

Ata da audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Trecho Norte do Rodoanel Metropolitano Mário Covas”, de responsabilidade da DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S/A, que foi iniciada e suspensa no dia 15 de dezembro de 2010, na cidade de Guarulhos, e teve prosseguimento no dia 19 de janeiro de 2011.

Teve prosseguimento, no dia 19 de janeiro de 2011, às 17 horas, no Open Hall Convention Center – Salão Brasil, Av. Antonio de Souza, 779, Guarulhos/SP, a audiência pública sobre o **“Trecho Norte do Rodoanel Metropolitano Mário Covas”**, de responsabilidade da DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A (Proc. SMA 208/2010). Dando início aos trabalhos, o **Secretário-Executivo do Consema, Germano Seara Filho**, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, Deputado Estadual Bruno Covas, saudava e dava boas vindas aos representantes do Poder Executivo – na pessoa dos Excelentíssimos Senhores Rodolfo Machado, Secretário Adjunto –, do Poder Legislativo – nas pessoas dos Excelentíssimos Senhores José Luiz Ferreira Guimarães, Hamilton Santos, Romildo Santos, Luiza Cordeiro e Rômulo Ornelas, Vereadores do Município de Guarulhos – do Poder Judiciário, dos órgãos públicos – na pessoa do Ilustríssimo Senhor Murilo Reple, Superintendente Substituto do IBAMA-SP –, das organizações da sociedade civil, das entidades ambientalistas, enfim, a todos que vieram participar da audiência pública sobre o EIA/RIMA do **“Trecho Norte do Rodoanel Metropolitano Mário Covas”, de responsabilidade da DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S/A** (Proc. SMA 208/2010). Declarou que esta audiência era a continuação daquela iniciada no dia 15 de dezembro passado e que foi suspensa uma vez que o local se revelou pequeno para a quantidade de pessoas que havia comparecido. Declarou ainda que, de acordo com representantes da Prefeitura de Guarulhos, de Vereadores do Município e representantes da DERSA e da Secretaria do Meio Ambiente, estipulou-se que o local para a realização da continuação daquela audiência pública seria este e a data, a de hoje. Dadas estas explicações, esclareceu que possuía a função regulamentar de conduzir as audiências públicas promovidas pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente e pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente – CONSEMA sobre empreendimentos, projetos e obras em licenciamento, planos de manejo, enfim, acerca de tudo aquilo que diz respeito ao Sistema Estadual do Meio Ambiente. Declarou ainda que a audiência pública, como indica o próprio nome, é um evento aberto a qualquer interessado, dado que se pretende sempre democrático, e em cujo desenrolar determinada proposta ou projeto é apresentado a todos, para que dêem as opiniões, formulem indagações, contribuições, sugestões e críticas e tudo o que possa contribuir para melhoria do projeto ou proposta apresentada. Esclareceu também que seu papel nas audiências públicas é completamente isento, e sua função, tão somente conduzir os trabalhos de forma totalmente neutra e garantir que aqueles que tenham algo a dizer possam fazê-lo de forma democrática e organizada. Expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação CONSEMA 34/01 para a condução das audiências públicas e declarou que o CONSEMA previu que elas se desdobrem em três momentos ou partes. Esclareceu que na primeira parte tem lugar a apresentação, pelo empreendedor ou seu representante, do projeto ou proposta, e, em seguida, uma exposição detalhada dos estudos ambientais elaborados sobre ele. Explicou que, imediatamente após, fariam uso da palavra aqueles que representam as organizações da sociedade civil, com direito cada um deles a até cinco minutos, seguidos por cidadãos que não representam órgãos públicos ou entidades civis e que falam em seu próprio nome, com direito a três minutos cada um. Em sequência, se manifestam os representantes de órgãos públicos das esferas federal, estadual e municipal, a seguir, os representantes do CONSEMA e do COMDEMA que se inscreverem, com direito também a cinco minutos cada um. Por fim, acrescentou, falariam os representantes do Poder Executivo, seguidos daqueles que representam o Poder Legislativo, e que o motivo pelo qual os representantes desses dois poderes falam em último lugar é que só assim eles podem manifestar-se acerca das críticas, elogios e sugestões feitas pelos diferentes segmentos da sociedade que antes deles tenham se manifestado. Acrescentou que, só assim,

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

os representantes desses dois Poderes podem opinar ou oferecer esclarecimentos que eventualmente os pontos de vista expostos tenham suscitado. Declarou que se encontravam presentes, nesta audiência, três conselheiros, que escolheram entre si o que viria à Mesa representar o CONSEMA, que é o Capitão Marcelo Robis Francisco Nassaro, que representa a Polícia Militar Ambiental do Estado no CONSEMA, e, do mesmo modo, um representante da área de licenciamento ambiental da Secretaria do Meio Ambiente, que é o próprio diretor do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental, o engenheiro Rivas Galindo. Declarou que se fazia necessário dizer que o IBAMA integra o licenciamento desta obra e que, embora tenha declinado de fazer parte da Mesa, está presente uma equipe capitaneada pelo analista ambiental Murilo Reple Penteado Rocha, Superintendente-Substituto desse órgão em São Paulo, a quem saudava. O **Secretário-Executivo** do CONSEMA esclareceu ainda que a Mesa Diretora dos Trabalhos é presidida por ele e integrada também por um representante do CONSEMA, eleito entre os conselheiros presentes, no caso o Conselheiro Gilberto Andrade Freitas, a quem convidava para compor a mesa, e por um representante da CETESB, naquela audiência o engenheiro Antonio Rivas Galindo Júnior, gerente do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental, a quem também chamava para com a Mesa. Oferecidas essas explicações, passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA. **Hermes da Silva**, Assessor de Relações Institucionais da DERSA-Desenvolvimento Rodoviário S/A, apresentou o projeto e seu histórico e comentou sua importância para a RMSP, tendo em vista a dinâmica populacional e de transporte da RMSP e do Estado de São Paulo, enquanto **Ana Maria Iverson**, representante da empresa da Consórcio JGP-Primer, apresentou os estudos ambientais, dando ênfase aos principais impactos e às medidas a serem utilizadas para compensá-los. Antes de se passar à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil., o Secretário-Executivo esclareceu que o Artigo 9º da Deliberação 34/01 que normatiza as audiências públicas permite que o presidente da Mesa Diretora dos Trabalhos conceda a palavra, a qualquer momento da audiência desde que depois das exposições iniciais, aos representantes dos Poderes Executivo e Legislativo. Acrescentou que foi trazida à Mesa a solicitação do Excelentíssimo Senhor Prefeito Município para que lhe fosse concedida a palavra antes de se iniciar a etapa em que falam os representantes das entidades ambientalistas. Declarou que, em face das justificativas apresentadas, lhe passaria a palavra. **Sebastião Almeida**, Prefeito do Município de Guarulhos, inicialmente parabenizou a organização da audiência em termos de espaço e condições de participação. Argumentou ter solicitado fazer uso da palavra antes da etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo, dada a existência de problemas no traçado que ainda não foram solucionados, apesar de o Estado vir há algum tempo discutindo a implantação da obra com os municípios. Informou que protocolaria na Mesa de Trabalhos documento elaborado pelos técnicos dos órgãos municipais com sugestões para a obra, que é de grande relevância tanto para o Estado como para o País, e que esperava fossem elas levadas em consideração. Argumentou ainda que a melhor alternativa para a população é aquela que mais contribuiria para sua qualidade de vida, motivo por que se deveria evitar a implantação de obras que causem impacto nesse aspecto tão importante para o bem-estar de toda a população. Argumentou também que, especialmente no que diz respeito à elaboração de projetos e à execução de obras na região do Rio Cabuçu, o critério utilizado pelos técnicos deveria ser a relação muito forte de amor e carinho que a população nutre pela região. Argumentou, ainda, que não era ingênuo a ponto de acreditar que essa obra não causaria nenhum impacto, mas, sim, que era possível evitar que eles ocorressem principalmente no Siqueira Bueno, no Recreio São Jorge e na Vila União. Argumentou também que considerava consistente a proposta de que o traçado fosse executado ao pé da serra, porque assim servirá de barreira de proteção, pois reforçará a divisão entre área urbana e área de preservação. Pontuou que esperava que os técnicos da DERSA levassem em consideração tanto os significativos impactos que alguns bairros de Guarulhos sofrerão com a execução do traçado proposto, como, também, a diferença do tratamento concedido a este Município e ao de São Paulo, porque, enquanto neste último, os túneis abrangerão 14 km, no Município de Guarulhos, onde serão

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

executados 50% de todo o traçado, a extensão da área de túneis será apenas 2 km. Abordou, em seguida, a questão dos acessos, observando que nenhum deles deveria ser prejudicado, dadas as dificuldades já existentes de locomoção e os enormes transtornos que elas causam no dia a dia, o que tornam imprescindível que se respeite seu direito de ir e vir com tranquilidade. É inconcebível também, acrescentou, não serem consideradas situações em que as famílias residem de um lado da cidade, enquanto equipamentos importantes dos quais sempre se utiliza, como escolas e postos de saúde, se localizem no outro lado. É necessário, portanto, reiterou, não se desconsiderar a preservação das passagens. Outra questão que abordou foi a ligação proposta entre o traçado do Rodoanel e o Aeroporto de Guarulhos, equipamento este que, a seu ver, é importantíssimo para a cidade, embora mais importante ainda seja a população que nela vive. Por esta razão, argumentou, tal ligação deve levar em conta o potencial de crescimento do Município, o desenvolvimento de sua economia – e, consequentemente, o escoamento de mercadorias – e as indústrias localizadas na área onde se pretende executar a ligação, porque elas impedirão o acesso ao Rodoanel. Acrescentou que havia mais uma questão que pretendia comentar, e esta dizia respeito à utilização dos recursos oriundos da compensação ambiental nos parques e unidades de conservação existentes na cidade de Guarulhos. Referiu-se ao Geoparque Ciclo do Outro, importante potencial de turismo para a região, à Área de Proteção Ambiental Cabuçu, que acaba de ser instituída, e a Fazenda da Candinha. Observou ainda que o atual traçado apresentava aspectos que, aos olhos da população, ameaçavam sua viabilidade. Um deles é o de se constituir em obstáculo para a execução da Estação de Tratamento de Esgoto do Cabuçu; e outro é passar por cima do Reservatório de Água do Bananal e do Reservatório de Água da Ponte Alta. Acrescentou que esses aspectos, sem dúvida, tornavam inviável a execução da obra, embora reconhecesse sua importância para o progresso e o desenvolvimento do Município e para melhoria de suas condições de vida. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes das Entidades Ambientalistas Cadastradas na Secretaria do Meio Ambiente. **Flávio Toneli**, representante do Residencial Jardim Itatinga, declarou inicialmente que apresentaria algumas considerações sobre os impactos decorrentes da implantação do Trecho Leste do Rodoanel no Jardim Itatinga; em seguida, as incoerências encontradas no EIA/RIMA; e, por último, considerações sobre a legislação ambiental. Declarou que o empreendimento encontra-se totalmente regularizado, com aprovação da Promotoria do Meio Ambiente e do DEPRN, pois foi concebido pelo viés da preservação ambiental e da convivência com a Natureza. Declarou também que esse empreendimento, com 116 unidades e cerca de 500 moradores, se encontra totalmente inserido em área preservada, nos limites com o PE Estadual da Serra da Cantareira e o Horto Florestal, e que ele sofrerá sérios impactos com a implantação do Trecho Leste do Rodoanel. Isso porque, acrescentou, a 10 metros do muro do condomínio serão implantados dois elevados, com aproximadamente 30 metros de altura, os quais mudarão completamente a paisagem local. Esclareceu também que a estabilidade das encostas nos emboques – e será construído um emboque do túnel a apenas 20 metros do condomínio – sofrerá igualmente alterações e que haverá também risco de contaminação do solo por acidentes causados pelo transporte de cargas perigosas. Esclareceu, ainda, que a execução da obra provocará impacto na qualidade do ar, uma vez que a exaustão da ventilação do fogo e dos explosivos dentro dos túneis ocorrerá muito próxima do condomínio. Esclareceu igualmente que ocorrerá perda irreversível de toda floresta e da reserva existente junto do condomínio, o que, por sua vez, afugentará a fauna. Observou ainda que a obra contribuirá para que ocorram modificações temporárias e definitivas no padrão viário durante a construção, uma vez que veículos pesados passarão a transitar pela região, e que, além dessas, mais algumas alterações ocorrerão: no padrão urbanístico, na vegetação e nos valores imobiliários – especialmente no Residencial, que perderá significativamente valor de mercado em decorrência de todos esses fatores, aos quais ainda se associa aumento dos níveis de ruído. Por todas essas razões, pontuou, observam-se incoerências no EIA/RIMA, especialmente na avaliação do nível do ruído, ao ser subestimado o volume do tráfego e terem sido feitas medições apenas no período diurno e somente levando em conta aquelas realizadas pela estação-base da CETESB, entre as quais a de Santana, que

