



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

**Ata da Audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Linha 6 Laranja do Metrô (Trecho São Joaquim – Brasilândia)”, de responsabilidade da Companhia Metropolitana de São Paulo – Metrô, na cidade de São Paulo, em 08 de maio de 2012.**

Realizou-se, no dia 08 de maio de 2012, às 17 horas, no Auditório da Universidade Nove de Julho – UNINOVE MEMORIAL – Prédio da Graduação, na Avenida Francisco Matarazzo, 364, Água Branca, São Paulo-SP, a audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Linha 6 Laranja do Metrô” (Trecho São Joaquim – Brasilândia), de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô (Processo nº.116/2010). 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 dos Poderes Executivo, Legislativo, das organizações da sociedade civil, das entidades ambientalistas, enfim a todos que vieram participar da audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “**Linha 6 Laranja do Metrô**”, de responsabilidade da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Processo nº 116/2010). Declarou 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 indicava 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, apresentem suas contribuições, sugestões e críticas e tudo o que possa contribuir para melhoria dos estudos, 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 para garantir àqueles que tenham algo a dizer que possam fazê-lo de forma democrática e organizada. Expôs resumidamente as normas estabelecidas pela **Deliberação CONSEMA Normativa 01/2011** 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 do projeto, pelo empreendedor ou seu representante, e, em seguida, uma exposição detalhada dos estudos ambientais sobre ele elaborados. Explicou que, imediatamente após esta etapa da audiência, fazem 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, mas que falam em seu próprio nome, com direito a três minutos cada um. Manifestam-se, na sequência, os representantes de órgãos públicos das esferas federal, estadual e municipal; a seguir, os representantes do CONSEMA e dos COMDEMAS que se inscreverem, com direito também a cinco minutos cada um. Por fim, acrescentou, falam os representantes do Poder Executivo, seguidos daqueles que representam o Poder Legislativo, e arrematou que o motivo pelo qual os representantes desses dois poderes falam em último lugar é que só assim podem manifestar-se acerca das críticas, elogios e sugestões feitos pelos diferentes segmentos da sociedade que antes deles tenham se manifestado, e assim opinar ou oferecer esclarecimentos que eventualmente os pontos de vista expostos tenham suscitado. Reiterou que só poderia fazer uso da palavra quem se inscrevesse, e que, portanto, aquele que o desejasse e ainda não houvesse se inscrito, o fizesse. Declarou que se encontrava presente, nesta audiência, um representante da Divisão e Avaliação de Empreendimentos de Energia e Transportes da CETESB, o Engº Civil Rodrigo Passos Cunha, a quem convidou para compor a Mesa Diretora dos Trabalhos, que era presidida por ele, Secretário-Executivo. O Engº Civil **Rodrigo Passos Cunha**, representante da Divisão e Avaliação de Empreendimentos de Energia e Transporte CETESB, observou que aquela audiência pública tinha, entre outras finalidades, a de colher contribuições junto à população interessada, e que as informações coletadas passariam a fazer parte do processo de licenciamento ambiental em curso, sendo posteriormente analisadas em conjunto com a manifestação de outros



