo–Apeoesp, declarou que ficaria só no papel a proposta da Infraero de derrubar a moradia da população de Guarulhos, pois todos iriam resistir, uma vez que nenhum morador utilizava o transporte aéreo para ir trabalhar ou para ir à escola, e que, embora o EIA/RIMA houvesse analisado em detalhes todas as questões envolvidas, não havia se preocupado com o destino dos moradores que seriam desapropriados, pois a vida dos responsáveis pelo empreendimento não seria modificada; que passaria a enumerar alguns dos problemas que eram e seriam enfrentados pelos moradores de Guarulhos: 1) o ruído que os aviões provocavam e prejudicava o bom rendimento nas salas de aula; 2) o fato de que milhares de crianças perderiam a escola; 3) o fato de que centenas de professores perderiam sua função; 4) o fato de que muitos moradores perderiam suas casas para que não fossem “mexidas” as casas dos militares que se localizavam na base aérea; 5) que a maioria dos empregos que seriam gerados eram terceirizados, portanto, não ofereciam nenhuma garantia aos trabalhadores. Raimundo José do Carmo Bonfim, representante do Movimento dos Trabalhadores e Desempregados de Guarulhos, comentou que essa ampliação afetaria diretamente os favelados e os sem-teto, que a implantação de aeroportos não trazia nenhum benefício para as cidades, e, pelo contrário, causava graves problemas ao meio ambiente, que eram ilusórias as promessas de emprego que a Infraero fazia, que Guarulhos era a 2ª cidade do País em população e a 3ª em arrecadação, mas não possuía uma política habitacional que absorvesse a mão-de-obra local, que a Infraero era um corpo estranho na cidade, pois até os empregos que gerava eram terceirizados e os impostos eram recolhidos em outros Municípios e que por todos esses motivos a cidade dizia “não” à ampliação do aeroporto. Juca Cunha Maekawa, representante do Instituto de Pesquisas em Ecologia Humana–IPEH, depois de declarar que representava também a entidade SOS Cantareira, comentou que lera o EIA e que a sua maior preocupação resultava da constatação de que obras do Governo e grandes empreendimentos como a ampliação do aeroporto vinham sendo implantadas do mesmo modo, de forma setorial e sem nenhuma integração com os outros Municípios, levando-se em conta somente os benefícios econômicos que trariam para a Prefeitura e para a classe política; que há alguns meses atrás solicitara ao Prefeito do Município e à Câmara Municipal que antes da realização dessa audiência, antes de o EIA/RIMA vir a público, fosse feita uma discussão com a Infraero para que pudessem ser expostas algumas preocupações e reivindicações, e esse pedido não foi atendido; que uma obra desse porte exigia a realização de várias audiências públicas, pois era impossível em um único dia discutirem-se todos os seus aspectos e dirimirem-se todas as dúvidas; que, embora o segmento atendido pelo aeroporto fosse economicamente privilegiado, não se podia esquecer as pessoas que não tinham esse nível; que outro aspecto importante era o ambiental e talvez nem a Infraero conhecesse a delicadeza de alguns problemas, como aqueles que diziam respeito ao abastecimento de água e à preservação da Serra da Cantareira, constituindo este o último legado de floresta que a cidade de São Paulo tinha para sobreviver; que se preocupava mais com as construções dos terminais de passageiros do que com a terceira pista, pois, como constava do EIA, a previsão do número de passageiros era 40 milhões; que solicitava fossem oferecidos pareceres técnicos dos órgãos competentes sobre o Sistema Cantareira, o Parque das Reservas e o Cinturão Verde. Celso Masson, representante do Sindicato de Transportes de Carga de São Paulo e Região, depois de agradecer a Deus a oportunidade dessa audiência, teceu uma série de considerações sobre os diversos tipos de transporte, sobre os conflitos causados pelo desenvolvimento e que poderiam ser solucionados através da discussão, declarando ao final que a porta de entrada e saída de Países em desenvolvimento eram os aeroportos e os portos e que, portanto, Guarulhos deveria orgulhar-se da possibilidade de se transformar em uma cidade de desenvolvimento



ambiental, econômico e social. Alessandro Paes dos Reis, representante do Serviço de Apoio ao Micro e Pequeno Empresário de São Paulo–SEBRAE, comentou que essa audiência traduzia o sonho e o pesadelo das pessoas e que era importante, fortalecer essa discussão, que se tratava de uma discussão da cidade, e não da população contra a Infraero, que Guarulhos possuía um potencial a ser explorado, embora ainda fosse considerada a 4ª cidade do País em número de favelas, e, para finalizar, lembrava a todos que, dos 10 empregos gerados atualmente no País, 8 eram oriundos das micro e pequenas empresas, e que se deveria lutar para que grande parte do investimento de 1 bilhão e 600 milhões de reais se concentrasse no Município. Marivaldo Alcântara, representante do Grupo Teatral Caras e Caretas do Jardim Marilena, protestou contra a implantação da terceira pista e contra a desapropriação do Jardim Marilena, pois retirar seus moradores de lá significava a mesma coisa que tirar a bala de uma criança que lutara para conquistá-la, que os moradores do Jardim Marilena não tinham dinheiro, mas eram pessoas humanas. Mauro Victor, representante do SOS Cantareira, comentou que acabara de sair da luta do Rodoanel na qual obtivera muito sucesso, pois a comunidade resistiu para que a Cantareira não se transformasse em um esgoto a céu aberto; que, quando a comunidade se reunia, vinha à luz todas as irregularidades, todas as mazelas, todos os conluíus que o Governo tentava ocultar da opinião pública, pois ele temia as oxigenação das idéias, a transparências e a democracia; que esse empreendimento era um verdadeiro disparate, que o EIA/RIMA continha uma terrível inconsistência técnico-científica, era um documento feito pelo empreendedor, que defendia os interesses dele, e não da comunidade; que a árvore era um ser vivo, um indicador biológico, um organismo-sentinela, o metabolismo da cidade, e que, quando ela adoecia, o ser humano também adoecia, que não se tratava de lucro, e, sim, de saúde pública; que se deveria discutir todos esses problemas de forma transparente e com maior profundidade, que essa discussão deveria se ampliar no sentido do cancelamento dos vôos noturnos. Ricardo Valério da Silva, representante da Comunidade Santo Expedito, comentou que era morador do Jardim Marilena há três anos e protestava contra a Infraero que tentava destruir o sonho dos moradores desse bairro, e que pedia às autoridades