não mede índices básicos tais como o monóxido de carbono. Pontuou também que os estudos da modelagem contêm incoerências, na medida em que ela foi feita com base em um projeto geométrico errado, e não naquele que foi aprovado, o que invalida as conclusões dos estudos e coloca a necessidade de se refazer a modelagem. Além dessas, acrescentou, outra incoerência existe nos estudos e diz respeito à faixa dita de 130 metros, que não foi observada, podendo-se facilmente reconhecer que houve um recorte, ou seja, produziu-se um artifício para mostrar que a região não sofrerá nenhum impacto. Outra incoerência, pontuou, diz respeito aos limites do Parque Estadual da Serra da Cantareira, utilizados para definir os emboques dos túneis, mas esses limites foram deslocados, dando lugar a um erro de georreferenciamento. Em outras palavras, acrescentou, os limites dessa unidade de conservação estão incorretos, porque, se estivessem corretos, se reconheceria a existência de uma pedreira dentro do parque, o que não ocorre, e não há dúvidas de que é falsa a alegação de que o Rodoanel não atravessa essa unidade de conservação. Declarou que citava como exemplo da não-observância da legislação existente, o desacordo da obra com a Deliberação CONSEMA que estabelece que o Rodoanel não deve localizar-se a menos de 20 quilômetros do centro da cidade, e que a distância entre o traçado desse trecho e o centro da cidade é apenas 9 km. Passou, então, a mencionar as principais conclusões, quais sejam: 1) que existem erros na descrição que o EIA oferece sobre os limites do PE. da Serra da Cantareira; 2) que as obras estão sendo implantadas em discordância com a Lei de Zoneamento da Prefeitura de São Paulo; 3) que a modelagem dos níveis de ruído possuem um erro crasso; 4) que não foi realizado diagnóstico completo da qualidade de ar; 5) que é utilizado o artifício da redução de faixas de domínio em regiões mais impactadas; 6) e, por fim, que é insuficiente a comprovação técnica da eficiência das medidas mitigadoras. Argumentou, ao concluir que, por todos esses motivos recomenda-se a não aprovação dos estudos, e solicita que, até o final da audiência, sejam respondidos os questionamentos que entrega à Mesa Diretora dos Trabalhos, quais sejam: 1º) por que os limites do P.E. da Serra da Cantareira não estão corretos no EIA; 2º) se os técnicos têm conhecimento de que o traçado desse trecho do Rodoanel encontra-se dentro dessa unidade de conservação; 3º) por que não foram seguidas às determinações das Deliberações CONSEMA, com destaque para aquela que estabelece a distância mínima entre o traçado e o centro da cidade; 4º) por que foi desconsiderada a Lei de Zoneamento do Município de São Paulo; 5º) por que a modelagem do nível de ruído utiliza como parâmetro para o volume de tráfego o ano de 2014, que é um terço do final de 2039, e adota um projeto de engenharia errado, provavelmente antigo, pois subestima o impacto completo de ruído a ser provocado pelo Trecho Norte do Rodoanel; 6º) por que não foram feitas medições de qualidade de ar locais; 7º) se os técnicos têm conhecimento de que o Posto de Santana — cujos dados foram utilizados para consolidar os estudos do EIA — só monitora dois índices, que são material particulado e ozônio, e ignora completamente outros índices de fundamental importância, como monóxido de carbono; 8º) por que foi utilizado o injustificável artifício de redução da faixa de domínio no limite do Jardim Itatinga; e 9º) se os técnicos consideram que uma distância de 20 metros entre o emboque de um túnel e as moradias é segura. **Malcolm Forest**, representante das Entidades Ambientalistas Cadastradas na Secretaria do Meio Ambiente, informou inicialmente ser um dos fundadores da AMAR, uma entidade ambientalista que defende, entre outras unidades de conservação, a Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, que inclui a Serra da Cantareira e toda população que aí se encontra. Esclareceu que participou da fundação tanto dessa entidade como da unidade de conservação — que faz parte da Rede da UNESCO, precisamente do programa “O Homem e a Biosfera”. Esclareceu que existem atualmente no mundo inteiro cerca de seiscentas Reservas da Biosfera, cuja sustentação se apóia em regras de conservação e ocupação, e que, no caso da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo — e de outras reservas ou parques que possuem recursos hídricos e que exercem a função de regulação climática —, o ponto que defende com intransigência é que ela não seja atravessada por qualquer rodovia. Acrescentou que todas os argumentos que seu antecessor utilizou para demonstrar os significativos impactos que essa obra causará no condomínio que representa se aplica a todo o seu traçado, e que, certamente, nas áreas onde

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

reside a população mais pobre e, portanto, que não tem recursos para se defender, a situação é pior ainda. Argumentou que concluía sua manifestação solicitando às pessoas presentes que respondessem à seguinte questão: qual o benefício que o morador da RMSP terá com a implantação desse empreendimento. **Daniele Marques**, igualmente representante das Entidades Ambientalistas Cadastradas na Secretaria do Meio Ambiente, declarou ser presidente da Associação Cultural e Ambiental Chico Mendes da Região do Cabuçu, que havia elaborado uma carta que passaria a ler: “Nós, a sociedade civil organizada, vimos, por meio desta, manifestar os interesses da população da região do Cabuçu, que será diretamente e indiretamente atingida pela possível obra de construção do Trecho Norte do Rodoanel Metropolitano Mário Covas. Seguem nossas considerações. Aspecto ambiental. Primeiro, a Lei Municipal 6.798, de autoria do Executivo Municipal da Cidade de Guarulhos e publicada no “Diário Oficial” do Município de Guarulhos, em 29/12/2010, trata da criação da Área de Proteção Ambiental Cabuçu-Tanque Grande, prevista pelo Sistema Nacional de Unidades de Conservação — SNUC. Segundo, esta legislação – Lei Federal 9.985, de 2000 – tem como objetivo estabelecer o uso sustentável dos recursos naturais existentes na região, principalmente naquela que tem limites com a mancha urbana da RMSP, como o Núcleo Cabuçu do PE da Serra da Cantareira, no Município de Guarulhos. Esta lei objetiva também garantir a manutenção dos serviços ambientais da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, de modo a se preservar a integridade da biodiversidade local, dos mananciais, dos cursos e corpos d’água, do patrimônio histórico e cultural e, também, da paisagem formada por morros e montanhas. Quarto, o uso sustentável estabelecido deve contemplar a melhoria da qualidade de vida das comunidades locais e o controle ambiental da ocupação. Aspecto social. A ocupação da região do Cabuçu remonta a 1850, tendo-se construído, portanto, durante 160 anos de história, e que nessa região as comunidades residem há mais de 60 anos, e que, por conseguinte, sua história de vida se mescla com a da região, e que existem nela ainda fragmentos do bioma mata atlântica, precisamente no entorno do Núcleo Cabuçu, o que se deve aos cuidados de só serem utilizados os espaços que realmente forem necessários. Acrescentou que a agricultura sempre foi o carro-chefe da economia da região, onde, com parreiras de chuchu, se impediu o avanço da ocupação da Serra da Cantareira. E querem destruir tudo. Não é justo, acrescentou, que tudo e todos sejam prejudicados, isto é, suas vidas e rotinas, mudando da água para o vinho, simplesmente em nome de um progresso que favorece uma pequena porcentagem da malha viária do Estado de São Paulo. Tendo exposto essas justificativas, nós, moradores da Região do Cabuçu, juntamente com a Associação Cultural e Ambiental Chico Mendes, defendemos, caso seja aprovada esta solicitação, que a construção do Trecho Norte do Rodoanel Metropolitano Mário Covas não se baseie no projeto proposto pela DERSA, mas, sim, no projeto elaborado e apresentado em 2010 pelo Grupo de Trabalho da Secretaria de Meio Ambiente do Município de Guarulho. Entre as inúmeras considerações que levava a associação a defender esse projeto, acrescentou, se incluía a construção de túneis em todo o trecho da APA Cabuçu-Tanque Grande, ou, quando realmente isso não for possível, por viaduto. Assim, os bairros Jardim Siqueira Bueno, Jardim Cardoso e Chácaras Cabuçu não seriam segregados e os bairros Jardim Monte Alto, Monte Sabão, Santa Mônica e Recreio São Jorge não ficariam isolados. Destacamos, ainda, observou, que os trabalhos relacionados com a mitigação, prevenção e recuperação de danos sociais como saúde, conforto, economia, família, propriedade, trabalho, educação, segurança e danos ambientais sejam executados obrigatoriamente por equipes integradas por membros das entidades ambientalistas, da sociedade civil e lideranças locais, além de técnicos especializados. Caso haja a necessidade de se financiar a implantação do Plano de Gestão Ambiental da APA Cabuçu-Tanque Grande, solicitou que isso seja feito através de recursos do Fundo Municipal de Meio Ambiente, com dotação específica para a mesma. E, por fim, que os vestígios geológicos e biológicos existentes na região e que foram revelados pela obra fiquem inteiramente disponíveis para os pesquisadores da comunidade científica, administrado através de um plano de trabalho”. Acrescentou a manifestante que existe outro projeto, aquele formulado pela Secretaria do Meio Ambiente do Município de Guarulhos, que foi protocolado em dezembro de 2010, que

demonstra não serem necessários viadutos nem aterramentos na região, porque os problemas de passagem podem ser resolvidos com a construção de túneis. Questionou por que a DERSA se recusava a adotar essa opção, uma vez que, com a construção de túneis, nem o meio ambiente nem a população serão afetados. Declarou que, portanto, o que solicitava é que todos os presentes lutassem para que o Trecho Norte do Rodoanel Metropolitano Mário Covas nessa região só fosse executado se forem construídos túneis. **Ivini Ferraz**, representante das Entidades Ambientalistas Cadastradas na Secretaria do Meio Ambiente, declarou que era também coordenadora da Rede de Cooperação da Cantareira, entidade composta por um conselho gestor formado pela Associação SABESP, pela Associação de Engenheiros da SABESP, pelo Instituto de Empreendedores Ambientais e Sociais e pela Associação de Amigos da Reserva da Biosfera. Declarou também que, além dessas entidades, se associavam à Rede de Cooperação da Cantareira trinta e nove organizações e escolas que trabalhavam em defesa da Serra Cantareira. Declarou ainda quealaria, pontualmente, sobre um problema muito sério, pois dizia respeito à história cultural da região, porque, além do patrimônio natural, outro aspecto ou condição que se deve defender é a cultura dos povos, e, no caso da população que vive na Serra da Cantareira, a cultura dos povos da floresta urbana. Informou que um dos locais que é o marco histórico da preservação do PE da Serra da Cantareira se localiza no Clube de Campo da SABESP e a esse local foi dado o nome de Vila Histórica Cantareira. Acrescentou ter sido ali que tudo começou: o “Trenzinho das Onze” e a “Estação de Guarulhos”. Informou também que havia sido implementado o processo de tombamento da área, que se deveu à necessidade crescente de abastecimento das grandes cidades que iam surgindo, como São Paulo e, logo depois, Guarulhos. Esclareceu que a finalidade de sua presença na audiência era apresentar esse que era mais um patrimônio natural e arqueológico da Cidade de São Paulo que foi preservado, o primeiro Reservatório de Água de São Paulo, ou, melhor, o primeiro tanque de captação. Acrescentou que o “Trenzinho das Onze” também se encontra nesse local, preservado e intacto, e diversos outros imóveis, além de um quiosque – visitado à época pelo presidente Prudente de Moraes – e a casa de manobras. Observou ser esse local um pontinho de cultura, motivo que o fez premiado pelo Ministério da Cultura, num evento ocorrido à época do Natal e que contou com a presença de mil pessoas e durante o qual foram arrecadados 500 quilos de alimentos e, também, brinquedos para as crianças. Apelou aos presentes para que ajudasse as entidades a salvar esse e outros espaços onde também são realizados trabalhos dessa natureza. Declarou que estava entregando um dossiê da Vila Histórica Cantareira e que pedia a todos que visitassem seu sítio eletrônico “recanta”, para que obtivessem informações mais detalhadas sobre esse trabalho. Ao concluir afirmou que, embora essa fosse a última audiência, a luta e a participação popular continuavam, e que era muito importante a participação de todo cidadão e de todos os povos da floresta urbana aqui presentes. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. **Carlos Bocuhy**, representante do PROAM — Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental – e ex-conselheiro do CONSEMA teceu as seguintes considerações. Declarou inicialmente ser membro do Conselho Nacional de Meio Ambiente – CONAMA, e que, atualmente, faz parte, nesse Conselho, de um grupo de trabalho que se volta precisamente para a normatização das audiências públicas, o que o levava a informar ao CONSEMA que nenhuma pessoa pode ser impedida de participar desse evento, e que, portanto, não se fechem os portões, pois, caso um impedimento ocorra, a audiência será declarada nula de direito, uma vez que esse gesto contradiz seu objetivo precípuo, qual seja, garantir a plena participação da população no processo de licenciamento. Declarou que a segunda questão que pretende abordar se trata de esclarecermos para nós mesmos o que estamos fazendo aqui e qual o nosso papel. Argumentou ser necessário refletirmos sobre essa questão com a seguinte formulação: nós, seres humanos, estamos decidindo promover uma alteração substancial em uma Reserva da Biosfera, e, como já foi dito, somos por demais jovens para decidir alterar esse universo que possui 4,5 milhões de anos de evolução. Explicou que formulava essa questão uma vez que pretendíamos implantar um modelo rodoviarista de transporte, que surgiu há apenas 200 anos, e implantá-lo num universo que existe há 4 milhões de anos. Arrematou que o pior é que pretendemos impor esse modelo alimentado