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

órgãos. Lavrado o parecer final da CETESB acerca da viabilidade ambiental do empreendimento, acrescentou, é ele encaminhado ao CONSEMA, a quem cumpre deliberar sobre o assunto, seja aprovando sem ressalvas o projeto, seja requerendo maiores informações sobre aspectos nele eventualmente obscuros ou, ainda, estabelecendo condicionantes e exigências adicionais àquelas já formuladas pela agência ambiental. Esclareceu que, atestada preliminarmente a viabilidade do empreendimento, é emitida a licença prévia, que, por sua vez, ainda não autoriza o início das obras – estudos são detalhados e aprofundados e novas exigências são estabelecidas para que se obtenha a licença de instalação. Pontuou que a implantação da obra é acompanhada durante toda esta fase do licenciamento, e assim também demonstrado o cumprimento de todas as medidas ambientais exigidas, muitas das quais desenvolvem-se inclusive após concedida a licença de operação, impondo contínuo monitoramento. Por fim, arrematou, concluído o parecer final, é este encaminhado ao CONSEMA, para que decida a respeito da viabilidade ou inviabilidade do empreendimento, e, em caso positivo, será concedida por este órgão a licença prévia. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da equipe responsável pela elaboração dos estudos ambientais. **Epaminondas Duarte Júnior**, assessor da Gerência de Planejamento e Integração de Transportes Metropolitanos do Metrô-SP, apresentou um breve histórico do projeto e seus objetivos e ofereceu informações sobre as diferentes etapas de sua execução e acerca dos prováveis impactos positivos e negativos que promoverá e as medidas de prevenção e de mitigação propostas. **Walter Sérgio de Faria**, Gerente Técnico Administrativo da empresa de consultoria Walm Engenharia e Tecnologia Ambiental, apresentou estudos e análises detalhadas sobre o meio físico e as diferentes intervenções que nele a obra promoverá. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. **Gilson Bueno Amaral**, representante da CDC Agostinho Vieira Vila Brasilândia, teceu comentários sobre os trabalhos realizados pela organização que representa, entre outros, aquele desenvolvimento com aproximadamente 300 crianças da escola infantil por ela patrocinada. Teceu comentários também sobre as invasões ocorridas em terreno localizado ao lado da entidade e questionou a veracidade da informação sobre implantação de projeto do CDHU nesse bairro. **Cândida Mendes**, representante do Movimento SOS Parque da Água Branca, propôs fosse o Parque da Água Branca contemplado pelo Relatório de Impacto Ambiental sobre essa obra, mais precisamente, suas nascentes, dado que haverá movimentação em toda a rede geológica, morfológica, hídrica, afetando córregos já canalizados. Especialmente porque, arrematou, as nascentes desse parque vão-se formando nos locais onde se localizarão os pontos de ventilação das estações Cardoso de Almeida e Monte Alegre. Por esse motivo, propôs que se fizesse um levantamento mais adequado e mais completo desse parque e que, caso nele ocorra tal interferência, seja oferecida uma contrapartida ambiental. **Jupira Cauí**, vinculada ao Movimento da Cidadania da Água Branca, declarou ser o propósito de sua intervenção abordar três questões: uma dizia respeito aos córregos; outra, à operação urbana consorciada ao Parque Água Branca; e a última, ao lençol freático. Em seguida perguntou se era possível fosse apresentada aos moradores dos Blocos 15, 16 e 17 – no entorno da Avenida Santa Marina, ou seja, no perímetro da Operação Água Branca – uma análise cruzada dos impactos que serão causados por essas duas obras, por não existirem nos estudos ambientais informações sobre a esse respeito. Lembrou que a construção da Linha Laranja do Metrô promoverá grande movimentação de terra e conseqüente abalo das estruturas das casas, a exemplo do que aconteceu, como se provou na Justiça, nas casas localizadas no entorno da Vila Charlotte. As casas de toda aquela região, ponderou, correm o risco de ter esse mesmo problema. Observou serem essas as razões que a levavam a solicitar fosse feita uma apresentação mais detalhada das providências que serão tomadas durante a execução das obras, principalmente no que diz respeito à drenagem e à movimentação da terra, pois é muito superficial o que está sendo dito. Brito comentou inicialmente que, como de todas as demais linhas do Metropolitano, a construção da Linha Laranja era aguardada há muito tempo. Referiu às dificuldades que se enfrenta para se ler o EIA/RIMA, pois requer uma obra árdua, e comentou também que ser difícil dificuldades baixá-la da internet. Acredita-se que o metrô, além de acarretar benefícios para a