que levassem em conta que não eram favelados e, sim, pessoas que moravam nesse bairro e cuja qualidade de vida deveria ser preservada. Marivaldo Freitas, representante do Movimento Cultural Jardim Marilena, comentou que as pessoas que falaram já haviam dito tudo que era necessário dizer, que a luta continuava, que todos ficariam de plantão observando as “maracutaias” do processo. Élon Roberto de Souza, representante do Centro de Educação Profissional e Tecnologia de Guarulhos, comentou que há tempos lutou contra a vinda do aeroporto, que, quando se iniciou o processo de discussão da ampliação desse equipamento, a atitude que julgou mais adequada foi criar um espaço de discussão madura, sadia e adulta para que interferisse e conhecesse como seria possível minimizar os impactos negativos dessa obra. Luiz Barbosa da Fonseca, representante da Sociedade Amigos de Bairro Cidade Seródio e Aroldo Veloso, questionou quando e como seriam realizadas as desapropriações, pois embora tivesse procurado a Infraero inúmeras vezes ainda não fora informado adequadamente sobre o valor a ser pago aos moradores. Maristela Andrade Lima, representante da Nova Bonsucesso de Guarulhos, declarou que o aeroporto vinha agravando o problema das enchentes no Jardim Presidente Dutra e que há dois anos os moradores desse bairro solicitaram que a Infraero fizesse abertura de um canal, com o objetivo de se minimizar esse problema, mas não obtiveram nenhuma resposta, motivo pelo qual reprovava o empreendimento. Cláudio Lima Vilar, representante da Associação Pró-Moradia Nossa Lar, Nosso Teto, perguntou como se daria o reassentamento das famílias desapropriadas do Jardim Marilena e pediu que fosse conferida transparência a esse projeto, com vistas a se diminuir a angústia que a população deste bairro vivia. Célia Silva Fontes, representante da Associação dos Concessionários dos Aeroportos de São Paulo, declarou seu apoio à ampliação do aeroporto, que iria gerar empregos e proporcionar o crescimento de Guarulhos, e tudo isso utilizando-se de alta tecnologia. Edson José de Barros, representante do Comdema de Guarulhos, comentou que o órgão municipal entregou em 16 de outubro de 2002 contribuição ao Plano de Trabalho do Aeroporto, elencando 18 pontos a serem enfocados nos estudos, e que agora no EIA/RIMA notava-se que esses itens constituíam mais uma descrição qualitativa, e não quantitativa dos problemas, o que dificultava ou impossibilitava o estabelecimento da matriz de decisão relativa aos ganhos e perdas do empreendimento, o que era demonstrado na abordagem de diversas questões, como a infiltração de água no solo por exemplo; que, ainda em relação às contribuições oferecidas pelo Comdema, os estudos não haviam abordado o aquífero como um todo e suas reservas totais tanto no que dizia respeito à quantidade de recursos como à sua disponibilidade; que, em relação às antigas áreas de empréstimo e aos bota-foras, elas não foram caracterizadas, o que impossibilitava o estabelecimento do passivo existente e suas conseqüências para o meio ambiente; que, em relação às áreas futuras, as informações eram insuficientes para a execução da obra; que, em relação ao zoneamento municipal, não havia sido identificado o uso futuro das áreas de jazidas necessárias à obra; que os resíduos de construção civil e demolição gerados na obra não haviam sido contemplados pelos estudos, não se cumprindo, assim, o que estabelecia a Resolução Conama 307/2002; que também não haviam sido apresentados os indicadores gerais de saúde; que, em relação à cobertura vegetal, seria necessário que se estabelecesse um passivo ambiental que seria gerado com a sua supressão; que, diante dessas colocações, o Comdema de Guarulhos solicitava essas informações, para que se pudesse fazer uma análise do empreendimento. Antônio Andrade da Silva, representante do Movimento de Luta por Moradia de



Guarulhos, comentou que, embora o progresso fosse importante, era preciso avaliar a que custo ele se daria; que a Infraero não tinha apresentado projeto de moradia para recolocação da população a ser desapropriada, que milhares de casas estavam com as paredes rachadas devido aos impactos gerados pela operação do aeroporto, que muitos moradores apresentavam problemas de audição causados pelo intenso ruído das aeronaves. Adam Kubo, representante do Guarulhos Convention e Visitors Bureaux, perguntou onde seriam gerados os milhares de empregos prometidos pela Infraero, comentando que uma dessas fontes poderia ser a indústria do turismo de negócios existente em Guarulhos, que seria fomentado com a construção da terceira pista. Wilson Roberto Batista, representante do Conselho da Escola Plínio Paulo Braga, depois de registrar a presença de diversos alunos na audiência, declarou que o projeto não fora discutido devidamente com a sociedade civil, que ele atendia apenas os interesses econômicos da Infraero, sobrepondo-se aos interesses da comunidade. Passou-se à etapa em que as pessoas se manifestam em nome próprio. Oseas da Silva Santos comentou que a ampliação do aeroporto aumentaria a poluição atmosférica, devido à dificuldade de dispersão da região de Cumbica em função da Serra da Cantareira, que funcionava como uma barreira natural, questão esta que não foi devidamente contemplada no EIA/RIMA; que o querosene utilizado pelos aviões era um combustível altamente poluente e uns dos precursores do ozônio, que, por sua vez, tinha ação direta na vegetação, causando danos irreparáveis, sendo alguns de seus efeitos ainda desconhecidos. José Maria Galdino declarou-se contrário ao empreendimento pelo fato de que ele não traria nenhuma vantagem a Guarulhos, pelo contrário, causaria transtornos, como desapropriações e excesso de ruídos. Luiz Roberto Altruda comentou que, na condição de um dos futuros desapropriados, questionava as declarações do superintendente da Infraero, Miguel Choueri, em uma entrevista recente na qual afirmava que seria feita uma parceria entre a Infraero, Prefeitura de Guarulhos, Governo do Estado e a Caixa Econômica, com a finalidade de se construir um novo reassentamento para as famílias atingidas pela desapropriação; questionou também como seria feito esse acerto com a população remanescente e se haveria o crescimento das áreas próximas ao aeroporto que se encontram estagnadas, onde poderiam ser desenvolvidas atividades concernentes aos segmentos do turismo de negócios. Luiz Henrique Wernek de Oliveira comentou que a instalação de um aeroporto sempre gerava muita polêmica, porque ninguém queria tê-lo como vizinho, pelos impactos negativos que causava, e sugeriu que os estudos contemplassem um espaço para a construção de uma estação metro-ferroviária junto ao terminal, a exemplo de vários aeroportos internacionais, permitindo a Infraero prover soluções macroeconomicamente deixando de ser. Edson Amaro da Silva, declarou sua preocupação em relação ao futuro de sua família em função das desapropriações. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes dos órgãos públicos. Yutaka Kanbe, Diretor de Relações Industriais e Comerciais da Prefeitura de Guarulhos, depois de oferecer um breve histórico sobre inserção do Município de Guarulhos no processo de reformulação do modelo global de economia, comentou que as rodovias, a proximidade do centro da Capital, a resistência de diversos arranjos produtivos na Região Metropolitana, somados à existência do aeroporto, eram fatores que contribuíam para que as empresas, ao pretenderem se instalar em novos Municípios, escolhessem o de Guarulhos, e que, portanto, o aeroporto não era o único critério dessa escolha; que, embora o setor de serviços viesse ganhando importância na geração de empregos, o segmento industrial, principalmente as grandes indústrias, continuava preponderante, e, no caso da Infraero, os empregos gerados eram preenchidos por uma mão-de-obra que não residia no Município de Guarulhos; que o aeroporto poderia tornar-se uma alavanca importante de desenvolvimento econômico no Município, desde que associado a uma malha viária e a uma infra-estrutura que integrasse esse equipamento, e o acesso ao aeroporto era, atualmente, mais fácil para quem vinha de São Paulo do que para quem morava em Guarulhos, acessibilidade esta que poderia ser melhorada. Afrânio de Paula Sobrinho, Diretor do Serviço Autônomo de Águas e Esgotos de Guarulhos, comentou que a preocupação da Autarquia que representava não se limitava aos impactos que esse empreendimento poderia causar sobre os sistemas públicos municipais, mas também às garantias do funcionamento do aeroporto; que, em relação ao sistema de esgotamento sanitário, o Plano Diretor de Esgotamento Sanitário da RMSP previa que o tratamento de esgoto do Município de Guarulhos fosse feito em duas estações de tratamento, a de São Miguel e a do Parque Novo Mundo, e que, para o escoamento natural das águas, o sítio aeroportuário passou a constituir barreira física para condução natural dos esgotos gerados em algumas regiões até a ETE de São Miguel, e, com sua ampliação, essa situação se agravaria, porque se empurrará mais para o norte o encaminhamento desses esgotos, que, para atingir essa estação, cerca de 1 mil litros/s precisa ser bombeado com o propósito de superar as elevações altimétricas do terreno, o que antes era desnecessário, e, além disso, esses esgotos caminharão cerca de 10 Km a mais, implicando tudo isso um aumento significativo do custo de implantação, operação e manutenção do sistema; que igualmente a distribuição de água já fora impactada pela interposição do aeroporto em relação aos setores de abastecimento, pois, para se transferir água de determinadas regiões para outras, se fez necessário contornar todo perímetro aeroportuário, o que também significa aumento de custos da implantação, operação e manutenção; que do ponto de vista quantitativo o aquífero explorado pelo aeroporto para o seu abastecimento era o mesmo utilizado pelo SAAE para o suprimento de outra região, e, sendo assim, o SAAE e o aeroporto eram concorrentes na utilização de um mesmo aquífero, com a diferença de que o primeiro o explorava com vistas ao abastecimento público, de modo





que qualquer aumento da extração de água desse manancial implicará na conseqüente diminuição de sua disponibilidade para o abastecimento público; que o aquífero subterrâneo vinha apresentando, segundo dados do monitoramento do próprio aeroporto, diminuição de seus níveis dinâmicos ao longo dos anos, fruto, sem qualquer sombra de dúvida, da exploração acima dos níveis de sua capacidade de recarga, ou seja, está se retirando mais do que a Natureza poderia repor; que a área a ser desapropriada abrigava cerca de 20Km de rede de água, 12 Km de rede de esgoto, 4,5 Km de adutoras e 2 poços profundos, instalações estas custeadas pelo dinheiro público e que deixariam de atender à população, motivo por que se propunha que o estudo contemplasse esses impactos, propusesse alternativas capazes de minimizá-los ou compensá-los, e uma dessas alternativas seria a de que o aeroporto estendesse o tratamento de seus esgotos para além de suas fronteiras e a disposição desses efluentes para uso industrial, compensando assim os custos causados pela sua interposição; que, se adotadas tais medidas, os benefícios advindos não seriam ofuscados pelos impactos por ele causado. Luiz Gonzaga Raul, Diretor Administrativo da Prefeitura Municipal de Guarulhos, comentou sobre o futuro da economia de Guarulhos, que era uma cidade privilegiada por ser uma potência econômica da RMSP e produtora de passageiro e de cargas; que esse grande equipamento, o Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro, só tinha como concorrente, no sentido de transporte de carga para exportação, que era o Porto de Santos, e que esse equipamento se localizava no coração do Município em todos os sentidos, seja pelos empregos que oferecia, seja pelo desenvolvimento que propiciava para os brasileiros; que esse equipamento fora implantado em campos alagados, no centro da Bacia Hidrográfica do Rio Baquirivu, uma planície aluvial que possuía a importante função de acomodar as águas que vinham de vários bairros, e, com o aterramento necessário de parte dela para consolidar esse empreendimento – e o aeroporto ocupou uma grande área de inundação e acomodação dessas águas - teve lugar um forte indutor de enchente na parte baixa do território, e que, com a ampliação prevista, podia-se antever a mudança do curso desse rio e, em virtude de sua nova canalização, surgia a tendência de que se aumentassem sua velocidade e o volume, colocando-se em risco alguns bairros se nenhuma medida fosse tomada; que, para sanar esses problemas, algumas parcerias deveriam ser estabelecidas entre órgãos técnicos, Prefeitura, Governo do Estado e Infraero, encontrando-se em discussão a criação de uma comissão mista com o objetivo de coordenar o andamento e a implantação futura desse projeto. Ivalto José de Araújo, representante do Centro do Trabalhador pela Defesa da Terra Paulo Comarim, comentou que a ampliação do aeroporto era inevitável, mas que deveriam ser discutidas suas condições de implementação, entre as quais o fechamento de escolas, postos