pelo petróleo, que, por sua vez, surgiu precisamente nos últimos 20 anos. Declarou sermos responsáveis por essa decisão, pois dela participamos, e ela golpeia profundamente a biodiversidade. Acrescentou que, na Serra da Cantareira, por onde passará o traçado do Rodoanel, existem exemplares de dez espécies em extinção e de setenta e oito espécies ameaçadas, o que causará transtorno também na vida da população, que acabará perdendo qualidade de vida com a implantação de uma proposta que promove maior poluição. Pontuou que se trata de perdas que não têm preço, embora o Estudo de Impacto Ambiental faça a valoração daquilo que será sacrificado, mesmo sabendo que esses bens não são cambiáveis, dada a impossibilidade de lhes conferir valor. Argumentou que destruiremos uma floresta na qual sobrevivem exemplares de dez espécies em extinção e de setenta e oito ameaçadas e trocaremos essa floresta por mil mudas, por um ou dois alqueires ou um hectare. Pontuou que se trata de uma conta e de uma troca que não têm nenhum sentido, do ponto de vista real da biodiversidade, como bem demonstrou um estudo do PNUMA, das Nações Unidas, acerca da tentativa realizada pela China de valoração do trabalho da abelha. Explicou que esse estudo chegou à conclusão de que seu valor supera um trilhão de dólares, o que foi verificado quando, em face da perda da polinização das abelhas, a tarefa de levar o pólen de flor em flor, numa tentativa de substituir o serviço da Natureza, foi realizada por trabalhadores. Argumentou que, mesmo com o esforço despendido por esses milhares de chineses, mostrou-se inviável a substituição do trabalho realizado por esse ecossistema natural e equilibrado. Declarou que a Serra da Cantareira é de importância vital para a RMSP e que as perdas que ela sofrerá, se atravessada pelo Rodoanel, serão irrecuperáveis, pois julga questionável a crença do EIA de que as mitigações alardeadas são efetivamente eficazes. Pontuou que duvida da possibilidade de se substituir a biodiversidade que será sacrificada, cuja formação levou entre 40 e 50 anos, pelo plantio de mudas que necessitam, no mínimo, de 30 anos para formar uma floresta. Questionou se essa troca é efetivamente justa e com que tipo de modelo de licenciamento se trabalha e que permite essa valoração ambiental. Esclareceu que, a seu ver, não existe atualmente metodologia que contemple adequadamente essa troca e que, portanto, qualquer proposta que o EIA/RIMA formule não é factível, porque se trata de um dano moral. Explicou também que, quando uma espécie está em extinção, quando desaparece do Planeta, ela é simplesmente insubstituível, e que a extinção de espécies não tem preço, uma vez que inexiste modelagem para quantificá-las e para valorá-las, e que as trocas ou compensações que os Estudos de Impacto Ambiental propõem são peças de defesa do empreendimento e não possuem, portanto, qualquer eficácia. Declarou que pretendia registrar na ata sua preocupação com o Sistema de Meio Ambiente do Estado de São Paulo, que precisa ser reconstruído uma vez que perdeu sua qualidade, o que contribui para que todo esse rito e as centenas de pessoas que aqui se encontram contribuam e ratifiquem uma situação em que é o Estado que propõe a obra ou empreendimento, é o Estado que lhe concede as licenças prévia, de instalação e de funcionamento, é o Estado que implementa essas licenças e é, também, o Estado que fiscaliza, embora ele não tenha hoje competência técnica para avaliar efetivamente um Estudo de Impacto Ambiental. Pontuou que a sociedade encontra-se desguarnecida, nesse aspecto, e que, por isso, o movimento ambientalista ao qual pertence moveu uma ação pública contra esse licenciamento por questionar a legitimidade do EIA/RIMA elaborado para o Trecho Norte do Rodoanel, que foi apresentado no início da audiência, tornando-se, desse modo, questionável a análise que fornece sobre os subsídios que, atestam, comprovam a viabilidade ambiental do empreendimento. Explicou que moveu essa ação civil pública, por questionar, desde as alternativas de localização apresentadas até a ausência de isonomia no processo de licenciamento. Ao concluir, declarou que não temos garantia de que esse empreendimento possui efetivamente sustentabilidade ambiental. **Carlos Edvaldo Castro Souza**, representante da Associação Residencial do Jardim Itatinga, declarou que pretendia complementar o que foi dito anteriormente com relação à Serra da Cantareira, principalmente para reiterar a defesa que dela fazem as comunidades que vivem em seu entorno e, portanto, na Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo. Declarou que comentar a importância dessa unidade de conservação e o que ela representa para todo o Estado de São Paulo será repetir tudo o que foi dito, mas que, mesmo assim,

reafirma que tanto nela como no seu entorno, que correspondem à Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, encontram-se os últimos remanescentes existentes do bioma mata atlântica e é responsável pela qualidade de vida do cidadão, na medida em que abriga os mananciais da cidade, promove a estabilidade do clima, impede o avanço das ilhas de calor em direção à periferia, filtra o ar poluído, protege áreas vulneráveis onde se produzem chuvas torrenciais e possui potencial para sequestrar mais da metade do gás carbônico que a urbe produz. Acrescentou que apresentava esses dados com o objetivo de explicar que não há qualquer outra cobertura vegetal capaz de substituir ou servir de alternativa para a que existe no PE da Serra da Cantareira, no contexto da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da cidade de São Paulo. Acrescentou que a importância dessa cobertura vegetal é traduzida na afirmação de que “ela é insubstituível”, o que torna fatal qualquer impacto causado a esse patrimônio, que presta relevante serviço ambiental. Pontuou que inexistia aquilo que o Governo e seus técnicos e, também, os profissionais que elaboraram os estudos ambientais alardeiam, ou seja, que não existem outras alternativas para o traçado do Trecho Norte do Rodoanel Metropolitano Mário Covas, e que essa obra não causará impactos no PE da Serra da Cantareira. Então, a pergunta que fica no ar para todos e, principalmente, para o Governo e seus técnicos como também para os profissionais que elaboraram os estudos ambientais pode ser assim formulada: o que é mais importante, os atrativos econômicos de um empreendimento ou a qualidade de vida dos habitantes da cidade? Acrescentou que, na realidade, estava defendendo a qualidade de vida, e não eventuais atrativos que podem associar-se a uma rodovia cujos critérios são essencialmente econômicos. Concluiu afirmando que pretendia deixar essa questão no ar para que se tornasse objeto de reflexão, porque, a seus olhos, sua resposta não pode ser outra senão a que aponta para a necessidade de se rever esse traçado que se pretende construir no interior no PE da Serra da Cantareira.

José Ramos Carvalho, representante da ACEOEUB e residente em área localizada nos limites entre os Municípios de São Paulo e Guarulhos, declarou inicialmente que sua vida está envolvida com a questão que ora se discute porque mora no Parque Edu Chaves e que, como toda a população que aí vive, será alvo dos impactos a serem produzidos pela construção e pelo funcionamento do Trecho Norte do Rodoanel Metropolitano Mário Covas. Acrescentou que um problema que aconteceu recentemente em Teresópolis provocou a morte de 736 mortes pessoas e que esse mesmo problema vem ocorrendo com a população da região onde se pretende implantar esse trecho do Rodoanel. Teceu considerações, em seguida, sobre a produção de óxido de carbono na região, que forma constantemente, principalmente no verão, consideráveis ilhas de calor na RMSP, e que são três os fatores para sua formação: o Terminal de Cargas da Rodovia Fernão Dias – um projeto que se juntará ao do Rodoanel e contribuirá para um aumento considerável do trânsito nessa estrada, o que pode ser comprovado pelo projeto de estacionamento e pela previsão sobre a realização de dez mil viagens/dia no trecho que se localiza do lado de cá de São Paulo — ou seja, entre a Vila Gustavo, Vila Sabrina e todo o lado de cá de Guarulhos –, formando uma concha tampada pela Serra, que propiciará a geração de monóxido de carbono. Esclareceu também que o Plano Diretor Regional, que vem sendo elaborado em São Paulo justamente para autorizar a construção do terminal de cargas que abrigará aproximadamente 3 mil veículos, prejudicará as famílias que residem às margens do Rio Cabuçu, pois toda essa área será impermeabilizada para não acumular barro nem sujeira, e que, no entanto, toda a água produzida pelas chuvas será encaminhada para o Rio Cabuçu, onde não se verificam enchentes há 19 anos, quando foi determinado, pelo Governador Mário Covas, o rebaixamento de seu leito. Esclareceu ainda que o Terminal de Cargas será o segundo produtor de monóxido de carbono, principalmente na intersecção entre si das Rodovias Fernão Dias e Presidente Dutra, e que, para atender às demandas desse terminal, será construído um viaduto, e que, se ocorrerem nessa região congestionamentos com extensão de 11 km, eles serão ampliados. Declarou também que dois tipos de vento alcançarão a população e eles se farão acompanhar de toneladas de monóxido de carbono, e que, no dia anterior, havia-se formado uma grande chuva, que passou na lateral da cidade de Guarulhos e foi “despencar” em Mauá e em Santo André, afogando as pessoas e provocando sua morte. Esclareceu

igualmente que o terceiro grande produtor de monóxido de carbono será o Terminal de Cargas, que será construído para atender à demanda a ser gerada pela próxima Copa do Mundo, que, segundo os cálculos, aumentará em mais 13% a movimentação nos terminais do aeroporto e, conseqüentemente, despejará sobre as nossas cabeças toneladas e toneladas de monóxido de carbono. Acrescentou ainda que as pessoas morrem em decorrência da inalação desse poluente e as crianças que sofrem com falta de ar e com renites são levadas para os pronto-socorros. Informou que a cidade de Guarulhos é, atualmente, a campeã mundial na produção de relâmpagos, motivo por que todos os prédios localizados próximos do terminal estão pretos, o que oferece uma idéia da situação em que se encontram os pulmões das pessoas que neles residem. Chamou atenção, em seguida, para uma imagem de satélite da região, produzida pela NASA, cujas imagens em cor vermelha mostram as áreas em que a temperatura se encontra mais baixa e as imagens em cor amarela denunciam as famosas ilhas de calor. Esclareceu que a chuva ocorrida no dia anterior e que derrubou Franco da Rocha, Mairiporã e Atibaia foi provocada pelo vento que passou sobre a serra. Chamou atenção também para uma imagem, que, declarou, mostrava a formação de clorofila e para outra que mostrava a geração da umidade, motivo por que as pessoas idosas não conseguem respirar e acabam morrendo. Acrescentou que, atualmente, são quatro os grandes produtores da qualidade do ar na região, mas todos estavam em vias de extinção. Apresentou uma imagem de uma área sobre a qual afirmou ter sido escolhida pela DERSA para realizar um plantio, mas que até agora nada foi feito e as crianças, ao brincarem nela, ficam pretas em decorrência da poeira e da fuligem. **Bonfiglio Alves**, membro da Câmara Técnica de Saneamento do Subcomitê Juqueri-Cantareira, teceu considerações e ofereceu uma série de informações. Declarou que residia em Caieiras, no extremo norte da RMSP, e, que, em contato com os moradores do Jardim Paraná, em Taipas, de deu conta da preocupação deles com o empreendimento, motivo por que reivindica seja realizada uma audiência ou reunião pública na região de Taipas e Pirituba, para que sua população obtenha informações sobre os impactos que serão causados com a construção do Trecho Norte. Acrescentou que essa população encontra dificuldades para se locomover desde suas casas até este local onde se realiza a audiência como também teve para dirigir-se até a Casa de Portugal, local onde se realizou a última audiência. Pediu fosse registrada em ata essa solicitação e esperava que a SMA e a DERSA tivessem sensibilidade para garantir a essa população o direito à informação. Declarou que reiterava a deliberação tomada pelo Comitê de Bacia, que reconhece que a obra contribuirá para a organização da RMSP, e que, como tal, traz uma série de complexidades para a gestão da água, pois, como se sabe, é impossível falar de um futuro sem água. Embora, acrescentou, como se percebe, todos os elementos e condições da obra causam impacto na água e, portanto, causam repercussão na saúde pública. Pontuou que o Comitê de Bacia entendia não se ter aprofundado a discussão sobre os impactos nos recursos hídricos não só do Trecho Norte, mas de todo Rodoanel. Declarou ter sido afirmado durante a audiência que a estrada não bebe água, não usa água, e que concordava inteiramente com essa asserção, mas não se podia deixar de negar ser ela indutora de determinado tipo de progresso, que, como disse o conselheiro Carlos Bocuhy, trata-se daquele calcado no modelo rodoviarista, e não no progresso da humanidade. Reiterou ser necessário se ter clareza sobre esse aspecto: o progresso calcado no modelo rodoviário visa à organização capitalista, no qual a maioria das pessoas sonha, deseja e almeja ter um veículo, dado que representa conforto, facilidade de locomoção. Esclareceu que, nesse contexto preciso, é útil considerar a criação de um programa de apoio e fortalecimento técnico e institucional ao sistema de gerenciamento de recursos hídricos. Em outras palavras, pontuou, é preciso instituir um programa de projetos, obras, atividades de suporte à proteção e conservação desses recursos, tal como previsto no Plano de Bacia do Comitê do Alto Tietê e no Plano de Macrodrenagem da Bacia do Alto Tietê. Acrescentou ser necessária a adoção das seguintes medidas: 1) a implantação de estradas-parques e de ferrovias-parques; 2) desenvolverem-se estudos e projetos básicos de engenharia e a implantação, na primeira etapa das obras, de parques lineares na Várzea da Bacia do Juqueri – o que já é previsto no Plano de Macrodrenagem formulado pelo Departamento de Águas e Energia Elétrica – DAEE; 3) implantar-se o Núcleo Caieiras do Parque

