



**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 “Contornos Sul de Caraguatatuba e de São Sebastião e sobre o Relatório de Atualização do Projeto de Engenharia”, de responsabilidade do DER – Departamento de Estradas de Rodagem e da DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A.**

Realizou-se, no dia 03 de setembro de 2013, às 17 horas, no Ginásio de Esportes do Tebar Praia Clube, Rua Auta Pinder, s/nº, Centro, São Sebastião/SP., a audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente - EIA/RIMA do empreendimento **“Contornos Sul de Caraguatatuba e de São Sebastião e sobre o Relatório de Atualização do Projeto de Engenharia”**, de responsabilidade do DER – Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo e da DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A (Processo n. 062/2009). 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 – nas pessoas dos Excelentíssimos Senhores Eduardo Hipólito do Rego, Secretário de Meio Ambiente do Município de São Sebastião –, do Poder Legislativo – nas pessoas dos Excelentíssimos Senhores Marco Aurélio, deputado estadual por São Paulo, Professor Gleivison, Coringa, Ernanezinho e Marcos Fuly, todos vereadores pelo Município de São Sebastião –, do Ministério Público do Estado de São Paulo – na pessoa do Ilustríssimo Senhor Tadeu Salgado Ivahy Badaró, promotor de justiça da Estância Turística de Ilhabela –, das entidades da sociedade civil – nas pessoas dos ilustríssimos senhores Russo, representante do Movimento Topolândia sem Rodovia, de São Sebastião; César Felde, representante da Associação Amigos da Reserva do Mulin, de São Sebastião; Sílvio de Angelis Junior, representante da Fundação Mar, também de São Sebastião; e Fernando Puga, representante do Partido dos Trabalhadores/São Sebastião –, do Poder Judiciário, dos órgãos públicos, dos COMDEMAS, das entidades ambientalistas, da Polícia Militar Ambiental, enfim, a todos que vieram participar da audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente - EIA/RIMA do empreendimento **“Contornos Sul de Caraguatatuba e de São Sebastião e sobre o Relatório de Atualização do Projeto de Engenharia”**, de responsabilidade do DER – Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo e da DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A (Processo n. 062/2009). 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 e do projeto e/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 que aqueles que tenham algo a dizer 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, pelo empreendedor ou seu representante, do projeto ou proposta, e, em seguida, uma exposição detalhada dos estudos ambientais elaborados sobre ele/ela. 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, mas 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 dos COMDEMAS que se