de saúde, e que, desse modo, estavam sendo arrancados os anéis, os dedos e as mãos da população; que sua proposta era que fosse construído um condomínio popular misto, de casas e apartamentos, com o objetivo de que as famílias continuassem morando nas áreas e locais onde nasceram e sempre moraram e se continuasse respeitando o direito à moradia reconhecido pela Constituição; que propunha também fosse realizada outra audiência pública em um sábado, para que toda a população pudesse dela participar. José Otomo, Assessor da Secretaria de Obras da Prefeitura Municipal de Guarulhos, comentou que não poderia expor em cinco minutos a situação da drenagem que se tornava necessária em obras com o porte de 14 km<sup>2</sup>, como era a ampliação desse aeroporto; que a melhor forma de expor o processo de drenagem era repassar a leitura do processo natural; que a Bacia Hidrográfica do Rio Baquirivu possuía 163 km<sup>2</sup>, e, desse total, era pequena a área a ser impermeabilizada, de acordo com o EIA, pois era apenas 5%, mas, quando se observava o processo natural, se percebia que todo o escoamento de metade dessa área de 163 km<sup>2</sup> convergia diretamente para a área do aeroporto, com altas declividades, que começavam no espigão da Serra da Cantareira, descendo daí nessas águas com uma velocidade enorme, chegando rapidamente à várzea onde se encontrava instalado o aeroporto; que os 14 km<sup>2</sup> ocupavam uma área onde se acomodava essa água, e, na Bacia do Rio Baquirivu, essa área total correspondia a 33 km<sup>2</sup>, dos quais o aeroporto ocupava 14 km<sup>2</sup>; que, com a ampliação, seria suprimida ainda mais essa área de várzea, o pouco dela que restava na região das Malvinas; que, caso não existisse o aeroporto, as águas que desciam da Serra da Cantareira se acomodariam em 7 km<sup>2</sup> de área de várzea, mas, como essa foi suprimida, essa água tinha de se acomodar em 20% da várzea restante; que, por essa razão, essa água buscava cotas que invadiam o canteiro de obras do aeroporto; que, no momento em que se suprimir esse resto de várzea, essa água buscará acomodar-se em outro lugar, e que era preciso ter um pouco de humildade para verificar como se processará essa acomodação; que o projeto de uma galeria era bonito, seus números eram maravilhosos, mas o mais importante era saber como se estava interferindo no processo natural, porque senão se transferiria impacto que agravaria as regiões ou à montante ou à jusante. Passou-se à etapa em que se pronunciam os representantes do Poder Legislativo. Luiza Cordeiro, Vereadora do Município de Guarulhos, comentou que estavam ocorrendo nessa audiência conflitos de idéias e de causas, e não apenas conflitos de idéias, pois, quando se falava da conjuntura internacional e do Acordo da ALCA, tratava-se de um conflito de idéias, mas, quando se falava do empreendimento econômico e das angústias da população que morava no entorno do aeroporto com o seu destino e com todo o investimento que havia feito na vida, então tratava-se de conflito de causas; que se precisava, efetivamente, implementar a proposta de criação de uma câmara técnica, porque, desse modo, se tinha a oportunidade de refletir sobre essas questões e ouvir os setores que estavam muito angustiados, porque, embora não possuíssem muitas vezes subsídios técnicos, tinham causas e questões que



lhes possibilitavam formular propostas que tornassem esse processo mais humano; que tudo levava a crer que o Governo do Estado havia demarcado a área para desapropriação, mas não tinha certeza de que ela era necessária ou se ultrapassava os limites da legalidade, na medida em que abarcasse o empreendimento privado que se dizia que seria construído nela, o que tornava necessário ouvir-se a OAB e o MP, para que assim, se tornasse possível dirimir qualquer dúvida; que era que necessário se esclarecer como seria feita a concessão dessa área aos empreendedores privados, se seria ou não graciosamente doada, se haveria ou não alguma contrapartida, ou seja, se se exigiria desses empreendedores que investissem em moradias dignas para aqueles que seriam desapropriados, e que nada disso estava claro e cabia à Câmara Municipal, à Prefeitura e aos órgãos do Estado protegerem os menos favorecidos, pois, se existia a preocupação de que a cidade de Guarulhos alcançasse determinado patamar de desenvolvimento econômico, deveria também se fazer com que ele correspondesse a um desenvolvimento social, e existiam estudos estatísticos que mostravam que essa cidade abrigava as maiores diferenças sociais; que se questionava a que interesses esse empreendimento atenderia, se os do Mercosul, pois essa deveria ser sua principal função, a de contribuir para uma efetiva integração dos Países da América Latina, tendo tal integração sido o sonho de muitos grandes homens latino-americanos; que, quando o EIA/RIMA se referia ao Rio Baquirivu-Guaçu, deveria denominá-lo assim, e não como o nome de Canal do Baquirivu, pois sua condição era de manancial, que possuía volume de água, afluentes, e era o rio que mais contribuía para a formação do Rio Tietê, e que tramitava na Câmara Municipal projeto de criação de uma Área de Proteção Ambiental que o incluísse e o protegesse, pois se sonhava em recuperar a qualidade de suas águas, manter sua mata ciliar, retirá-lo, no futuro, da condição de canalizado, pois a razão do aumento do volume de suas águas foi a canalização e a impermeabilização de sua várzea; que a Infraero deveria publicar o calendário de substituição das aeronaves mais poluentes, tanto em termo de ruído como em termos de combustível; que não mais se justificava a presença do incinerador nessa área, gerando poluentes atmosférico e provocando várias doenças, como câncer de garganta; que reiterava a reivindicação feita de que fosse realizada nova audiência com o objetivo de que fossem respondidos todos os questionamentos feitos, que incluía informações sobre a acomodação e a recarga das águas. Edson Antonio Albertão, Vereador do Município de Guarulhos, comentou que, quando se discutiam algumas questões no Brasil, se tinha a impressão de que se vivia um simulacro de democracia, e isso acontecia nessa audiência quando as principais questões eram discutidas à 1 hora da manhã com a platéia vazia, motivo por que se pedia à Infraero que ampliasse esse debate, realizando outras audiências públicas, inclusive em outras cidades e em horários compatíveis com a participação da população, principalmente porque o aeroporto se comportava em Guarulhos como um principado, sem levar em consideração a comunidade, sem