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

Estadual do Juqueri – e não se repetir a situação de Caieiras, que, embora possua um parque dentro da cidade, ele não tem acesso ao PE do Juqueri; 4) promover-se o aprofundamento dos estudos de impacto de vizinhança nos municípios – que não foi feito pela DERSA, o que impediu de se aprofundar a análise dos impactos a serem causados pela construção do anel viário, necessidade esta que também não é atendida pelo EIA/RIMA; 5) implementar-se programa de fortalecimento institucional da gestão e conservação da qualidade e da segurança ambiental dos Municípios que fazem parte da Bacia do Juqueri e do PE da Serra da Cantareira, na qual existem 107 áreas de risco, especialmente no Jardim Paraná, Jardim Guarani e em Taipas; 6) conferir-se a esse anel viário tratamento correspondente a seu *status* de obra de organização do solo da RMSP, e não de obra pontual e rodoviária, e que, portanto, promover-se a melhoria da qualidade de vida, a recuperação e a reurbanização das ocupações precárias, e que, por essas razões envolver e responsabilizar os Município de São Paulo e de Guarulhos, que já vêm fazendo sua parte. Recomendou que deveria refletir-se também sobre impactos que já aconteceram com a construção da SP-332, a Rodovia mais antiga do Estado de São Paulo, como aqueles que atingiram a Estrada Velha de Campinas, cuja compensação – sua duplicação – até agora não ocorreu, embora ela registre centenas de acidentes e dezenas de acidentes fatais; 7) fazer com que a análise dessa obra não se limite ao pontual, mas desempenhe de fato a função de organizar o solo metropolitano, de modo a favorecer a reestruturação de todo o sistema viário da Zona Norte, o que envolve a reurbanização de favelas e a implantação de escolas e creches, uma vez que, até agora, o Governo do Estado de São Paulo e a Prefeitura do Município de São Paulo deram as costas para essa região e para sua população; 8) pensar a responsabilidade social no sentido de uma efetiva reurbanização e transformação desse espaço da cidade, tornando-o um lugar para se viver, e não um lugar onde as pessoas moram mal; e 9) por último criar e implementar programa de conservação das bacias hidrográficas do Cabuçu e do Tanque Grande, em Guarulhos, com a implantação de parques lineares. Ao concluir declarou que protocolaria oficialmente o documento, que, provavelmente já fora encaminhado pelo próprio Comitê de Bacia à Secretaria do Meio Ambiente. **Denílson Araújo**, representante da Sociedade Vila Rica de São Paulo, inicialmente relatou as discussões havidas em reuniões realizadas no Município e nas instalações da DERSA sobre o empreendimento, e afirmou que uma das decisões tomadas pela DERSA nessa oportunidade foi que o traçado do anel viário não mais atravessaria os bairros que se pretendia segmentar e que eram Vila Rica, Jardim Corisco e Igreja Três Cruzes, localizados na região onde morava. Esclareceu que, com as mudanças realizadas, inclusive com a redução da rotação do trevo, o projeto do traçado no Município já não é o mesmo e, por esse motivo, uma nova audiência ou reunião deveria ser realizada. **Arnaldo Rodrigues dos Santos**, representante do Jardim Tupinambá, declarou que estava pedindo socorro porque milhares de pessoas estavam morrendo no Brasil, no Rio de Janeiro e, principalmente em São Paulo, por ser o Estado que mais obras executa e onde ocorre o maior número de enchentes. Declarou que morava há trinta anos próximo da Rodovia dos Trabalhadores, onde só foram realizadas benfeitorias a partir de 2000, pois antes nada havia sido feito, e onde, com certeza, ocorrerão problemas em virtude da existência de inúmeras minas subterrâneas e da necessidade de realocar a população que aí reside, em torno de 5 mil pessoas. **Francisco Florentino de Souza**, representante do bairro Jardim Corisco, declarou que reivindicava fossem feitas mudanças no projeto, pois as autoridades viraram as costas para a população da região. Comentou também que o Centro de Gerenciamento de Emergências da Cidade de São Paulo registrou, no mês de janeiro de 2010, 461,3 milímetros cúbicos de chuva, e que, no mês de janeiro deste ano, foi ultrapassado esse volume em 313 milímetros, o que equivale a 31% a mais do que se esperava. Argumentou, também, que, quando se fala em compensação ambiental, a impressão que tem é de que se está divagando, uma vez que a Natureza não é nem matemática nem lógica e que ninguém exerce o controle sobre ela, porque, quando a afetamos, ela responde de forma natural e proporcionalmente direta à afecção que sofre. Portanto, acrescentou, toda essa água que está caindo em Guarulhos e São Paulo é reflexo da formação de ilhas de calor que vêm sendo produzidas pela emissão de monóxido de carbono e de

enxofre na atmosfera. Entende também que a implantação do traçado do Rodoanel junto da Serra da Cantareira não funcionará como barreira, isto é, como contenção para a mancha urbana, porque, como esclareceu o Prefeito do Município, serão construídos apenas 14 km de túnel, e que, caso se estendesse por todo o perímetro da Serra da Cantareira, igualmente não funcionaria como impedimento. Isso porque, acrescentou, a barreira só existirá com a implantação de políticas públicas adequadas e que demonstrem respeito pela população. Pontuou que ninguém era contrário ao Rodoanel, uma vez que seu funcionamento proporcionará melhorias e benefícios para toda a população, mas que se reivindica, observou, seja construída como obra responsável, que respeite a cidadania, principalmente a população mais carente que está sendo afetada. Porque, pontuou, nenhum profissional da DERSA quer morar nos pombais por eles propostos, embora alardeiem que esses pombais são maravilhosos. Declarou que mora no Jardim Corisco, na Zona Norte, e que conhecia há muito tempo os bairros Cachoeirinha, Taipas e Damasceno. Declarou também que a modelagem proposta para as Avenidas Inajar de Souza, Deputado Cantídio Sampaio, Raimundo Pereira de Magalhães e Elísio Teixeira Leite é totalmente incompatível com elas, por serem vias de traçado acidentado, que já possuem problemas de escoamento de água e cujo tráfego é intenso. Informou que só o Terminal Cachoeirinha transporta, em horário de pico, mais de 71 mil passageiros, isso sem contar com aqueles que saem do Terminal de Pirituba, próximo da Rua Felipe Pinel, que corta a Avenida Raimundo Pereira de Magalhães. Argumentou que os profissionais se esquecem de que, em toda a extensão da Avenida Inajar de Souza, existe um córrego que foi canalizado, e que, embaixo do corredor de ônibus, foi construída uma galeria para dar vazão à água, e que, mesmo com o “piscinão” construído junto ao Terminal Cachoeirinha, na Avenida Inajar de Souza, ainda ocorrem problemas de alagamento. Perguntou, então, como a DERSA justifica o projeto estrutural que propõe. Pontuou que, a seu ver, o Rodoanel é um câncer que vem comendo, aos poucos, a Cidade de São Paulo e sua população. Acrescentou que ele começou pelo Trecho Oeste, passou para o Trecho Sul, encontra-se em processo de implantação o Trecho Leste e, agora, se pretende concluí-lo com a construção do Trecho Norte, com a morte do pulmão de São Paulo, que é a Serra da Cantareira. Ponderou que, caso a, população e as autoridades deixem isso acontecer, não se terá garantia nenhuma de que os cabos plantados — pois considera que as árvores que vêm sendo plantadas são verdadeiros cabos — florescerão e substituirão a vegetação atual, que tem mais de 30 anos. Perguntou à plateia quantos anos uma planta leva para crescer e se reproduzir. Propôs que todos se unam nessa luta para exigir respeito pela população, que é o mínimo. Chamou atenção para o fato de serem concedidos à DERSA quarenta e cinco minutos para apresentar o projeto, enquanto à população, apenas cinco minutos para falar da sua vida. O **Secretário-Executivo** informou que à população é concedido um tempo maior, porque, como se via, um grande número de pessoas está-se manifestando. **Hernandes Queirós**, membro do Grupo do Orçamento Participativo da Prefeitura Municipal de Guarulhos, declarou que pretendia apenas reiterar as reivindicações feitas pelo Excelentíssimo Prefeito do Município, Sebastião Almeida, em relação a essas obras ridículas que estão sendo executadas. **Anselmo Pires**, representante do Movimento Grita Povo, declarou que, primeiramente, agradecia à população, que, apesar da chuva, veio de longe para prestigiar a audiência pública. Declarou que companheiros históricos do movimento de luta estavam sendo impedidos de entrar no ambiente da audiência, da qual todos tinham o direito de participar, de se expressar, de serem ouvidos. Declarou que não se tratava de um ato público da oposição. Declarou também que não bastava a realização dessa única audiência para se discutir o impacto ambiental enorme que a cidade de Guarulhos receberá. Ponderou que o Movimento Grita Povo lutava pela vida, pela humanidade, pelo direito das pessoas à vida, e não pelo capital, pela indústria do automóvel, que mata gente todo dia. Argumentou que bastava ir à Santa Casa de Misericórdia para ver quantas pessoas estão lá com problemas respiratórios, principalmente crianças e pessoas idosas que são vítimas de um sistema que não pede licença à população, que, por sua vez, é a maioria e vai às urnas eleger seus governantes, recebendo em troca esse tratamento desrespeitoso. Reivindicou aos governantes que se encontravam na audiência que, com a mesma garra com que executam esse projeto faraônico, com que atendem às

reivindicações dos latifundiários e dos megaempresários, atendessem a maioria do povo, promovendo a reurbanização das favelas de Guarulhos. Acrescentou que o Município precisa, sim, de metrô, de transporte sobre trilhos, e não de isolamento e de contaminação. Declarou que, nas audiências públicas, o tempo concedido aos representantes da sociedade civil, aos coordenadores de movimentos e às lideranças é muito pouco, enquanto às autoridades, que vêm não se sabe de onde, são concedidos quarenta e cinco minutos. Declarou seu repúdio por essa repartição injusta do tempo e declarava seu repúdio também à atitude do Governo do Estado, que, como relatou o Excelentíssimo Senhor Prefeito, derrubará a Estação de Tratamento de Esgotos, que, embora construída com o dinheiro público e pela qual a população espera há muitos anos, constitui obstáculo para a construção do Trecho Norte, dado que se encontra em área escolhida atualmente para seu traçado. **Armando Benetolo**, representante do Conselho Comunitário da Região Administrativa de Santana, declarou que, desde a instalação do canteiro de obras para a construção do Trecho Oeste do Rodoanel, o Conselho Comunitário vem buscando atender aos anseios da comunidade que deseja sejam preservados os recursos naturais existentes ao longo desse traçado, e que, visando esse objetivo, ingressou com ação junto ao Ministério Público. Declarou que, no entanto, esse alerta não recebeu a menor atenção da DERSA e da Secretaria de Estado dos Transportes, dado que se aproveitam da lentidão da Justiça para dar prosseguimento às obras. Acrescentou que, quando da proposta de construção do Trecho Sul do anel viário, houve um longo período de discussão, ocasião em que foram propostas alterações no projeto, que até agora continuam pendentes. Pontuou que a DERSA insiste em aprovar projetos de obras absolutamente desnecessárias e que agora pretende aprovar esta que, além de desnecessária, depredará e provocará desmatamento na Serra da Cantareira. Reiterou sua crítica na persistência da DERSA de executar obras, sem considerar o atendimento rodoviário, o adequado custo do investimento financeiro, o respeito ao meio ambiente e à legislação que determina a preservação da Serra da Cantareira. Propôs fossem consultados os presentes para que manifestem seu apoio ou não à aprovação do Trecho Norte do Rodoanel Metropolitano Mário Covas. **Aarão Ruben de Oliveira**, representante da Associação dos Empresários de Cumbica, declarou não ter vindo preparado para se manifestar, mas, sim, para conhecer a dinâmica da audiência pública. Solicitou, em seguida, fosse realizada nova audiência, para que a DERSA se posicione sobre o projeto que acaba de ser apresentado pela Prefeitura e informe à população. Em segundo lugar, propôs que, se verificada que procede a discrepância entre os mapas, tal como foi dito por uma das pessoas que se manifestaram, seja apurado se houve ou não manipulação dos dados neles contidos e se informe à população a respeito nessa próxima audiência. **Jair Gomes**, representante do Movimento Arte, Cultura e Família Ribeirão, declarou que condenava as medidas que o Governo do Estado estava adotando em relação à cidade de Guarulhos, ou seja, instalando em seu território presídio, pedágio e, agora, esse anel viário. Pontuou que é ridículo o projeto apresentado e que sua implantação retirará do bairro famílias que aí nasceram, onde vivem e criam seus filhos e onde estes desfrutam da convivência de seus colegas na escola. Acrescentou que, além de serem forçados a sair do bairro, os proprietários serão ressarcidos da desapropriação que sofrerão por um valor irrisório, sem contar que a população sequer terá acesso ao Rodoanel. Enfatizou não entender por que se constrói uma rodovia que os moradores não podem utilizá-la, porque não quer que sua cidade seja atravessada por uma rodovia. **Arnaldo de Souza**, Vice-Presidente do Diretório do PT de Guarulhos, comentou que este é um momento de suma importância para a cidade, pois se debate um assunto importante e de muita relevância. Declarou que a cidade já vivenciou momentos muito infelizes, que foram a implantação de obras de grande porte, como o Aeroporto Internacional, de rodovias e de presídios, obras que deixaram a população ilhada, debaixo de córregos, vivenciando, enfim, muitas dificuldades e sofrimento e de cujas sequelas ainda padece. Declarou que, por essa razão, a população deseja que ocorram na cidade mais debates como o que ora acontece, que haja mais democracia e mais discussão sobre projetos de importância para ela, na medida em que eles causam profundas transformações na vida das crianças, dos idosos, das mulheres e, enfim, de todos. Propôs que haja uma interlocução dos responsáveis por esse projeto com os da Prefeitura, ou seja, com as comissões e com