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

população de São Paulo, os custos ambientais são aparentemente são mínimos. Observou que, no entanto, as informações sobre as extensões prometidas para essa linha – de Brasilândia até Pirituba e Jaraguá e a de São Joaquim até a Zona Leste, região da Avenida Anália Franco – geraram confusão na cabeça das pessoas. Passaram à etapa em que as pessoas se manifestam em seu próprio nome. **César Bucalon** pediu informações sobre o projeto definitivo dessa obra e **Luís Brasília** comentou inicialmente que já ouvira essas informações em 2010, no Rosas de Ouro, e que tinha dúvidas acerca da execução dessas obras, ou seja, se elas sairão efetivamente do papel. Declarou que a imprensa informara que as obras se iniciariam em 2016, e observou que, num período de 17 anos, apenas 70 quilômetros foram construídos. Lamentou a ausência na audiência do Secretário dos Transportes e referiu-se ao fato de nunca ter ouvido ele ou o Governador do Estado de São Paulo fazerem referências ao Metrô de Vila Brasilândia. Comentou que esse bairro não possui via de fundo e a única via de que a população se utilizava é a Via Parapuã. Ao concluir solicitou que tanto o Secretário dos Transportes como o Governador do Estado informem se essa linha será ou não construída. **Adalton Durigan** informou ter exercido a função de Subprefeito da Lapa na gestão da Prefeita Marta Suplicy e que, à época, tinha conhecimento da existência de projetos que visavam solucionar o problema de enchentes que ocorrem na região, com maior incidência na interseção entre as Avenidas Pompéia e Francisco Matarazzo. Acrescentou que, como era prevista a construção da Estação SESC Pompéia nas imediações dessas avenidas, fatalmente será inundada, se não forem executadas obras que previnam a ocorrência desse fenômeno. Observou que, como prevenção, se deveria debruçar sobre os estudos elaborados pela Prefeitura sobre o Córrego Água Preta. Orientou a que se analisassem também as decorrências da articulação das obras dessa linha com aquela que a Prefeitura assegura estar executando com vistas a minimizar a ocorrência de enchentes. Chamou atenção também para a reforma da Estação Água Branca – que constituirá ponto fundamental para articulação da Linha 6 com a Estação da Luz e, conseqüentemente, com a CPTM. **João Jaime Ramos** informou ser advogado e que, como historiador do Bairro Freguesia do Ó e região, tinha conhecimento de ter-se iniciado nessa região as primeiras “garimpagens” de ouro no Brasil, que acabou sendo descoberto, em 1580, em Pirituba, próximo do Jaraguá. Portanto, acrescentou, como essa região se liga historicamente ao ouro, solicitava à Companhia do Metropolitano de São Paulo que substituísse, em nome da memória do bairro, o nome “Linha Laranja” por “Linha Ouro”. Outra questão que trazia, observou, dizia respeito ao gargalo de trânsito que ocorria todo dia na saída do bairro, justamente no local para o qual se previa a implantação da Estão João Paulo I – Freguesia do Ó, o que contribuirá para torná-lo mais denso. Questionou se a Companhia do Metropolitano faria alguma intervenção que solucionasse esse problema e informou que tramitava na Câmara Municipal projeto de lei que determinava se fizesse uma intervenção nesse gargalo com a utilização do espaço reservado, para tanto, entre as Avenidas Nossa Senhora do Ó e Santa Marina. **João Mota** declarou que não encaminharia nenhuma proposta ou sugestão a ser adicionada ao EIA/RIMA, pois não possuía elementos para tanto, e que sua manifestação tinha o objetivo de transmitir sua apreensão em face dessas obras, até mesmo pela experiência de enfrentamento diário – tanto na saída como na entrada da Freguesia do Ó – do gargalo que acaba de ser referido. Solicitou também fosse cumprida a promessa de que as obras se iniciariam ao final do ano em curso. **José Carlos da Silva**, depois de declarar ser morador de Itaberaba, reiterou o comentário feito pelo seu antecessor acerca da ansiedade que dominava a todos, sobretudo às pessoas envolvidas no processo de desapropriação, como era seu caso. Requereu fosse feita uma comunicação adequada e personalizada a ser encaminhada a todas as pessoas envolvidas nesse processo, da mesma forma como a Prefeitura procede com o imposto predial e com as multas que envia. Argumentou que, sem dúvida, será exigida uma cota de sacrifícios de inúmeros anônimos que serão sacrificados nesse processo, o que já se manifesta na forma despersonalizada como se deu a comunicação do processo de desapropriação. Outro questionamento que fazia, observou, dizia respeito à avaliação dos imóveis; em primeiro lugar a informação sobre a avaliação dos imóveis, ou seja, a quem será delegada tal tarefa, se a empresas do segmento imobiliário e que, portanto, não são órgãos do Estado, ou se a técnicos