participar da vida da cidade, só sendo possível uma discussão a seu respeito quando surgiam, como acontecia nessa oportunidade, as imposições legais; que se encontrava tramitando na Câmara Municipal o Plano Diretor do Município, que infelizmente não albergou uma discussão com o aeroporto, e que também o processo de licenciamento dessa ampliação não cumpriu o que dispunha o dispositivo de uma lei municipal que estabelecia fossem realizados estudos de impacto de vizinhança para empreendimentos desse porte; que existia uma classe que se utilizava do aeroporto e outra que vendia “bala” na porta do aeroporto, e se deveria ter mais respeito com essa última classe, como também se deveria ter humanidade com uma pessoa que vinha de Santo Amaro, ou seja, de outra cidade para trabalhar no aeroporto, pois era legítima a exigência de uma mão-de-obra mais qualificada, como também era legítima, e necessária, a preocupação com o que antes existia, do ponto de vista do meio ambiente, e que, por ter sido agravado, precisava ser recuperado; que era público ter sido depositado em uma cava, com fissura, “um maldito lixo” chamado claro, que era um lodo retirado do Rio Tietê, que provavelmente iria contaminar o lençol freático e o Aquífero Cumbica, sendo este último que abastecia o aeroporto; que, em uma discussão sobre essa questão ocorrida na Câmara Municipal, a representante da Infraero declarou que, se não for possível através de um monitoramento debelar tal contaminação, o aeroporto deixaria de usar a água desse aquífero, e passaria a usar a água distribuída pela Sabesp, o que, com certeza, deixaria 4 ou 5 bairros sem água; que reiterava a proposta feita de criação de uma câmara técnica com a tarefa de promover uma discussão efetiva sobre a ampliação do aeroporto. Passou-se à etapa que se manifestam os representantes do Poder Executivo. Delmar Mattes, Secretário-Adjunto de Desenvolvimento Urbano e Coordenador de Assuntos do Aeroporto do Município de Guarulhos, apresentou um breve relato sobre o trabalho realizado pela Prefeitura de apreciação dos documentos relacionados com o licenciamento ambiental, que envolveu equipes dos vários órgãos e Secretarias Municipais, de modo a possibilitar uma avaliação objetiva de todos os impactos e problemas gerados com a implantação do aeroporto na década de 1980, ou seja, do passivo ambiental e daqueles impactos que poderão ser gerados com a expansão desse empreendimento, cujos resultados serão apresentados pelos Secretários Municipais que ainda se manifestaram durante essa audiência; que, entre as considerações feitas por essas equipes, insere-se a que diz respeito à aprovação pela Prefeitura dessa ampliação e dos esforços despendidos por esse órgão com vistas à viabilidade dessa obra. João Augusto da Fonseca, Secretário de Desenvolvimento Urbano do Município de Guarulhos, comentou que os efeitos decorrentes da implantação do aeroporto e os impactos que seriam causados com sua expansão física e operacional, criariam responsabilidades especiais para a Administração Municipal, de modo a garantir que o processo de expansão urbana que advirá seja





adequado à boa qualidade de vida dos munícipes e que sejam realizadas compensações adequadas e em estrita observância às orientações e diretrizes do Plano Diretor do Município; que as obras de implantação da terceira pista do aeroporto requeria o deslocamento de 50 mil famílias, ou seja o deslocamento de 250 mil pessoas, O que implicaria a implantação de um grande numero de vilas, conjuntos habitacionais diversificados com toda a infra-estrutura, serviço e lazer que são necessários a esses assentamentos; que, com valor das compensações pelas benfeitorias, as famílias não poderão repor sua condição habitacional atual; que também aquelas famílias que detinham o certificado de propriedade poderão vir a encontrar dificuldades em reconquistar condições habitacionais equivalentes às atuais, caso não se atentasse para as questões urbanísticas e de mercado imobiliário; que se deveria acrescentar que a cidade de Guarulhos já possuía grande déficit habitacional e a operação ampliada de seu aeroporto acarretará saltos de demanda por moradia muito além da demanda vegetativa correspondente ao crescimento natural de sua população; que a importância, a oportunidade e os benefícios da expansão do aeroporto para a cidade e sua economia poderiam e deveriam ser estendidos a essa população, o que se viabilizará com a observância nos seguintes requisitos: 1) o Município deveria estar à altura de suas responsabilidades, principalmente pelo ordenamento e controle do processo de urbanização que advirá com a expansão e a operação ampliada do aeroporto; 2) que se deverá priorizar áreas para o reassentamento das famílias, aquelas dotadas de infra-estrutura urbana e em consonância ao plano diretor; 3) que soluções urbanísticas adequadas e programas habitacionais coletivos e de qualidade deveriam ser implementados como alternativa à mera desapropriação em espécie, conforme garantia a lei, de modo a evitarem-se a especulação imobiliária e prejuízo irremediável às famílias; 4) que um modelo de cooperativa popular de moradia, que comprometeria somente a população beneficiária de cada assentamento deveria ser utilizada; 5) que a todas as famílias que optarem pelos programas habitacionais coletivos deveriam ser proporcionada a garantia legal na posse do imóvel através de documentos específicos, representando esta medida, um dos maiores benefícios às famílias que hoje não detinham essa condição; 6) que as soluções de edificações habitacionais deveriam ser diversificadas, variadas em sua tipologia, não-aglomeradas, de modo a atender às características da família e não se criarem bolsões de isolamento social com todos os problemas que implicavam; 7) que um mecanismo de efetiva participação dos moradores deveria ser implementado envolvendo sua presença em uma comissão a ser criada com a participação de diversos níveis de Governo; 8) que um amplo programa social deveria ser implementado de modo a consolidar possibilidades de benefícios aos moradores a serem reassentados, notadamente quanto às oportunidades de emprego e renda e à capacitação de mão-de-obra para trabalho na expansão da terceira pista e obras habitacionais e, posteriormente, para que se beneficiem das inúmeras oportunidades de trabalho que advirão com o aumento operacional do aeroporto e das atividades econômicas que surgirão em sua decorrência; 9) que uma parceria entre Governo, Infraero e órgãos de financiamento deverá tornar viáveis investimentos para esses empreendimentos