os representantes dos diferentes segmentos da sociedade, para que a população não fique à mercê apenas de uma cartinha de crédito ou de um apartamento, mas seja respeitada pelo seu valor e pelo trabalho que realiza na cidade. Declarou que é importante sejam feitas negociações com as famílias, com a intermediação da Prefeitura, a qual, por sua vez, devem lhes oferecer informações detalhadas sobre o que acontecerá nos bairros, principalmente naqueles em que a obra atingirá grande número de pessoas e exigirão sua desapropriação. Argumentou que reconhecia a consistência do argumento de que uma audiência é muito pouco para se debater um projeto dessa envergadura e que envolve o respeito à população e a preservação do meio ambiente. **Luís Carlos Golia**, representante do Projeto Cabuçu de Guarulhos, declarou que o Governo do Estado iniciou a obra de maneira errada, ao cercar as residências, no Recreio São Jorge, com estacas, antes mesmo de ser realizada a primeira audiência, ferindo assim alguns preceitos legais. Declarou também ter tomado conhecimento de que algumas pessoas que compareceram à primeira audiência – e que chegaram com cartazes como se fossem participar de um desfile de escola de samba – receberam cinquenta reais e um lanche para defender o Rodoanel, e que, mais uma vez, portanto, a DERSA começou de maneira errada. Declarou que “o martelo não poderia ser batido hoje”, porque se tinha de continuar discutindo, até mesmo para se debater as notícias publicadas no “Jornal Agora”, cujo título é: “Trecho Sul: tráfico de drogas; assalto, estupro, prostituição”. Acrescentou que, até mesmo por causa dessas denúncias, deve ser mais bem examinada a proposta desenvolvimentista que está sendo empurrada de goela abaixo da população de Guarulhos. Ao final, exigiu maior transparência e continuação da discussão. **Roberto dos Santos Moreno**, representante do Instituto dos Arquitetos do Brasil, seção – Guarulhos, declarou, inicialmente, que o Instituto dos Arquitetos do Brasil, unidade de Guarulhos, faz parte do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano de Guarulhos, que cuida de questões relacionadas com o impacto de obras do porte do Rodoanel Metropolitano Mário Covas e do desenvolvimento do plano urbanístico da cidade. Acrescentou que esse conselho, que é paritário – ou seja, oito membros são representantes do Governo e oito membros da sociedade civil –, promoveu debates sobre o projeto dos quais participou, e tomou a posição que passaria a apresentar. Uma delas é que o Rodoanel é uma via destinada, principalmente, à carga, mas que pode atender a outros modais, e que interligaria os Trechos Oeste e Leste, e cuja extensão do traçado é 42 km, dos quais 20 se localizam no Município de São Paulo e 22 quilômetros no de Guarulhos, e que era sobre esse trecho de 22 quilômetros, que o Conselho havia-se debruçado. Declarou que Guarulhos poderia ser considerada uma cidade aeroportuária, por ter, em seu centro, um aeroporto de grandes dimensões e que ocupa uma área de praticamente 15 quilômetros quadrados, bem no centro da cidade. Acrescentou que a região localizada à leste do aeroporto, fosse destinada a receber empreendimentos, uma vez que está sob o impacto desse equipamento, no que diz respeito ao ruído e à segurança. Declarou que o conselho considera importante que o Rodoanel dê acesso, não só ao aeroporto, mas, também, à cidade, considerando-se seu tamanho e importância no contexto da RMSP, com uma dinâmica altíssima de desenvolvimento industrial e de serviços e que cresce em termos econômicos, sociais e populacional – sendo este último crescimento da ordem de 15 mil pessoas por ano. Pontuou que, para se ter uma ideia, Guarulhos tem uma população maior do que dois Estados brasileiros e de que muitas capitais. Portanto, acrescentou, o Conselho de Desenvolvimento Urbano é favorável à implantação desse anel viário, desde que atenda a algumas condições, entre as quais: 1) que os bairros e partes de bairros continuem integrados à cidade; 2) que o Rodoanel promova o acesso à cidade de Guarulhos, além daquelas intersecções previstas no projeto, e que a escolha do local seja feita em conjunto com a Prefeitura; 3) que se criem alternativas viárias entre o Rodoanel e a cidade, para que as vias, que são interceptadas ou suprimidas ou mesmo alteradas sejam substituídas pela implantação de um plano de sistema viário principal existente na Prefeitura, e que o diálogo sobre as transposições é importantíssimo para garantir-se a mobilidade; 4) que seja garantida a passagem de canalizações de redes públicas de infraestrutura; 5) que sejam preservados reservatórios de água potável e estações de tratamento de esgoto existentes ou projetadas; 6) que sejam estudadas alternativas para diminuir a movimentação de terra, adotando-se, em alguns

trechos, soluções tecnológicas que causem menor impacto, como pontes e viadutos; 7) que se garantam soluções de geometria compatíveis para as vias urbanas e passagens sob ou sobre o Rodoanel, principalmente as de maior hierarquia viária, de forma que, em um futuro próximo, não se transforme em um gargalo que restrinja a passagem de veículos e passageiros; 8) e, finalmente, que seja garantida, a aplicação dos recursos oriundos da compensação ambiental no Programa de Apoio às Unidades de Conservação de Guarulhos, que faz parte do projeto, e que essa compensação seja proporcional à extensão do trecho que atravessa o território do Município de Guarulhos. **Mário César Lopes Nascimento**, representante da Associação Ecológica de Mairiporã, declarou inicialmente que fazia parte do movimento ambientalista da Região Norte e do setor ambientalista do Subcomitê Juqueri-Cantareira. Declarou que se sente gratificado porque, quando colocamos obstáculos ao traçado anterior, que passava em área de manancial e, inclusive, impugnamos a audiência pública que se realizou em Mairiporã, apresentamos na oportunidade todos os argumentos que nesta audiência estão sendo utilizados pela equipe técnica. Acreditamos, portanto, que prevaleceu o bom senso, que levou as pessoas a pedirem o aprofundamento das discussões, a realização de reuniões e audiências públicas, e a ressaltar a necessidade de elaborar-se um Estudo de Impacto de Vizinhança, instrumento este previsto pelo Estatuto da Cidade. Acrescentou que a Prefeitura pode perfeitamente acionar seu corpo jurídico e exigir a realização desse estudo, uma vez que a Associação Ecológica de Mairiporã junto com o Grupo Calangos da Noite conseguiram ver atendido o pedido de que fossem aprofundadas as discussões. Argumentou que o Estudo de Impacto de Vizinhança é primordial, porque também contempla aspectos de saúde pública, mudanças climáticas, ilhas de calor e tudo aquilo que precisa ser aprofundado, e pode ser complementado por um plano de desenvolvimento ambiental e socialmente sustentável. Ou seja, esse modelo rodoviário desenvolvimentista deve ser transmutado para um verdadeiro desenvolvimento sustentável. Reiterou que a entidade Acorda Mairipa está fazendo a sua parte, através de projetos de estradas-parques, de circuitos rodoviários ecoturísticos, ou seja, aproveitando as estradas, não só para serem utilizadas por carros, mas como instrumento do verdadeiro desenvolvimento sustentável. Outra tarefa que vem sendo realizada pela entidade é discutir com os prefeitos que fazem parte do Consórcio da Bacia do Rio Juqueri o plano de melhorias viárias. Ela também tem alertado para um grave aspecto de injustiça social em relação à aldeia guarani que se localiza no pé do Pico do Jaraguá. Esclareceu que essa comunidade perdeu suas terras, mas só se interessa em readquiri-las, e não receber indenização. Propôs, ao final, que, em vez de ficarem divididas, lutando isoladamente, se deveria criar, nessa oportunidade, um movimento das pessoas atingidas pelo Rodoanel. **Wilson José Lourenço**, representante da Associação Comercial e Empresarial de Guarulhos, declarou ter colocado no endereço eletrônico dessa entidade o traçado do Rodoanel com a finalidade de colher opiniões dos associados e da população em geral. Observou que a cidade de Guarulhos, nos seus últimos 450 anos, recebeu obras que causam significativo impacto, como a Usina Cantareira, o Aeroporto Internacional e a Rodovia Presidente Dutra, tendo sido esta última a primeira obra viária que seccionou a cidade –, seguida pela ampliação do Aeroporto Internacional, que aumentou a distância entre os bairros. Também, acrescentou, foi construída agregada ao aeroporto a obra que a população chama de Vaticano de Guarulhos, porque a ela não se tem acesso, por ela não se consegue passar nem sequer construir uma ponte, que facilite a mobilidade dos trabalhadores. Citou outra obra cuja construção acarretou problema, que foi a Rodovia Ayrton Senna, que igualmente seccionou a cidade e cuja concessionária é a DERSA, que sempre teve um relacionamento difícil com a população. Pontuou que o Trecho Norte do Rodoanel é outra obra que assusta porque também causará significativos impactos e novas dificuldades que os futuros governantes terão de quebrar a cabeça para resolver. Acrescentou que, por todos esses motivos, a Associação Comercial resolveu fazer algumas sugestões, cujo documento que as contém ele protocolou por ocasião da última audiência e protocolará novamente. Fez críticas à atuação da CETESB, que, ao mesmo tempo que faz sérias exigências para aprovar um projeto ou uma indústria, cede à DERSA áreas preservação para serem por ela utilizada para depósito de material excedente.

Pontuou que a Associação Comercial defende a importância do Rodoanel, que ficaria incompleto sem o Trecho Norte, mas que precisa ser mais bem avaliado seu traçado, para que não haja, por exemplo, necessidade de adotar medidas que venham a segregar os bairros. Outra demanda da Associação é que sejam adotadas as medidas claras para o destino às famílias e empresas que serão atingidas, para que não seja agravado o problema habitacional na cidade. **Ivaldo José Araújo**, representante do Movimento de Moradia Paulo Canarim, comentou, inicialmente, que gostaria de estar participando de uma audiência sobre o EIA/RIMA do metrô de Guarulhos, mas que talvez a construção desse trecho fosse o primeiro passo. Deu ênfase à necessidade de se comunicar às famílias que serão despejadas, em especial as que não têm título que comprove a posse, pois algumas se encontram no lugar onde moram há vinte ou trinta anos. Argumentou sobre a necessidade de se realizar mais uma audiência, em decorrência da complexidade da obra, tornando-se necessário que o Governo discuta com os técnicos da Prefeitura, com os membros dos conselhos municipais, com o de desenvolvimento urbano e o de habitação. **Manuel Neto da Silva**, representante do Grupo dos Educadores Municipais de Guarulhos, declarou que a Rodovia dos Trabalhados e a Fernão Dias são verdadeiros cânceres para a cidade e que toda obra que o Governo constrói se torna mais um câncer. Pontuou que democracia implica dividir o pão com os colegas, e não construir o Rodoanel no Município, pois ele não trará nenhuma benfeitoria, mas apenas ruídos. **Rita de Cássia Aires**, líder comunitária das Chácaras Cabuçu, declarou que o transporte sobre trilhos é reconhecidamente um progresso, por promover a diminuição da poluição, e que, entretanto a população de Guarulhos não obterá nenhuma melhoria com a implantação de obras como o Rodoanel, mas apenas receberá uma quantidade maior de poluição, o que implica em risco para a saúde. Acrescentou que dias piores virão, mas que a população continuará lutando. **Antonia da Costa Silva**, representante da Associação Beneficente Comunitária e Reconciliação, declarou que essa obra era um desrespeito para a população da Cidade de Guarulhos e que o Artigo 225 da Constituição determinava que “todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade — que somos nós — o dever de defendê-lo e de preservá-lo”, e que a população de Guarulhos como cidadãos comuns, embora elege-se seus representantes, não abria mão de defender a região onde morava, pois foi em virtude da luta de todos que o Poder Municipal trouxe melhorias e alguns cidadãos conseguiram construir suas casas. Observou que se defende o meio ambiente como se dele a população não fizesse parte, mas que ela era dele parte integrante e essencial. Ao concluir, declarou que fazia suas as palavras do ex-Senador Ulisses Guimarães que, em um momento histórico para o País, na luta pelas eleições diretas, declarou ter sido “a sociedade, mobilizada nos colossais comícios das “Diretas Já”, que, pela transição e pela mudança, derrotou o Estado usurpador. O Estado autoritário prendeu e exilou. A sociedade, com Teotônio Vilela, pela Anistia, libertou e repatriou.” Ao final comentou que todas as vezes que o Estado usurpa, todas as vezes que exerce o autoritarismo, a sociedade se apresenta como contraponto para dizer aquilo que a população quer dizer. Pontuou que o Estado existe para representar a sociedade, mas esta não abre mão de dizer aquilo que quer. **Marco Antonio Teixeira da Silva**, representante do Sindicato dos Arquitetos de São Paulo, declarou que a entidade que representava tinha como princípio estatutário a defesa da ciência e tecnologia no papel estratégico do desenvolvimento socioeconômico do País e que não era contrário ao progresso e ao desenvolvimento urbano que o Rodoanel possa representar. Acrescentou que, na defesa da democracia participativa, a entidade que representa acredita que a discussão do Rodoanel, que hoje se coloca, não atende a esses princípios, pois uma discussão fragmentada por trechos — Oeste, Sul, Leste, Norte — não permite uma visão clara de todo o impacto que essa obra causará na RMSP nem, portanto, que sejam atendidos os pleitos legítimos da população. Argumentou que um projeto desse porte não poderá ser apresentado como uma solução pronta, pois a DERSA, em todas as suas apresentações, tem colocado que o traçado apresentado foi exaustivamente analisado e essa solução é a mais adequada, técnica e financeiramente. Acrescentou ainda que essa obra deveria ter sido debatida com a sociedade, não como um traçado ideal e final, mas como parâmetros indicadores que, realmente, lhe tragam benefícios. Às páginas 23 do