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

vinculados a esses órgãos, os quais inquestionavelmente só vêem um lado, que não é aquele que atende os interesses dos que serão desapropriados. Argumentou que indubitavelmente esses moradores deveriam ser antecipadamente comunicados, inclusive acerca da metodologia que será empregada, porque essa espera causa sem dúvida uma ansiedade muito grande. **Elizabete Fernanda Basílio Tamas** reiterou o posicionamento daqueles que a antecederam e que se referiram à ansiedade dos proprietários cujos imóveis serão desapropriados, até mesmo por não terem acesso a informações sobre esse processo. Mais ainda: não tem acesso sequer à informação precisa sobre a área a ser desapropriada e a legislação que orienta esse processo. Enfatizou a importância de essas pessoas serem informadas de forma clara e precisa sobre o local, instância ou fórum onde poderão obter tais informações, e assim deixarem de sentir a sensação de que são as únicas que terão de pagar a conta. Reconheceu que os moradores do bairro não discordam da importância de a cidade inteira dispor dos serviços do metrô, mas alguns, como ela, discordam de que só poucas pessoas terão de pagar o preço de se promover melhorias na cidade. Em síntese, observou que, na condição de proprietários, concordava que a obra fosse executada, que trouxesse benefícios para todos, e que os cidadãos cujos imóveis serão demolidos, como era o caso de seus pais – que trabalharam anos a fio para adquiri-lo –, fossem respeitados e, conseqüentemente, indenizados pelo valor de mercado. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. **Claudininho de Souza**, Vereador e Vice-Presidente da Câmara de Vereadores do Município de São Paulo, inicialmente enalteceu o Governo do Estado por ter cumprido a legislação e permitido que a população se manifestasse em relação à intervenção importante que ocorrerá na Freguesia do Ó e região. Declarou, a seguir, que falaria mais como cidadão e morador da região. Comentou que, durante os sete anos de mandato, sempre participou da Comissão de Esportes e Cultura da Câmara Municipal de São Paulo e que as pessoas que moravam nessa região conheciam a importância de equipamentos tanto da área da cultura como de esportes. Lembrou que o bairro da Brasilândia, por exemplo, era identificada pela falta de equipamentos de lazer, mas que, obviamente, seria ingenuidade sua solicitar ao Metrô que revisse o trajeto da Linha Laranja, com o objetivo único de suprimir as intervenções que ocorrerão nos equipamentos públicos da região. No entanto, observou, foi oferecida, durante a apresentação a informação segundo a qual, em função da Parceria Público-Privada–PPP, algumas empresas poderiam sugerir mudanças significativas no trajeto ora apresentado. Talo informação lhe permitia, por sua vez, solicitar fosse analisada a possibilidade de se evitar intervenções nos equipamentos públicos na região, em respeito até mesmo às difíceis lutas travadas nesse bairro para que ele recebesse alguns equipamentos públicos, como posto de saúde e equipamentos esportivos. Referiu que tais lutas que transcorreram durante muitos anos, e que, de repente, de uma hora para outra, em nome de um projeto importante como este da implantação de uma linha do metrô, esses equipamentos serão afetados. Por esse motivo, argumentou, s viermos a perder um só equipamento, que este seja substituído imediatamente por outro, para que as pessoas, especialmente os jovens da região, tenham acesso à diversão. Acrescentou que não apenas os equipamentos esportivos, como qualquer outro equipamento público que vier a sofrer intervenção, seja imediatamente substituído por outro ou por algum tipo de compensação. Lembrou que a primeira proposta apresentada, o que aconteceu no Caprichosos do Piqueri, essa linha entrava na Freguesia do Ó pela avenida João Paulo I e se dirigia até o circo-escola. Enfatizou que aquele trajeto, por se tratar de uma avenida de vale que se dirigia até o fundo e depois contornava à esquerda em direção a Brasilândia, poderia atender melhor toda a população, além de promover menores agressões. Finalizou declarando que deixava essas solicitações, que diziam respeito tanto à compensação dos equipamentos públicos que serão afetados como a uma eventual mudança de trajeto, de modo a seguir a Avenida João Paulo I. **Celino Cardoso**, Deputado Estadual, parabenizou todas as pessoas que fizeram a explanação, pelo belíssimo trabalho realizado. Declarou que, juntamente com o Vereador Claudinho de Souza, acompanhava de perto essa questão, e, igualmente de perto conhecia a angústia das pessoas, sobretudo daquelas cujos imóveis serão demolidos, dado já ter sido editado o decreto que declara ser de utilidade pública a área que será desapropriada. Informou ter estado constantemente em contato