habitacionais e em tempo hábil, e proporcionado também o financiamento das famílias beneficiárias que o desejarem; 10) que essa parceria e os respectivos mecanismos de transferência de recurso, financiamento habitacional e gestão das obras imobiliárias deverão primar pelos preços a serem praticados pelo mercado imobiliário na cidade, de modo a não agravar o problema habitacional já existente. Arquiteto Roberto Santos Moreno, Secretário Municipal do Desenvolvimento Urbano Roberto, teceu comentário sobre dois momentos, o primeiro momento era a situação que permanecia até hoje, e o segundo momento era a situação futura, que, quando o primeiro aeroporto militar fora criado em 1941, fora criada uma pequena barreira leste/oeste da cidade, mas que, naquela época, não havia problema de som ou ruído, e que em vista disso, quando o primeiro aeroporto internacional foi construído, em 1985, seus responsáveis propuseram alguns impactos positivos, como, por exemplo, a criação de uma área de lazer, prevista no Plano



Diretor, que promovesse compensação ambiental do problema de ruído, e, como essa área de lazer ainda não fora implantada, fazia-se necessário reativar-se essa proposta, de modo a que ela fosse contemplada pelo atual EIA/RIMA; que outra proposta feita àquela altura, dessa vez pela Prefeitura, foi a de se construírem duas rodovias, a Ayrton Senna e a Hélio Smith, com o objetivo de se facilitar o acesso entre a cidade e o aeroporto, e que essa proposta foi implementada, e que, portanto, a implantação do aeroporto trouxe mudanças positivas, principalmente a partir da década de 1990 com o avanço da rede hoteleira, a criação do *Shopping Internacional* e a geração de empregos no setor terciário; que, também, era inegável ter ele causado problemas negativos, como interrupção da Rodovia SP-36, e o conseqüente bloqueio do sentido norte/sul, que provocou a desvalorização da área, problemas de ruído nas áreas residenciais, além da limitação do gabarito de altura; que a delimitação da zona de ruído foi feita por Portaria do DAC sobre um plano específico, em 1987; que, segundo o censo realizado em 2000, cerca de 170 mil pessoas haviam sido atingidas pela zona de ruído; que, na perspectiva de uma situação futura, a Infraero tinha proposto a construção de um terceiro terminal e de uma terceira pista, e que essa proposta acarretaria o desvio do Rio Baquirivu, o deslocamento da Avenida Jamil João Zarif, o remanejamento de residências, comércio e serviços, e a necessidade de se melhorar o acesso ao aeroporto; que, em relação à cidade, vários projetos estavam sendo desenvolvidos, como a criação de um museu aeronáutico, de uma indústria aeroportuária, de um eixo ligando o aeroporto de Guarulhos ao Porto de Santos; que os empresários pretendiam implementar uma política desenvolvimentista do entorno desse aeroporto e a implementação de medidas que promovessem uma compatibilidade entre o Plano Diretor do Município e o Plano Diretor do aeroporto; que a Infraero, portanto, havia mudado de postura, ao passar a considerar os problemas do Município e de sua população, se contrapondo ao discurso antigo através do qual manifestava preocupação apenas com os problemas do aeroporto; que era importante se ter um estudo prévio de impacto de vizinhança, e criação de um comitê e de um plano de gerenciamento de ruído que leve em conta os problemas a curto, médio e longo prazo. Valter Medeiros Dantas, Secretário Municipal de Meio Ambiente de Guarulhos, comentou que a construção da terceira pista, por ser um empreendimento de grande porte, gerará impactos sociais e ambientais, positivos e negativos no Município de Guarulhos, motivo pelo qual um grupo de trabalho funcionando no âmbito da Secretaria de Meio Ambiente do Município considerou que a construção da terceira pista do Aeroporto Internacional de Guarulhos era um projeto de grandes dimensões, com resultados e impactos urbanísticos sociais e ambientais, que abrangerá parcela considerável da cidade e que, ao lado das questões sociais, como o reassentamento dos moradores do local, destaca-se também a questão ambiental, e dentro dela a questão pertinente à poluição do ar atmosférico; que as fontes fixas e móveis de poluição constituíam uma preocupação constante no tocante aos efeitos danosos à saúde pública; que a desativação do incinerador, medida proposta pela Infraero, para resolver o problema referente à poluição do ar, não poderia ser entendido como a única solução a esse problema relevante, e que, no tocante a esse ponto, não constava no documento informações para avaliação das emissões gasosas provenientes do setor de tancagem dos combustíveis do sítio aeroportuário, dos poluentes gasosos e particulados oriundos da emissão do fluxo de veículos na obra, e dos poluentes particulados oriundos das obras de construção civil e demolições; que se constatou ainda a ausência de um diagnóstico para avaliação da poluição atmosférica sobre os fragmentos florestais da unidade de conservação, conforme constava no Termo de Referência; que, no tocante à fauna e à flora, constatou-se a caracterização de ambas somente na área de influência direta, portanto, inexistia avaliação do potencial ecológico e da suscetibilidade à degeneração dos remanescentes nativos, especialmente frente à emissão de ruídos, fontes gasosas e emissões atmosféricas, com destaque para a região da Serra da Cantareira; que, no tocante às gestões dos resíduos da construção e da demolição, era importante frisar que, em consonância com a Resolução Conama, 307 de 05 de julho de 2002, o Município vinha implementando o Plano de Gestão Sustentável dos resíduos de construção e demolição, com uma série de ações integradas que visavam a preservação e o controle dos aterros, a produção na fonte, a produção adequada, a disposição facilitada de pequenos volumes através dos Pontos de Entregas Voluntárias-PEVES, dessa forma considerando a Resolução Conama 307, que dispunha sobre a gestão dos resíduos da construção civil e que estabelecia diretrizes e responsabilidades concernentes à caracterização, à triagem, à disposição, à reutilização e à reciclagem, disciplinando, portanto, as ações dos empreendedores e considerando, ainda, a grande geração de resíduos provenientes das unidades residenciais, possivelmente atingidas pela expansão do aeroporto, a grande geração