EIA-RIMA, acrescentou, destacam-se duas ponderações que, a princípio, descartam o caráter participativo na elaboração desse projeto. Primeiro, que o traçado escolhido será indutor para a realocação das famílias que ocupam áreas irregulares, e, segundo, que ele funcionará como barreira à expansão. Com base nessas observações, perguntamos à DERSA se as famílias atingidas foram previamente ouvidas, qual a proposta de realocação dessas famílias, e se estarão representadas e preservadas as relações de vizinhança e vínculos familiares. Declarou que o Sindicato dos Arquitetos de São Paulo entende que a melhor forma de preservação de determinada área é garantir o seu uso racional, e que, quando a população se apropria conscientemente de um patrimônio a ser preservado, esse terá maior probabilidade de assim permanecer. Argumentou também que uma barreira, uma cerca, um muro não serve para proteger, serve apenas para segregar, e não assegura a preservação. Pontuou que o Rodoanel tem a característica de estrada fechada, com limitação de acesso, e que, nesse sentido, seu eixo não é indutor de crescimento. Porém, observou, nas vias que o acessam existe, sim, uma indução ao crescimento, a exemplo do que ocorreu no Trecho Oeste, entregue em outubro de 2002. Ponderou que, na Via Anhanguera, entre a Marginal e o Rodoanel, houve elevado incremento das atividades empresariais, principalmente de logística, fazendo com que, em 2009, se tornasse necessária a duplicação desse trecho. Em seguida, perguntou à DERSA se foi realizado algum estudo, visando tal perspectiva, para as Rodovias Presidente Dutra e Fernão Dias. Acrescentou que, na análise do traçado proposto, fica claro um tratamento diferenciado, porque, no segmento que vai da Avenida Raimundo Pereira de Magalhães até a Rodovia Fernão Dias, existem pontes, túneis e um pouco de corte e aterro. Já no segmento entre a Rodovia Fernão Dias e a Presidente Dutra, teremos muito corte e aterro e apenas duas pontes e um túnel. Observou que, nesse contexto, formulava à DERSA as seguintes perguntas: qual o custo por quilômetro de cada um desses trechos; se a opção colocada de corte e aterro no segundo trecho é técnica ou somente financeira. Lembrou que existem tecnologias menos impactantes, tal como se observa na pista sul da Rodovia dos Imigrantes, além de outras tecnologias internacionais. Pontuou que reconhecia a importância do Rodoanel para o transporte individual e de carga na Região Metropolitana, mas que, no entanto, se perdeu uma grande oportunidade de se pensar na mobilidade urbana de forma adequada, sobretudo na questão dos transportes de massa entre as cidades da RMSP. Ao concluir argumentou que o Sindicato dos Arquitetos de São Paulo acredita em uma cidade sustentável e com mobilidade. Não acreditamos, observou, em cidade debaixo d'água e nem debaixo de terra. Infelizmente, o Governo estadual não dialoga adequadamente com seus municípios. Aprenderia muito com as práticas do Ministério das Cidades, que sempre incentivou a gestão plena dos municípios brasileiros, dando-lhes capacitação, recursos e, sobretudo, respeito pela sua autodeterminação. **Albério Pereira**, representante da Sociedade de Bairro Vila União de Guarulhos, teceu comentários sobre a segregação que ocorrerá no bairro, motivo por que propunha fosse essa obra melhor debatida, até para se ter conhecimento preciso se o traçado passará ou não perto da nossa casa. Declarou que ninguém é contrário à construção o Rodoanel, e o que se exige é que ele ofereça oportunidade decente, inclusive para a população do bairro Vila União. **José Roberto de Lima**, representante da Liga Cultural Árabe-Brasileira de Guarulhos, declarou que era totalmente contrário à implantação do Rodoanel e que o Governo do Estado está remando contra a correnteza, contra o meio ambiente e contra a população. Declarou que, em 1985, foi implantado o Aeroporto Internacional em Guarulhos, mas nessa época não havia democracia no Brasil e ele foi empurrado goela abaixo da população. Mas, nesse momento histórico, acrescentou, há democracia e essa situação pode ser mudada. Observou que, na Europa e nos Estados Unidos, eles investem em trem e metrô e, no Brasil, se investe em automóvel, transporte que mata e que acaba com o meio ambiente. Questionou o que se estava fazendo com a democracia para consentir que se construísse o Aeroporto de Cumbica em cima do único aquífero que possui água potável na cidade. Declarou “fora o Rodoanel, e que venha o metrô!” Acrescentou que a população de Guarulhos tem consciência e que há dezesseis anos o Governador do Estado, Geraldo Alckmin, prometeu que viria o metrô, mas que se tratava apenas de promessa de campanha. **Elton Soares de Oliveira**,

representante da Associação Saberes Locais de Guarulhos, solicitou à DERSA que oferecesse as seguintes informações: 1) qual a quantidade de moradias que efetivamente serão retiradas; 2º) que critério será utilizado para indenização das casas; 3º) que critério será utilizado com as pessoas que não possuem escritura, se receberão só o valor correspondente ao terreno ou se receberão também pela construção; 4º) se os terrenos serão indenizados a preço de mercado; 5º) se as casas serão pagas por metro quadrado; 6º) qual a quantidade dos loteamentos clandestinos irregulares; 7º) quais as outras alternativas para o traçado, uma vez que só uma foi apresentada e é necessário que se apresentem quatro; 8º) qual será o preço do pedágio e por que ele será cobrado. Perguntou, em seguida, quem era favorável à implantação do Rodoanel, após o que comentou que ninguém havia levantado a mão; em seguida, perguntou quem era contrário ao traçado do Rodoanel proposto pela DERSA, ao que comentou que todos levantaram a mão e que havia, portanto, unanimidade em torno dessa possibilidade. Perguntou, também, quem era favorável de que fosse implantado em Guarulhos, não o Rodoanel, mas, sim, o metrô, e declarou, a seguir, que todos levantaram a mão. Perguntou, ainda, quem era favorável a que fosse realizada outra audiência para se discutir as outras alternativas de traçado, e comentou, após, que igualmente todos levantaram a mão. Sugeriu ao Secretário-Executivo que, como ele zelava para que a audiência fosse democrática e, portanto, transparente, que levasse em conta as decisões tomadas. Comentou que os recursos oriundos da compensação ambiental a serem pagos pela ampliação do Aeroporto Internacional de Guarulhos, em decorrência dos impactos que ele causou e causará no Município, não foram investidos em seu território, mas, sim, no Parque Fontes do Ipiranga, mas que os recursos oriundos da compensação ambiental dos impactos que serão causados pelo Trecho Norte do Rodoanel deverão ser investidos no Município de Guarulhos. Propôs que os presentes se posicionassem sobre essa proposta, tendo ela sido aprovada por unanimidade. Ao final declarou que deveria se marcar a data da nova audiência antes de ser concluída essa que estava acontecendo. **Carlos Sobral**, representante do Centro do Trabalhador para a Defesa da Terra, perguntou inicialmente qual seria o destino das pessoas que residem em áreas e prédios abandonados em São Paulo, após o que comentou que a promessa de vinda do metrô seria semelhante à do trem, que, assegurada em 1990, até agora não se concretizou. Declarou que também o Rodoanel não chegaria, e que se tinha de discutir a situação das pessoas que vivem em ocupações. Argumentou que o aluguel social não era bom para ninguém, que muitas pessoas moravam ou em favela ou em ocupação e não queriam ir para apartamentos, que não é pombal, mas, sim, puleiro, e só os ricos gostam de morar nele. Acrescentou que o aluguel social não dá para pagar o condomínio e que, por essas razões esperava que o Governo do Estado estudasse melhor essa questão e a discutisse com os movimentos. **Iugi Izumi**, representante da Associação dos Moradores do Parque Primavera, depois de fazer comentários sobre sua situação e história pessoal e de tecer elogios ao trabalho apresentado, comentou que era porta-voz dos moradores de Vila União, que estão preocupados com as ações de reintegração de posse e reivindicatória e queriam saber se seriam realmente retirados do local e se seriam indenizados e que critérios seriam adotados para o pagamento das indenizações. Acrescentou que os moradores solicitavam o nome e o endereço do funcionário que tratará dessa questão. Solicitou que essas respostas fossem encaminhadas a Seção da OAB de Guarulhos. **Gilmar Antonio dos Santos**, representante do CONSEG da Vila Galvão, declarou que os movimentos que atuam no Município de Guarulhos têm um posicionamento muito claro quanto a essa proposta do Rodoanel, pois entendem que esse é um projeto que traz benefícios para a cidade, mas que, em contrapartida, traz consigo alguns ônus de uma obra, principalmente para a população de baixa renda que não título de propriedade das áreas onde residem. Declarou que o projeto apresentado é outro, e não mais o original, e que falar de outro projeto implica rever os conceitos. Comentou que, em face dessa situação era necessário fossem realizadas outras audiências, para se discutir as questões ambientais, principalmente aqueles pontos que impactam diretamente na vida da população de Guarulhos. **Cristian Monteiro**, representante do Movimento de Defesa da Dignidade de Mauá, teceu comentários sobre o processo de ampliação da Avenida Jacu-Pêssego, após o que solicitou às autoridades que dessem todas as informações

necessárias à população, principalmente àquela que será removida da área onde mora, e **Lídia Monteiro**, representante da Federação das Mulheres Paulistas, reiterou os pontos de vista emitidos pela manifestante que a antecedeu e reivindicou fossem realizadas audiências nesses bairros para oferecer esclarecimentos aos milhares de famílias daquela região. **José Lima**, representante do Movimento Conlutas, declarou inverídicas as colocações feitas pela DERSA, e enfatizou o caráter pouco honesto do trabalho realizado. Comentou não haver espaço para discussão das propostas, e ponderou os severos danos que a obra trará para seu município, Ribeirão Pires, segundo ele integralmente inserido em área de mananciais. Comentou ainda que, por essa razão, as indústrias com frequência eram impedidas de se instalar na região, e exortou a todos que trabalhassem pela defesa dos mananciais. Lembrou que o responsável pelo projeto, o engenheiro Paulo Soares, havia sido demitido da DERSA por supostamente haver roubado dinheiro de campanhas políticas de José Serra e Geraldo Alckmin. Manifestou sua indignação pela ausência do prefeito àquela audiência, assim como pela pressão exercida para que o projeto seja rapidamente aprovado. Vaticinou que a votação do projeto pelo CONSEMA, antes mesmo de acontecer, estaria já decidida, razão pela qual não via motivos para confiar numa legítima atuação do órgão. Sugeriu a realização de uma audiência devolutiva, antes que o projeto fosse encaminhado ao Conselho. Citou episódio relacionado à Linha 4 do Metrô, cuja concessão fora anulada em razão de a empreiteira haver sido escolhida mediante irregular procedimento licitatório, e encerrou por lembrar uma vez mais que o projeto em discussão estava sendo literalmente imposto à população das regiões por ele afetadas. **José Soares da Silva**, representante do MDV do Grande ABC, questionou a veracidade das informações técnicas trazidas pela DERSA, mormente quanto ao argumentos justificadores de um suposto pequeno impacto ambiental do empreendimento sobre os mananciais. Clamou por uma atuação mais eficaz do Ministério Público do Estado de São Paulo; protestou contra a forma como a DERSA tem indenizado os expropriados, segundo ele em valor muito abaixo do que caberia pagar pelos imóveis; observou que o Rodoanel seria uma obra planejada e executada em total desrespeito à Convenção de Biodiversidade, especialmente neste ano, o ano das florestas, conforme decretado pela ONU; e alertou para a não remoção dos moradores do bairro Santa Cecília, que opinou já deveria ter sido operada. Reiterou sua denúncia acerca do caráter falacioso dos argumentos apresentados pelo empreendedor, ressaltou a não apreciação ou desconsideração de cento e sessenta propostas encaminhadas pelas cidades do Grande ABC e, ao final, preconizou, para um futuro breve, escassez de água para a região. **Sidnei Faria**, da IBDE do Brasil, ilustrou sua exposição mediante o uso de eslaides. Declarou que incontáveis foram os lesados pelas obras do Rodoanel, e ressaltou a necessidade de se agir preventivamente no caso; questionou a qualidade das moradias que, segundo a DERSA, seriam ofertadas aos expropriados; alertou para os prejuízos que trará ao trânsito local; chamou a atenção para as conseqüências deletérias da impermeabilização, especialmente no município de Guarulhos; destacou a negativa, pelo Governo do Estado, da implantação de um horto florestal em Mauá, diante do paradoxo de se autorizarem as obras do Rodoanel; os perigos derivados do aumento da circulação de caminhões, de modo especial para as crianças que residem à margem da rodovia; e, por fim, preveniu acerca do aterramento de resíduos químicos, óleo e graxa nas localidades por onde passa o Rodoanel. Terminou seu discurso felicitando, pela presença massiva naquela audiência, os representantes do Poder Público do Município de Mauá. **Lorivaldo Araújo de Figueiredo**, representante da Associação dos Comerciantes Informais de Mauá, mostrou-se indignado com a forma deplorável como a DERSA teria tratado a uma senhora de setenta e cinco anos de idade, e comunicou que encaminharia cópia dos registros desta audiência simultaneamente à Secretaria Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República e à Comissão Nacional de Justiça, e qualificou de “barbárie” o modo se deu o processo de desapropriação das moradias para a construção do Rodoanel. Comentou que o Brasil, nada obstante a avançada legislação de defesa dos direitos humanos, e nada obstante haver sediado a ECO-92, parecia mostrar na prática que caminhava no sentido do retrocesso na defesa dos direitos humanos, o que exemplificou citando como exemplo o reiterado desrespeito aos moradores, expresso na frase que teria dito