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

com a diretoria da Companhia do Metropolitano de São Paulo e com a Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, solicitando que definam, com a máxima urgência possível, a quantidade e a localização dos imóveis que serão destruídos e como se dará sua avaliação. Acrescentou que, como referido, ninguém era contrário à instalação da Linha Laranja do Metrô, mas, mesmo assim, as pessoas cujos imóveis localizavam-se no trajeto dessa linha se sentiam angustiadas. Infelizmente, afirmou, sua reivindicação não vem obtendo uma resposta que dirima essa falta de definição, até mesmo por que é impossível defender a população para técnicos que se limitam a explicar tecnicamente os procedimentos adotados. É sabido, no entanto – ponderou –, que o critério por eles utilizado na escolha por um trajeto é aquele que causa menor impacto, porque, inquestionavelmente, aquele que aumenta o impacto, aumentará, consequentemente, o número de desapropriações. Argumentou que contava com o bom senso, que, pessoalmente, já conversara com o Governador Geraldo Alckmin, que assegurou que todas as desapropriações serão pagas pelo valor de mercado, e que, caso o proprietário não concordasse com o valor estipulado pela Companhia do Metropolitano de São Paulo, será um juiz quem nomeará outro perito para proceder à avaliação, o qual não possuirá qualquer vínculo com os órgãos envolvidos. Lembrou que o Estado só entrará na posse do imóvel quando o valor por ele pago já tiver sido depositado integralmente. Enfatizou que, infelizmente, não se terá essa resposta agora e ainda existem duas etapas a serem cumpridas, quais sejam, a concessão da licença prévia e a de instalação cujas condicionantes serão, respectivamente, a apresentação do projeto básico e a do projeto executivo. Argumentou que, portanto, a tramitação nessas duas instâncias são as razões da demora, e que existe realmente esse trabalho ainda a ser feito – pois uma linha de Metrô não é construída em poucos anos –, o que nos faz pedir a vocês compreensão, porque o projeto não está parado, mas caminhando, embora ainda demande um tempo razoável até ser concluído. Passou-se à etapa das réplicas. Respondendo às questões formuladas, **Epaminondas Duarte Júnior**, assessor da Gerência de Planejamento e Integração de Transportes Metropolitanos, informou: 1) foram elaboradas oito alternativas de traçado, em busca daquela que provocasse o menor impacto possível em uma região urbanizada como essa em que se pretende instalar a Linha Laranja; 2) o Metrô só desapropria estritamente para a área do empreendimento e, portanto, desapropriações previstas podem deixar de se efetivar, razão porque ele só declara “você será desapropriado” se tiver certeza de que a área do imóvel é imprescindível; 3) o sentimento de angústia é comum a todo aquele que será desapropriado, e, caso sejam publicadas notícias com informações não fornecidas pelo Metrô, – como, por exemplo, que 500 casas serão desapropriadas na Vila Brasilândia –, mas abstraídas pelo seu autor, o jornalista, com base na inferência que retira de vários dados o Metrô o procura e lhe assegura que ele “não sente nem conhece a angústia que isso causa nas pessoas”; 4) a informação foi dada por bloco, pois esta é a melhor situação para reconhecer tanto a melhor posição para passagem do trem como aquelas que são inconvenientes; 5) que o processo de elaboração do projeto passa por várias fases: a do planejamento, quando se estuda a macrorregião; a de elaboração do projeto funcional, quando se faz a escolha das alternativas, ou seja, quando se estuda a funcionalidade do empreendimento, e se responde às perguntas “onde é melhor eu colocar a estação?”; “onde é melhor colocar os acessos?”; “por onde a linha deverá passar?”, e a última quando são obtidas as informações do subsolo, ou seja, sobre a argila, a pedra, o maciço e outros elementos que o compõem; 6) que os técnicos comparecem às audiências para responder às questões cujos dados estejam disponíveis e, caso não estejam, eles os encaminharão tão logo seja possível. Depois que alguém da platéia, que não se identificou, declarou que o campo de futebol em Vila Cardoso será desapropriado não para implantação dessa linha do metrô, mas, sim, para construção de um terminal de ônibus, **Epaminondas Duarte Júnior**, respondendo ainda a uma questão formulada, informou que o método construtivo previsto para essa linha é o mais moderno que existe e é utilizado em todas as cidades do mundo, porque não rebaixa o lençol freático, cujo nível da água permanece aonde se encontra, e, por isso, todas as nascentes, todos os lençóis e todas as poluições não se movimentarão um milímetro, ao mesmo tempo em que, empurrando para a frente, o lençol não afunde e a água não adentra o túnel. No que se refere à Estação PUC, argumentou o