de resíduos resultante da obra de construção civil do empreendimento, as dificuldades para a disposição desses resíduos que passarão a ocupar áreas imensas do espaço urbano e as possibilidades e as condições já existentes de reutilização e reciclagem dos resíduos da construção e, ainda, a implementação do Plano de Gestão por parte da Prefeitura de Guarulhos; que no EIA/RIMA, objeto dessa discussão pública, não estava contemplado nem ele havia incorporado a obrigação decorrente do cumprimento da Resolução Conama 307, de 5 de julho de 2002, afeta a essa questão ambiental por parte do empreendedor. Patrícia Pereira Veras, Secretária Municipal de Transporte de Guarulhos, comentou que essa discussão deveria considerar: 1. que, em virtude do aeroporto estar funcionando há 20 anos, seria preciso avaliar os impactos causados pela sua implantação e operação ao longo desses anos; 2. que o sistema viário era um instrumento de desenvolvimento e dinamismo e que o aeroporto e sua ampliação significavam uma barreira e uma cicatriz no tecido urbano, consequências essas que precisavam ser explicitadas, e que, para cicatrizar essa ferida urbana, era fundamental fosse dado tratamento adequado aos corredores de tráfego, avaliando-se o fluxo existente, prevendo-se a expansão, a desapropriação e as passagens elevadas ou subterrâneas e que a Infraero se engajasse com os aspectos relacionados com a mobilidade humana e com o sistema viário, com objetivo de se potencializarem os aspectos positivos e se minimizarem os negativos; que havia também a proposta de implantação de um terminal intermodal de passageiros, abrigando num mesmo terreno a estação de trem e o terminal municipal de passageiros, o que auxiliaria a integração do aeroporto com a cidade, dinamizando o transporte coletivo de passageiros. Passou-se à etapa das réplicas. Miguel Choueri, representante da Infraero, ofereceu os seguintes esclarecimentos: 1. que, com relação à poluição sonora, as curvas de ruído vinham diminuindo ao longo do tempo em decorrência da evolução da frota, e os estudos sobre essa questão, realizados pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, encontravam-se à disposição de todos os interessados, e que, no que concernia ao uso do solo urbano e suas consequências, uma legislação aeronáutica estabelecia planos de ruído a partir dos quais as municipalidades incorporaram restrições aos seus planos diretores e às suas leis de uso e ocupação do solo, à fiscalização e aos procedimentos de ocupação, em relação a essas restrições a Infraero não poderia adotar nenhuma medida, salvo apoio técnico e de orientação às autoridades competentes, uma vez que não tinha legitimidade de atuar com a área urbana; 2. que, em relação à qualidade do ar, o aeroporto não causaria qualquer impacto, uma vez que as aeronaves realizavam uma queima absolutamente limpa, pois o combustível utilizado era a querosene destilada, e que, quanto ao fluxo de veículos em direção ao aeroporto, ele consistia em apenas 3% do total do fluxo que circulava diariamente nas rodovias vizinhas ao aeroporto; 3) que o incinerador seria desativado ainda este ano; 4) que os estudos de monitoramento da qualidade do ar também estavam à disposição, mas, caso viessem a ser exigidas complementações, a Infraero as apresentará; 4) que em nenhuma área a ser desapropriada seria construído qualquer projeto comercial privado; 5) que, em relação à denúncia feita por Elton Soares, o decreto de desapropriação datava de 2002 e que uma certidão de registro de imóvel dava conta de que a Comercial Paineiras era proprietária de uma área de 288 mil m<sup>2</sup> e que ela projetara, sobre essa área, um empreendimento, que, submetido à aprovação pela Prefeitura, havia obtido, em 2001, o alvará de construção, mas, com a publicação, em 2002, do decreto estabelecendo ser essa área de utilidade pública, ela se viu impossibilitada de assim proceder, e que a Infraero não tinha qualquer pretensão de desapropriar alguma área e entregá-la à Comercial Paineiras, embora ela houvesse encaminhado à infraero pedido de re-estudo e pleito de que houvesse uma certa redução, de modo a tornar possível a implantação do seu projeto; 5. que a área declarada de utilidade pública atingia 5 mil pessoas, e não 50 mil como havia sido dito pelo Secretário de Habitação Municipal; 6) que, com relação às questões de drenagem e qualidade da água em geral, Professor Plínio, vinculado à Universidade de São Paulo, esclarecera que: a) que, em relação às águas subterrâneas, havia uma espécie de buraco com aproximadamente 4 km de largura e 17 km de comprimento, com profundidade de 300 a 400 metros, e que nele se encontravam 8 poços tubulares profundos, de propriedade do aeroporto, produzindo 2 mil e 880 m<sup>3</sup>, ou seja, 33 l/s por segundo de água de excelente qualidade, com perfeito balanço hídrico, mas, que devido a estudos sem embasamento científico, houve confusão, embora na realidade não houvesse problema de recarga nem de infiltração, mas que, com a construção da terceira pista, haveria um aumento de consumo, mas seria utilizada a água da chuva e aquela reaproveitada dos esgotos sanitários; b) que, com relação à Bacia Hidrográfica do Rio Baquirivu-Guaçu, que atingia os Municípios de Guarulhos e Arujá, houve ao longo dos anos a impermeabilização de suas várzeas, e as grandes plantações foram diminuindo com a construção de loteamentos e estradas, problema este que começou a se agravar muito antes da construção do aeroporto há vinte anos, com a impermeabilização de 4,5 km<sup>2</sup> de um total de 14 km<sup>2</sup>, e que o aeroporto nada representava em termos de aumento de vazão do Rio Baquirivu; c) que o Governo do Estado, sensível a essa questão, elaborou projeto prevendo a construção de 31 “piscinões”, 3 em Arujá e 28 em Guarulhos. Elton Soares, representante do Coletivo das Entidades Ambientais Cadastradas no Consema, fez os seguintes comentários: 1) que, em relação à denúncia de fraude, existiam três processos correndo paralelamente, principalmente porque o decreto fora editado pelo Governo do Estado e o alvará fora expedido pela Prefeitura de Guarulhos; c) que, com relação às datas, se tratava de uma ação combinada, pois primeiro se implantava o empreendimento para depois se fazer o traçado, e, se vier a ser licenciado esse empreendimento, se induzirá o Governador a erro, tornando-se preciso um maior entrosamento entre as diversas esferas de Governo