representante da DERSA: “se não sair, vamos ‘tratorar’, ou vamos chamar a polícia”. E exibiu vídeo contendo depoimento da senhora que acabara de mencionar. **Paula de Lima Terga**, conselheira representante do Conselho Gestor da Saúde, de Guarulhos, indagou como se dará o atendimento à saúde na região face à superlotação dos poucos hospitais existentes; questionou onde serão fixadas as famílias que tiverem seus imóveis desapropriados, em cujo contexto destacou que a necessidade dessa população era ter suas casas substituídas por outras casas, e não por apartamentos, conforme proposto; enfatizou os prejuízos ao turismo regional, à fauna e flora locais. Passou-se à etapa em que se manifestam as pessoas em seu próprio nome. **Luis Carlos Silva** relatou situação pessoal envolvendo sua mãe hipertensa, que tivera seus sintomas asseverados a ponto de necessitar hospitalização, segundo ele como resultado da ansiedade gerada pelas expectativas relacionadas àquela audiência. Ponderou que o poder econômico, em assuntos como o pautado naquele evento, sobrepuja todas as legítimas necessidades dos moradores das áreas afetadas, e forneceu algumas cifras a respeito do empreendimento. Denunciou suposto tratamento desigual, por parte do Ministério Público, das desapropriações decorrentes da ocupação irregular no Jardim Cardoso, em face daquelas decorrentes das obras do Rodoanel. Confessou-se desesperançado com o encaminhamento do processo de realocação das famílias, e destacou o baixo valor das indenizações. **Eliana Guedes Rocha** questionou a qualidade dos estudos apresentados, em sua opinião demasiado superficiais. Criticou o modo como se desenvolve o processo expropriatório, assim como os valores oferecidos pelas moradias objeto de desapropriação. Ao final, exortou aos representantes do Poder Público a comparecerem também às reuniões das comissões de moradores dos bairros afetados pelo empreendimento. **Cláudio de Freitas** questionou a pertinência do projeto apresentado, diante dos sérios impactos que trará, mormente para a população diretamente afetada pelo empreendimento, e qualificou como “farsa” a audiência. **Arnaldo Filho** destacou a atuação segundo ele antidemocrática e autoritária da DERSA e do próprio Governo do Estado no caso em tela, que afirmou receberiam o apoio dos grandes aparelhos de imprensa. Destacou o caráter eleitoreiro da obra, os interesses das grandes empresas do ramo automotivo enquanto determinante da obra e o desrespeito à população humilde das regiões por ela afetadas, e sugeriu que se encaminhasse registro denunciando a situação ao Governador do Estado. **Antônio Gomes da Silva** disse considerar o processo de licenciamento e consulta popular como um todo antiético e desrespeitoso para com a população diretamente interessada. Denunciou a ingerência de interesses outros que não os dos moradores das regiões afetadas, do que deu por exemplo a Pedreira Basalto. Parabenizou a Polícia Militar pela atuação exemplar nas demandas do Jardim Fortaleza, bairro em que vive. Conclamou o povo de Guarulhos a se unir e, aliado às organizações da sociedade civil, como as igrejas, buscar interromper aquele processo de licenciamento, que em sua opinião feria garantia constitucionais fundamentais. **Marcos Farias** ressaltou sua preocupação, além das questões relativas ao meio ambiente, com a metodologia de realocação das famílias, e disse temer que este processo traga as famílias para dentro de Guarulhos. **Antônio Manuel dos Santos Oliveira**, professor da Universidade de Guarulhos, alertou para a inconsistência técnica do EIA-RIMA, em que relata haver sido privilegiado traçado que não o mais adequado e menos impactante. A esse respeito ofereceu rico detalhamento técnico. Manifestou sua preocupação acerca da provisão, abastecimento e escoamento de água na região, com a intensificação do fenômeno “ilhas de calor” em Guarulhos, com a desconsideração da raiz cultural histórica da população que vive ao longo do futuro trajeto do Rodoanel, com a APA Cabuçu-Tanque Grande. Dissertou acerca das consequências do traçado longitudinal da rodovia, entre as quais a que denominou “impacto ético”. Lançou reflexão sobre a contraposição entre os valores econômicos e os valores propriamente humanos, e propôs fossem realizadas reuniões específicas em cada bairro da cidade, de modo que todos os interessados possam acompanhar de perto os trâmites do licenciamento ambiental discutido. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes dos órgãos públicos. **Iraildo de Sá Cavalcanti**, leiloeiro oficial do Estado, informou haver sido determinado pelo Ministério da Fazenda fosse ele o fiel depositário dos bens dos moradores ali presentes, e esclareceu a que disciplina obedeceria esse depósito. **Plínio**

Soares, diretor da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, destacou a importância daquela audiência enquanto espaço de reflexão e construção coletiva. Defendeu que a discussão contasse com a mais ampla participação da população, e destacou que os impactos decorrentes dessa etapa do Rodoanel apresentam-se de difícil previsibilidade em suas reais dimensões. Chamou a atenção para a necessidade de se considerar, o que recomendou ao DAEE e ao CONSEMA, não apenas o EIA-RIMA quando da análise do empreendimento, mas sobretudo a Avaliação Ambiental Estratégica, assim como outros documentos correlatos. **Ana Maluf**, diretora de Gestão Urbana da Secretaria de Desenvolvimento, relatou que o documento protocolizado naquela audiência pelo Prefeito de Guarulhos, Sebastião Almeida, traz um diagnóstico das interferências que o traçado proposto no estudo apresentado provocará na cidade. Informou que mais de três e meio milhões de metros quadrados na região serão antropizados; que o sistema hídrico superficial será afetado; que as APPs – de curso d'água, de nascentes e de vegetação de porte arbóreo – sofrerão diferentes impactos. Manifestou preocupação com o Parque Natural Municipal da Cultura Negra Sítio da Candinha, por cuja via de acesso passará o Rodoanel, assim como com a APA Cabuçú-Tanque Grande e o Geoparque Ciclo do Ouro; ressaltou a necessidade de otimização das alternativas de traçado; e destacou a importância: 1) de se prover adequadamente ao saneamento básico na região; 2) de se garantir a transposição da faixa de domínio de modo não oneroso ao município; 3) de se tratar com responsabilidade as questões relacionadas às habitações atingidas pela obra; 4) de se atentar para os novos empreendimentos, já com licenças e aprovações prévias; do fenômeno da segregação urbana, que atinge bairros inteiros, inviabilizando-os; 5) da questão da mobilidade urbana; 6) da criação de acessos ao município. Por fim, declarou que as questões todas colocadas, e que tomam corpo no documento apresentado à Mesa dos Trabalhos, requeriam resposta adequada, e apresentou seu pleito pela realização de uma audiência devolutiva. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. **José Luís Ferreira Guimarães**, vereador pelo município de Bauru, queixou-se de que o modelo adotado para aquela audiência não propiciava, de modo pleno, participação popular, e indagou quando se teria acesso à respectiva ata, dada sua importância, ao que o **Secretário-Executivo** respondeu seria oportunamente esclarecido. O **parlamentar** exortou aos conselheiros do CONSEMA, representantes da sociedade que são, acerca da responsabilidade que têm perante o Estado. Referiu que o município de Guarulhos já se viu às voltas com outros projetos desse mesmo porte e que não foram discutidos, e mencionou as rodovias Presidente Dutra, Fernão Dias e Ayrton Senna, além do aeroporto. Observou o quão exíguo é o espaço destinado ao debate acerca de um projeto desse porte, orçado em cinco bilhões de reais, e sublinhou a respeito a importância de se promover a mais ampla participação da comunidade nas discussões, participação esta que incluía desde os técnicos da prefeitura até as universidades, passando pelas entidades da sociedade civil, cada qual apresentando suas contribuições. Repudiou o modelo adotado pela DERSA para o empreendimento, denunciou que os depósitos de material excedente são verdadeiros bota-foras, enfatizando ainda o notável desequilíbrio da obra conforme concebida, que exemplificou com a presença injustificadamente desigual dos túneis no curso da rodovia. Propugnou pela realização de novas audiências públicas sobre o tema, em cada um dos locais diretamente afetados pela obra, e cobrou do CONSEMA um posicionamento firme na defesa da causa ambiental. Ao encerrar, conclamou líderes, moradores, entidades, vereadores, enfim, todos, a se unirem em torno do pleito por uma nova audiência pública em Guarulhos. **Luiza Cordeiro**, Vereadora pelo município de Guarulhos, fez uma síntese do documento que trouxera, elaborado por comissão da Câmara Municipal, e que na sequência protocolizaria junto à mesa dos trabalhos. Segundo relatou dizia o documento, o projeto : 1º) levou em conta aspectos de somenos importância com relação aos impactos no meio ambiente; 2º) criou uma barreira física isolando os bairros de Recreio São Jorge, Cabuçú, Invernada, Bananal e Mato das Cobras, entre outros, do restante do município, gerando problemas relacionados à acessibilidade; 3º) não cuidou de planejar, com o esperado detalhamento, as ações de remoção da população afetada diretamente pela obra; 4º) não discutiu adequadamente a questão relativa às compensações ambientais;

5º) não cuidou conforme devido da proteção da Serra da Cantareira, unidade de conservação tombada pelo CONDEPHAAT, reconhecida pela UNESCO como reserva da biosfera e responsável pelo abastecimento de 60% da Região Metropolitana de São Paulo; 6º) inexistem no documento indicadores de que se está a tomar o necessário cuidado para evitar-se a excessiva impermeabilização do solo do entorno; 7º) não se detalha o modo como há de ocorrer a mitigação dos impactos ambientais; entre outros. Requereu se aponte, através de fotografias das moradias, o que e onde será construído em substituição aos imóveis desapropriados. Ponderou que as moradias ofertadas em substituição careciam de um projeto de paisagismo, de ajardinamento, como se fossem simples caixas de concreto. Sugeriu ao Secretário-Executivo se criasse uma comissão especial de estudos para aprofundar os debates, e informou que requeria fosse peticionária requerendo fossem impugnados os estudos apresentados pelo empreendedor, e que novo EIA_RIMA fosse apresentado, por ocasião de uma nova audiência, desta vez contemplando e trazendo respostas a todas as questões apresentadas naquela. Questionou os estudos de Ana Maria Iversson acerca dos ciclos hidrológicos, e citou a respeito os trabalhos de renomados especialistas no assunto e que contrariam o que fora apresentado. Sugeriu o caráter capcioso dos argumentos defensores de que haveria uma adequada dispersão dos poluentes. Comentou que o EIA-RIMA, baseado em estudo contratado junto à Universidade de Cincinnati, desconsiderou inúmeras das prescrições desse documento. Declarou que o processo, conduzido como vem sendo conduzido, denota sério descaso em relação à legalidade, e conclamou acadêmicos, autoridades ambientais do Estado e, enfim, todos os interessados, a se mobilizarem de modo a se fazerem enfim escutar pelas autoridades governamentais. **Alencar Santana**, Vereador pelo município de Guarulhos e Deputado Estadual eleito, preveniu que não se estava tratando na ocasião tão-somente de desenvolvimento econômico, mas sobretudo de vidas humanas. Chamou a atenção para o CONSEMA, no que tangia à responsabilidade em que implicava seu papel naquele contexto. Comentou acerca da diversidade de informações que aquele contexto produzira, e sublinhou a importância de se esclarecer, a quem compete fazê-lo, a todos os aspectos obscuros do projeto e às dúvidas surgidas a seu respeito. Questionou que benefícios traria o empreendimento para o município de Guarulhos, bem como o modo por que se dariam as compensações ambientais. Propôs que se revisse a metodologia utilizada nos estudos, mesmo sob o risco de se gerar um custo maior que o previsto, mas que possibilite se conquiste outros importantes benefícios. **Edmilson Souza**, também Vereador pelo município de Guarulhos, queixou-se do agendamento da audiência para aqueles dia e horário, e opinou tratar-se de um tipo de atividade própria para realizar-se num sábado, quando então a população poderia fazer-se mais presente. Questionou se os estudos produzidos forneceriam dados suficientes à formação de um juízo valorativo sobre o empreendimento já naquela ocasião. Especulou que não haveria, naquela audiência, qualquer preocupação com o registro de tudo quanto fora dito em ata. Relatou a alternativa de traçado que consideraria a construção de um túnel, com o intuito de se evitar que os bairros de Siqueira Bueno e Vila União fossem prejudicados, ou ao reduzir o impacto que sofreriam. Ressaltou que a preocupação primeira deve dirigir-se sempre às necessidades maiores da população local. Comentou – estabelecendo um paralelo com as obras da linha verde do metrô paulistano, que é possível, sim, evitar-se desapropriações a partir da utilização de túneis como aqueles cavados sob a Avenida Paulista. Comentou também que a privatização com frequência gera sérios problemas, como ocorreria com a Rodovia Presidente Dutra, onde dezenas de pessoas teriam morrido por conta da omissão da concessionária em prover à construção de uma passarela, ao mesmo tempo em que não autorizava a municipalidade local a construí-la. Referiu também, ainda com relação à Nova Dutra, ter ocorrido uma piora significativa nos congestionamentos, e ofereceu detalhes sobre o assunto. Avaliou errônea a teoria defendida pela DERSA, e segundo a qual a obra funcionaria como uma barreira contentora dos assentamentos irregulares, quando na verdade levaria a ocupação a se alastrar morro acima. Discordou acerca da informação que daria conta de dois acessos seriam construídos para servir à população, quando o que ocorreria é que um destes acessos serviria exclusivamente ao aeroporto. Comentou que o investimento previsto para a obra era estimado em cinco bilhões de reais, o