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

engenheiro, ela será escavada com um poço único, que será impermeabilizado, e construído um túnel numa camada inferior ao aluvião. Lembrou que na construção dessa estação será utilizado o mesmo método construtivo e que ela será uma estação muito profunda por causa do relevo, que é muito acidentado, e das rampas que o trem deverá subir e descer, em decorrência da grande altura dos prédios. Esclareceu que o projeto real é que essa linha sirva aos Distritos de Brasilândia, Freguesia do Ó, Pirituba, Limão, Água Branca, Perdizes, com um sistema de transporte rápido e de qualidade. Essa é a linha de metrô que será implantada, embora não devam ser descartados os meios e recursos financeiros para a sua implantação. Tudo o que foi apresentado mostra a importância da linha, os benefícios que promoverá e que o início das obras ocorrerá em março do próximo ano. Esclareceu também que, em relação à totalidade da rede, se eu somar a do metrô com a da CPTM, serão mais de 300 km de um sistema de transporte sobre trilhos, tal como acontece na Cidade do México. **Cecília Martino**, funcionária do Metrô, declarou que coordenava a área de relacionamento com a comunidade, e que, a partir do momento em que for conhecido o decreto de utilidade pública, a equipe irá a campo, de casa em casa, conversar com as pessoas e entregar uma notificação, uma carta, de que serão desapropriadas. Essa carta conterá todas as informações sobre os passos que serão dados no processo de implantação da Linha Laranja, inclusive o tudo o telefone para contato. Informou também que tanto os inquilinos como os proprietários, os proprietários de estabelecimentos comerciais, todos serão visitados. Entretanto, advertiu, essa notificação não ocorrerá amanhã, mas, provavelmente, nas próximas semanas. Informou também que as pessoas que não serão desapropriadas disporão também desse mesmo canal de comunicação para dirimir suas dúvidas e buscar qualquer tipo de orientação, de informação e para onde deverão encaminhar suas sugestões. Informou ainda que essas pessoas utilizarão um crachá semelhante ao que portava, e a carta que será entregue terá o timbre do Metrô e sua assinatura. **Senhor Carlos** declarou que exercia a função de advogado do Metrô e trabalhava na Coordenadoria de Desapropriações. Informou que não era o Metrô que fazia a avaliação dos imóveis, mas, sim, um perito judicial, nomeado por um juiz e, portanto, imparcial. O método de avaliação utilizado, esclareceu, são os vários métodos de engenharia, todos voltados para encontrar um valor de mercado do imóvel. Então, por exemplo, se o imóvel tem 45 anos de idade, mas aparenta apenas 20 anos, ou em decorrência de reformas ou do estado de conservação, o perito do juiz levará isso em consideração na hora de avaliar. Se o imóvel se localiza em uma avenida ou em uma esquina, se funciona para fins residenciais ou para fins comerciais, todos esses elementos também serão levados em conta nesse ato. Não se trata, portanto, observou, de uma avaliação unilateral, mas, sim, imparcial. Antonio Carlos declarou que tinha a função de coordenar as desapropriações realizadas pelo Metrô e enfatizou que um dos passos do processo judicial dizia respeito à medição dos imóveis. Referiu que falar de desapropriação é difícil, porque diz respeito à vida das pessoas, aquilo que construíram ao longo dos anos. Referiu que o Metrô reconhece toda a propriedade, tanto no que concerne às medições do terreno como às benfeitorias. O **Engenheiro Epaminondas Duarte Jr.