antes de se liberar obra que causará tamanho impacto; 2) que, de acordo com a apresentação dos estudos, fora dito que a faixa grande de desapropriação era necessária para proteção das pessoas, funcionando como uma espécie de faixa de segurança, mas questionava se não havia alguma contradição, pois, se um avião sofresse um acidente em Congonhas, não contaria com nenhuma faixa de segurança, motivo pelo qual não entendia a quem essa faixa protegeria; 3) que, em relação ao Rio Baquirivu-Guaçu, a faixa existente era de apenas 80 metros, mas se exigiram 300, talvez para que fossem construídos empreendimentos comerciais com alvará da Prefeitura de Guarulhos; 4) que, com relação à contaminação da água do aeroporto, existiam estudos comprovando que a formação geológica do local era de eras em que se formaram erupções vulcânicas, existindo fissuras nas quais pode ocorrer contaminação por metais pesados; 5) que a Prefeitura não falava a mesma linguagem da Infraero; 6) que deveriam ser instituídas câmaras técnicas temáticas para se discutir questões como a drenagem, águas, sistema viário, localização da pista etc.; 6) que não era possível se licenciar o aeroporto sem se discutir seu passivo ambiental, aspecto este que deveria ser analisado pelo DAIA antes de licenciar a nova pista, e as condições de execução desse passivo deveria constituir termos de um TAC, que inclusive definiria as responsabilidades das partes envolvidas; 7) que solicitava fosse realizada futuramente nova audiência pública, em um sábado, em horário acessível a todos os habitantes, oportunidade em que seriam apresentados os resultados dessas câmaras técnicas; 8) que foi publicado no “Jornal Olho Vivo” que a desapropriação dependeria do traçado viário e que o estudo a esse respeito só ficaria pronto daqui a noventa dias, motivo por que o DAIA não poderia aprovar esse empreendimento antes de essas questões fossem discutidas, e que o acordo para criação dessas câmaras técnicas já havia sido feito, encontrando-se registrado em uma fita de vídeo, mas que nem a Infraero nem a Prefeitura o puseram em prática. O representante do Consema, conselheiro Carlos Bocuhy comentou que se estava tratando de uma questão aeroportuária, que trazia consigo um entulho autoritário fruto do passado desse País, que mostrava o tratamento conferido a questões como essa, ou seja, sem nenhuma discussão pública, pois não havia uma abertura democrática consolidada que desse lugar a esse tipo de discussão, e que era possível se fazer uma contraposição entre aquilo que a sociedade percebia e o que era proposto pela Infraero; que a discussão ocorrida durante as audiências públicas era um esboço da democracia em cujo contexto aparecia que o processo carecia de aprimoramento, pois não se criara a situação para a criação de um anti-EIA que se contrapusesse tecnicamente àquilo que propunha o empreendedor; que, em segundo lugar, existiam vários buracos negros nos pareceres oferecidos pelos órgãos técnicos, como, por exemplo, a lacuna em relação a contribuição dos aeroportos para a poluição, em relação a que se poderia contra-argumentar afirmando que, ao se lançar hidrocarboneto e óxidos de nitrogênio, se contribuía para a formação de ozônio troposférico, e isso significava que se estava agregando poluentes numa região já saturada; que algumas leis federais previam a situação da não-ampliação de atividades poluidoras em áreas saturadas; que também existia um decreto estadual estabelecendo uma troca emissão, ou seja, uma retirada de poluentes em uma área já saturada, e o EIA/RIMA já deveria ter proposto isso no caso de um maior lançamento dos precursores de ozônio; que, além de esse ozônio troposférico afetar a saúde da população na medida em que irritava os brônquios e levava a episódios críticos, a presença de barreiras naturais em Guarulhos agravava ainda mais esse quadro; que, como no contexto dessa discussão as questões relacionadas com a população adquiriram o primeiro plano, de certa forma não foi dada a importância devida à questão ambiental, especificamente no que dizia respeito à flora, que era tão rica e significativa nesse processo, e que, portanto, deveria ser mais aprofundada e feito um monitoramento das encostas da serra, da forma como se procedeu em Cubatão, de modo a se detectar que tipo de poluente interferia nessa vegetação e se estava ocorrendo ou não um processo de fenecimento diferencial, ou seja, de desaparecimento de algumas espécies com menor resistência, pois, embora a encosta permaneça verde, ela pode estar perdendo sua biodiversidade; que, por esses motivos, solicitava que o DAIA exigisse do empreendedor um monitoramento das diversas alturas da encosta da serra, similar àquele que foi feito em Cubatão, até mesmo por ser significativa a contribuição das aeronaves nas emissões de dióxido de enxofre; que essas recomendações ganhavam importância na medida em que se levasse em conta que o número de vôos seria dobrado em relação ao atual, o que não tornava oportuno esperar o surgimento de uma nova tecnologia capaz de promover a retirada desses poluentes, até mesmo porque era possível que se estivesse no limite da possibilidade do querosene destilado, que não era um combustível limpo, mas que era nossa matriz energética, inclusive do transporte aeroviário; que era importante se discutirem as implicações dessa ampliação na Serra da Cantareira e que isso fosse feito em algum fórum vinculado à região de Mairiporã; que outra lacuna a ser preenchida era a obtenção de um parecer da ANVISA e que, se essas lacunas apontadas não forem suprimidas, quando esse empreendimento for apreciado pelo Consema os conselheiros, com certeza, não terão subsídios suficientes para se posicionar quanto a sua viabilidade ambiental. Foram entregues os seguintes documentos: 1) manifestação, por escrito, da OAB, 57ª Subseção-Guarulhos, e assinado pelo presidente, Sr. Airton Trevisan; 2) reivindicações feitas pela entidade “Espaço Cultural Florestan Fernandes” e “Movimento Contra a Terceira Pista” e assinado por Elton Soares de Oliveira e Benedito Pereira Alves; 3) “Intervenção na Audiência Pública de Avaliação de Estudo de Impacto Ambiental”, sem data nem assinatura; 4) carta apócrifa data de 14.06.2004. Depois de informar que todas as etapas da audiência pública haviam sido cumpridas, o Secretário-Executivo esclareceu que aquele que,



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

13

eventualmente, tivesse ainda qualquer contribuição a oferecer e quisesse agregá-la ao processo, teria o prazo de cinco (5) dias úteis para enviá-la à Secretaria Executiva do Consema, através de correspondência registrada ou protocolando-a diretamente neste setor. Em seguida declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Professor José Goldemberg, agradecia a presença de todos e declarava encerrados os trabalhos. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Diretora da Divisão de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.