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

inscreverem, com direito também a cinco minutos cada um. Por fim, acrescentou, fariam 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 poderão manifestar-se acerca das críticas, elogios e sugestões feitos pelos diferentes segmentos da sociedade que antes deles tenham se manifestado, podendo 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 desejasse fazê-lo e ainda não houvesse se inscrito, o fizesse. Informou que a Mesa Diretora dos Trabalhos era presidida por ele, Secretário-Executivo, e composta ainda por até dois membros do CONSEMA – e convidou o conselheiro Marcos Couto, que se encontrava presente, a também compor a mesa –, como também de um representante da área de licenciamento ou da área responsável pela proposta que está sendo discutida – na ocasião o engenheiro ambiental Camilo Fragozo Giorgi, gerente do Setor de Avaliação Ambiental de Projetos de Transportes Rodoviários da CETESB, a quem igualmente convidou a tomar assento à Mesa Diretora dos Trabalhos. **Luiz José Preto Rodrigues**, representante do DER, e **Antônio Cavagliano**, Gerente de Projetos da DERSA, apresentaram breve histórico do empreendimento, sua organização, etapas de desenvolvimento e objetivos, após o que a socióloga **Ana Maria Iversson**, representante da IGP Consultoria e Participações, empresa responsável pela elaboração dos estudos, apresentou uma síntese do EIA/RIMA, enfatizando os aspectos em que o projeto foi reformulado, incorporando propostas encaminhadas por ocasião da última audiência pública, e revisando grosso modo os impactos que o empreendimento promoverá, principalmente sobre os recursos hídricos e nos meios físico, biótico e antrópico, e as medidas de mitigação que serão implementadas com o objetivo de preveni-los ou mitigá-los. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Ministério Público do Estado de São Paulo. **Tadeu Salgado Ivahy Badaró**, promotor de justiça de Ilhabela, atuando junto ao GAEMA–Grupo de Atuação Especial do Meio Ambiente do Litoral Norte, sintetizou as grandes preocupações que dizem respeito ao empreendimento em duas apenas: a primeira delas cogitava se o resultado final de todas as obras estruturais que compunham o projeto realmente era desejado pela população impactada pelos “Contornos”, e a segunda indagação, em sendo positiva a resposta à primeira, era sobre como a população desejaria ver desenvolvido o processo de implantação da rodovia. Ponderando que o segundo questionamento afetava mais diretamente a atuação do Ministério Público, discorreu por primeiro a seu respeito. Destacou que a análise da legalidade do procedimento licenciador compete não apenas aos órgãos de fiscalização mas, de modo especial, ao Ministério Público realizar; que existem seriíssimos questionamentos com relação à qualidade dos estudos de impacto ambiental que subsidiam esse licenciamento, sobretudo face à recusa de se levar a efeito um estudo de impactos cumulativos e sinérgicos de todas as obras estruturais que estão acontecendo no Litoral Norte – as de duplicação da Rodovia dos Tamoios em seus trechos Planalto e Serra, como ainda as obras do Contorno Norte e Sul (aqui discutida) e a de ampliação do Porto de São Sebastião –, posto que se reconhece que é à viabilização deste último projeto que se prestam todos os demais. Defendeu a necessidade de confecção de um estudo comparativo entre cada um dos estudos de impacto ambiental que legitimaram o licenciamento prévio de cada uma das respectivas obras, e registrou ter profundas restrições à resistência demonstrada pelos órgãos licenciadores em realizar essa análise de forma conjunta. Reiterou que tal estudo é absolutamente primordial se se deseja fazer uma mudança estrutural de grande porte. Informou que o Ministério Público Estadual atua nesse licenciamento em colaboração com o Ministério Público Federal, e que está sendo formado um grupo técnico que reúne geógrafos, geólogos e assistentes técnicos dos dois órgãos, com vistas a uma análise mais responsável de todo esse aparelhamento técnico que dá suporte ao processo de licenciamento, e opinou parecer-lhe precipitada a expedição da licença prévia naquele momento. Quanto ao questionamento sobre se Ilhabela deseja de fato ver modificada sua vocação socioeconômica, lembrou que a região que afetará o projeto possui – dentre áreas de preservação permanente, áreas de proteção ambiental, parques estaduais e parques municipais, entre outros – mais de 80% do território protegido,