bastante, segundo relatou, para se construir vinte e dois quilômetros de metrô, e alertou para a necessidade de se investir em transporte público. Fez referência ainda a um relato de moradora da região, segundo o qual a DERSA estaria marcando as casas, ainda com seus moradores a habitá-las, para posteriormente demoli-las. Ponderou sobre a necessidade de se afastar o traçado da rodovia dos trechos urbanos de Guarulhos, ponderando ainda que, se as intervenções necessárias não forem feitas naquele momento, será possível apenas remediá-las. Ao final, protestou quanto ao baixo valor das indenizações dos imóveis expropriados. **Carlos Derman**, Vice-Prefeito de Guarulhos, manifestou-se contrário ao traçado proposto pela DERSA, que, segundo ele, envolvia grande número de desapropriações, seccionava diversos bairros e não trazia qualquer benefício à cidade como contrapartida. Relatou que inexistem acessos adequados, e que a obra produzirá, como já produz, muito barulho e fumaça, decorrentes do expressivo aumento no trânsito de veículos. Ressaltou que, com a ampliação da área urbana impermeabilizada, os córregos da cidade não terão vazão suficiente, e que seriam portanto necessários vários pisciões. Declarou esperar que aquela audiência não fosse meramente protocolar, prestando-se apenas a homologar o projeto apresentado, e posicionou-se em apoio a que fossem realizadas reuniões em maior número e em cada bairro especificamente, de modo a ampliar-se aquela discussão. Após asseverar tratar-se aquela audiência pública de um evento extremamente sério, deixar patente que todas as informações relevantes levadas a público naquela ocasião seriam reproduzidas em ata, sublinhar que o horário e dia eleitos para sua realização foram amplamente discutidos com a quem de interesse, e exortar a todos e a cada um dos interessados buscassem antes mecanismos que potencializassem o fim último do evento e não o descaracterizassem, o **Secretário-Executivo do CONSEMA** solicitou a Antônio Rivas Galindo Júnior, chefe do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental da CETESB, que antecipasse, em poucas palavras, como se daria a tramitação do processo de licenciamento a partir daquele momento. **Antônio Rivas Galindo Júnior** declarou inicialmente que a missão da área em que trabalhava era a preservação e melhoria do meio ambiente, relatou que inicialmente é realizada uma avaliação ambiental estratégica, a partir da qual é apresentado um plano de trabalho, com base no qual a equipe técnica da CETESB estabelece um termo de referência para a elaboração do EIA-RIMA. Nesse momento – prosseguiu – o empreendedor contrata uma empresa de consultoria para confeccionar o estudo e, antes de iniciada a análise propriamente deste documento, são realizadas audiências públicas para que todos os interessados possam se opinar, de modo a possibilitar sejam considerados todos os possíveis impactos ambientais da obra. Relatou que são então formuladas questões técnicas ao empreendedor, ouvidos ainda os municípios interessados, além de outros órgãos, acerca da viabilidade do empreendimento. Submetido o estudo ao CONSEMA e sendo ratificada sua viabilidade, é emitida a licença prévia, sendo que a licença de instalação só é expedida se implementados todos os programas sociais e ambientais e atendidas todas as exigências apresentadas ao empreendedor, cerca de quatro a cinco meses depois, e após prolongado processo de discussão e negociação. Passou-se à etapa em que são respondidos pelo empreendedor os questionamentos formulados no curso da audiência e prestados outros esclarecimentos adicionais. **Hermes da Silva**, assessor de relações institucionais da DERSA, declarou que as audiências públicas constituíam, no bojo de processos daquela natureza, um rito sumário porém importantíssimo, mas ponderou que as discussões não se encerravam com elas. Relatou haver realizado reuniões com os secretários municipais do Meio Ambiente e do Desenvolvimento Urbano, e que o processo de discussão da obra prosseguiria permanentemente. Argumentou que tratava-se de um processo conduzido responsavelmente pela DERSA, razão pela qual buscava responder, senão naquele momento, em momento posterior, de forma satisfatória a cada uma das demandas apresentadas naquela audiência pública. Informou preliminarmente que serão afetadas pela obra, no total, 2.784 residências, perfazendo um total de cerca de nove mil famílias. Informou também que o critério aplicado para indenizar-se as moradias desapropriadas era baseado num laudo técnico detalhado, elaborado por arquitetos e engenheiros, e do qual contam memorial descritivo e fotos do imóvel. Esse laudo, prosseguiu, é encaminhado a uma comissão avaliadora para que se proceda à

avaliação do imóvel, que, enquadrado em determinada categoria, tem seu valor estimado com base no metro quadrado e levando-se em conta suas características particulares. Explicou que, a partir desse momento, inicia-se um processo de negociação com o proprietário do imóvel e do qual tem resultado, em noventa por cento dos casos, em acordos estabelecidos amigavelmente. Observou que a indenização respeita o valor atribuído pelo mercado ao metro quadrado, e que uma equipe de advogados é posta disponível para cuidar da regular transferência do bem, sendo a demanda somente judicializada se insanável a regularização dos documentos do imóvel – no caso, por exemplo, de assentamentos irregulares – ou, ainda, se o proprietário discordar da avaliação do imóvel conforme apresentada pelos técnicos. Ofereceu detalhes sobre como se dá o reassentamento das famílias quando cabível a medida, e informou desenvolver tratativas com a CDHU no sentido de se produzir unidades habitacionais. **Ana Maria Iverson**, representante da consultoria JGP-Primer, declarou que a lei de zoneamento municipal de São Paulo havia sido atentamente considerada nos estudos, inclusive no que tangia à manutenção da distância legal do centro da cidade. Prestou esclarecimentos acerca da metodologia adotada para medição da qualidade do ar e do ruído produzido, e relatou, sobre este último, que a modelagem era feita com a maior precisão possível, do ponto de vista técnico, informando ainda que será apresentada proposta para mitigação do ruído no Jardim Itatinga. Esclareceu, quanto à faixa de domínio do empreendimento, que seria de, no mínimo, trinta metros, com o objetivo de se garantir a separação da vizinhança e espaço para eventuais futuras ampliações da rodovia. Informou que os técnicos consideravam segura a distância de vinte metros entre o emboque de um túnel e as moradias. Esclareceu que as contribuições encaminhadas naquela ocasião seriam mapeadas na base de dados do empreendimento, para que, ao final do processo de licenciamento, seja possível ter-se um projeto que atenda à maior parte dos anseios da população. Repeliu o argumento que defendia serem os túneis sempre e necessariamente a melhor alternativa construtiva, realçando que, *a priori*, o que determina a melhor alternativa é a análise específica de cada terreno. Argumentou que o traçado proposto, ao contrário do que fizera entender o conselheiro Carlos Bocuhy, do CONAMA, não interferia com as florestas da Cantareira, e que não existia nenhuma árvore na Serra da Cantareira sendo derrubada pelo traçado proposto no EIA-RIMA. Relatou que a segmentação de bairros que supostamente ocorreria em Guarulhos, em se mantendo o traçado adotado, segundo os relatórios técnicos de fato não ocorrerá. As pequenas variações previstas, arrematou, destinam-se ao aprimoramento da proposta inicial, mas seguem a mesma diretriz. Ponderou que o processo de licenciamento ora em curso ainda será amplamente discutido, à luz das contribuições ofertadas. Informou que os questionamentos suscitados no curso da audiência seriam todos anotados e encaminhados à central da DERSA, que os encaminhará à equipe técnica responsável pelo projeto. A respeito da qualidade do ar registrou que as emissões no Trecho Oeste do Rodoanel não permitem se conclua pela hipótese de que provocariam graves problemas de saúde para a população local, e que, diversamente, poderá mesmo observar-se uma melhora nesses índices, resultante do fato de que haverá uma maior fluidez no trânsito na região. Ao final, ponderou que o consenso, em obras daquele porte, era uma conquista que exigia razoável tempo. **Hermes da Silva**, assessor de relações institucionais da DERSA, asseverou que manterá estrito contato com a comunidade dos locais afetados pelo empreendimento, e que permanecia receptivo à possibilidade de novos e eventuais ajustes no projeto. Ressaltou que tem buscado assegurar ampla acessibilidade ao EIA-RIMA, tendo fornecido exemplares do estudo para vereadores da Câmara Municipal de Guarulhos, Prefeitura Municipal e órgãos de imprensa, entre outros. Reiterou que todos os documentos protocolizados junto à Mesa dos Trabalhos seriam depois anexados aos autos do processo de licenciamento. Informou que a disciplina da cobrança de pedágio não cabia à DERSA, pois que tratava-se de questão de jurisdição governamental, razão pela qual não sabia informar, naquele momento, quantos onde seriam implantados os pedágios, mas antecipou, entretanto, que, como os pedágios eram instalados nas saídas do Rodoanel, previa-se houvesse uma única cobrança de pedágio. O **Secretário-Executivo do CONSEMA** informou que os representantes das entidades cadastradas na Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo

haviam delegado ao conselheiro Carlos Bocuhy, do CONAMA, o direito de fazer uso da palavra em seu nome, com o propósito de emitir suas considerações finais. Rebatendo em seu inteiro teor do que fora dito por Ana Maria Iverson, representante da consultoria JGP-Primer, o conselheiro **Carlos Bocuhy** observou que os padrões de qualidade do ar no Brasil reproduzem os padrões ditados pela Organização Mundial de Saúde em 1990, e que, portanto, exibiam uma defasagem de aproximadamente vinte anos. Assim, observou ainda, quando a qualidade é considerada adequada pela CETESB, na verdade não o é. Por esta razão, exortava os responsáveis técnicos a contextualizar, no Brasil, e de acordo com melhor avanço científico, os padrões de qualidade a observar, à semelhança do que fora procedido via decreto no CONAMA, decreto este que, recomendava o conselheiro, deveria ser adotado, ao invés dos referidos parâmetros de 1990. Outra questão que suscitou dizia respeito à passagem do traçado do Rodoanel dar-se em extrema proximidade à encosta da Serra da Cantareira, uma barreira natural, o que terá por consequência uma maior agregação de poluentes nos períodos de reduzida dispersão, e citou a respeito o exemplo de Cubatão, que, em períodos de estiagem, via tremendamente aumentada a concentração de poluentes derivados da atividade industrial na região. E arrematou, ainda sobre o mesmo assunto, que a modelagem adotada, levando-se em conta um perfil de saúde pública e não o padrão adotado pela CETESB, deveria considerar a pior situação de qualidade do ar naquela região, de acordo com o perfil de saúde pública. Acrescentou ainda que, nesse âmbito, deve-se proceder à medição dos aldeídos, que não se realiza ainda; ter-se-ia que medir os precursores do ozônio, dados estes que a CETESB não forneceu ao empreendedor, e que, portanto, toda a metodologia aplicada na aferição da qualidade do ar estaria ultrapassada. Ressaltou a importância da medição realizada *in loco*, que permita avaliar previamente o impacto da obra nesse contexto, evitando-se ainda que se tenha que realizar correções *a posteriori*. Fez observações também a respeito da fauna. Ponderou que não é necessário chegar-se a desmatar determinada área para que os animais que ali vivem sofram o impacto em seu meio – a movimentação, quer numa área de influência direta ou indireta da unidade de conservação, e tão próximo da Serra da Cantareira como no estudo em discussão, interfere no *habitat* de inúmeras espécies animais, dez delas em extinção, podendo mesmo levá-las à destruição. O **Secretário-Executivo do CONSEMA, Germano Seara Filho**, comentou, novamente a respeito dos padrões de qualidade do ar, ter sido organizado pelo órgão, tempos antes, um seminário internacional sobre o assunto, e do qual emergiram importantes propostas de revisão destes padrões. Na ocasião, relatou, o conselheiro Carlos Bocuhy propusera a formação de uma comissão mista interinstitucional, integrada pela CETESB, Secretaria do Meio Ambiente e Secretaria da Saúde, com o objetivo de se revisar os padrões de qualidade do ar aplicados em São Paulo e, a partir dessa revisão, propor novos parâmetros. O relatório resultante desse trabalho, segundo acrescentou, seria apresentado na pauta da reunião do dia 27 daquele mês, e estava desde então disponível em formato digital no sítio da Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo, na página do CONSEMA. Passou então e por último a palavra ao membro do Conselho assentado à mesa dos trabalhos, o **Capitão Samuel Robes Loureiro**, representante da Polícia Militar. O conselheiro preambularmente destacou que sua função naquela como em quaisquer audiências públicas, enquanto conselheiro do CONSEMA, era tão somente a de aferir o regular cumprimento do Regimento Interno do órgão naquele âmbito – observar se todos quantos se inscreveram tiveram assegurado o direito de se fazerem ouvir, se todas as prescrições do rito legal, enfim, foram integralmente respeitadas –, e que, naquele momento, após encerrados os debates, podia seguramente declarar que a audiência seguiu o rito legal, conforme disciplinado no Regimento Interno vigente. **Germano Seara Filho, Secretário-Executivo do CONSEMA**, informou que, independentemente de se realizar ou não nova audiência, o pleito seria levado a quem detém de direito a prerrogativa de decidir a respeito, no caso o órgão técnico da Secretaria, e anunciou que os interessados ainda poderiam, num prazo de cinco dias a contar da data daquela audiência, encaminhar qualquer contribuição que porventura desejassem ver anexada ao processo e com ele apreciada. Informou ainda, a pedido da vereadora Luiza Cordeiro, que seria realizada, no dia seguinte, na sala de reuniões da Câmara Municipal de Guarulhos, às 17h30, reunião

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

com o objetivo de se avaliar tudo quanto fora discutido naquela audiência. Depois de constatar que todas as etapas da audiência haviam sido cumpridas, agradeceu, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente, Bruno Covas Lopes, a presença de todos, e declarou encerrados os trabalhos. Eu, **Paula Frassinete de Queiroz Siqueira**, Diretora de Núcleo de Documentação e Consulta, lavrei e assino a presente ata.