** teceu considerações sobre os comentários feitos pelo Vereador Claudinho de Souza e o Deputado Celino Cardoso, após o que o representante da Walm Engenharia e Tecnologia Ambiental, Walter Sérgio de Faria, ofereceu as informações solicitadas pela Senhora Cândida Mendes, sobre o método construtivo, sobre a inclusão do Parque da Água Branca tanto no EIA como no mapa das unidades de conservação e áreas protegidas, sobre a análise dos recursos hídricos, que consta também desse estudo. Ofereceu informações também sobre os programas específicos para proteção dos recursos hídricos, em especial o processo de assoreamento na fase de construção do empreendimento e acerca da eventual contrapartida a ser oferecidas pelos empreendimentos em atendimento ao que estabelece a legislação do Sistema Nacional das Unidades de Conservação. Lembrou a Dona Jupira que a Operação Urbana Água Branca é de responsabilidade da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente enquanto a Linha Laranja 6 do Metrô é de responsabilidade do Estado. Reiterou que tinha certeza de que a equipe da CETESB fará uma análise desse estudo e, certamente, fará solicitação de informação complementar, qual seja, da análise integrada desses dois empreendimentos. Explicou ao Senhor Jorge Ducalon que



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

não se tratava de oito projetos, mas, sim, de oito alternativas de traçado, que foram todas analisadas. **Engenheiro Epaminondas Duarte Jr.** Reiterou que a equipe técnica do Metrô, cujos números de telefones haviam sido divulgados, estava disponível para examinar propostas de alteração ou de modificação. (Foi protocolado durante a audiência correspondência encaminhada pela Senhor Cândida Mendes, moradora da região e integrante do Movimento SOS Parque da Água Branca, o qual segue anexado.) Depois de constatar e informar que todas as etapas da audiência haviam sido cumpridas, o **Secretário-Executivo do CONSEMA, Germano Seara Filho**, esclareceu que todo e qualquer interessado teria o prazo de cinco (5) dias úteis, contados da data desta audiência, para enviar contribuições ou sugestões que tenham por finalidade o aperfeiçoamento do projeto. Acrescentou que tais contribuições deveriam ser encaminhadas ou pelo correio eletrônico, por meio do endereço [consema.sp@ambiente.sp.gov.br](mailto:consema.sp@ambiente.sp.gov.br), ou através dos Correios ou, ainda, serem protocoladas diretamente na Secretaria Executiva do CONSEMA. Agradeceu, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, Deputado Estadual Bruno Covas, a presença de todos e declarou encerrados os trabalhos da audiência pública. Eu, **Paula Frassinete de Queiroz Siqueira**, Diretora do Núcleo de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.