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

sendo a área considerada de inegável importância ecológica; que a geografia do Litoral Norte era extremamente rica sob o aspecto de sua biodiversidade, e que portanto era preciso que a sociedade diretamente interessada se envolvesse modo mais efetivo nos debates, manifestando com maior clareza se quer ou não ver modificada a fisionomia de sua região, que será por certo profundamente transformada se levado a efeito o projeto ora discutido. Declarou que o licenciamento em tela constituía a mais importante discussão por que passou a região nos últimos cinquenta anos, e mencionou ao final as manifestações públicas que ocorreram no mês de julho em diversas cidades do país e que atestam a eficácia das iniciativas em que a população, efetivamente imbuída do propósito de defender seus interesses, exerce a pressão necessária para exigir de seus representantes formais que de fato a representem. E agradeceu. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. **Russo**, representante do Movimento Topolândia sem Rodovia, de São Sebastião, queixou-se da pouca ou nenhuma receptividade dos empreendedores aos clamores da população direta ou indiretamente impactada pelo empreendimento, e indagou para onde seriam realocadas as famílias expropriadas de Topolândia, uma vez que São Sebastião não mais admite qualquer projeto de expansão imobiliária. Chamou a atenção para a falta de sensibilidade da DERSA para as questões sociais, destacando, entre outros, o histórico de mau pagador que a empresa ostentaria, e registrou enfaticamente seu posicionamento contrário à implantação da rodovia e em defesa da história e da herança cultural locais. Observou que o turismo litorâneo depende fundamentalmente da preservação do patrimônio natural da região, e que, se necessário, a população local irá às ruas na defesa de seus legítimos interesses. Teceu comentários críticos acerca da prepotência do Estado, representado por seu Governador, assim como da violência de se expropriar moradores tradicionais da região, alguns deles bastante idosos, e preconizou que o que o PSDB fazia ao atropelar os interesses locais seria fatalmente respondido – no momento apropriado e à altura – nas urnas. Terminou conclamando a população da zona de impacto dos Contornos a sacramentar seu repúdio ao empreendimento. **César Felde**, representante da Associação dos Amigos da Reserva do Mulin, de São Sebastião, comentou que as conquistas cumuladas desde o projeto inicial até aquele momento eram mérito exclusivo da população local. Protestou quanto ao caráter pouco esclarecedor das audiências públicas sobre a rodovia, e exemplificou com o cálculo comparativo do custo das desapropriações previstas com o projeto de se realizar toda a obra em túneis, proposta há muito cogitada e no entanto jamais contemplada no projeto. Exemplificou com situações por ele experienciadas o que parecia denotar o descaso da DERSA pelos interesses locais, pontuou que o empreendedor não possuía o capital necessário à realização da obra pretendida nos melhores moldes e com as especificações ideais, e concluiu que, por esta razão, deveria aguardar a ocasião em que tivesse condições de assumir o ônus dos investimentos necessários para levar a efeito a proposta que melhor satisfizesse aos anseios da população. **Sélio de Angelis Junior**, representante da Fundação Mar, de São Sebastião, confidenciou estar preocupado sobretudo com os impactos ambientais do empreendimento. Disse acompanhar todas as reuniões em que a obra é discutida, e lembrou que é dever do empreendedor efetuar as compensações ambientais, assim como o pagamento das indenizações às famílias expropriadas, nos termos em que acordado com o órgão licenciador. Comentou que mesmo a população que não foi diretamente impactada pelo empreendimento o será, via indireta, por meio dos reflexos sobre o turismo e sobre a cultura local, razão pela qual entendia que os estudos em tela deveriam ser aperfeiçoados. Ponderou que a pertinência da obra deveria ser discutida face aos severos impactos que provocará, e que, definido ao final o projeto, as compensações eventualmente fixadas deveriam atender ao interesse geral do município. Concluiu reiterando que a cidade precisa ser recompensada na justa medida pelos impactos que a obra certamente produzirá. **Fernando Puga**, representante do Partido dos Trabalhadores, de São Sebastião, chamou a atenção para a falta de respeito com que a DERSA tratava os interesses da população local, e alertou existirem inúmeros aspectos críticos no projeto em debate. Destacou inicialmente que todas as oitocentas e vinte e duas desapropriações requeridas pelo projeto dizem respeito a áreas irregularmente ocupadas, e que legalmente não se escoram, portanto, em escritura





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

pública. A quitação das indenizações decorrentes dessas expropriações – prosseguiu – tem como requisito a regularização da condição registral desses imóveis, o que somente pode se consumir mediante a interposição de ação de usucapião, cujo trâmite percorre um período mínimo de um e meio a dois anos. Destarte – arrematou – não há como o Estado e o DERSA cumprirem com o compromisso assumido perante essas famílias, ou seja, indenizando-as em até seis meses. Não bastasse a demora, que garantia ter-se-á de que o *quantum* indenizatório, já atualizado segundo os índices de reajuste oficiais, não ficará aquém dos aumentos ditados pelo mercado imobiliário, impossibilitando a aquisição de um imóvel em condições correspondentes ao objeto da desapropriação? – perquiriu. Indagou se alguma das alternativas locacionais propostas ao projeto ao longo do procedimento licenciador havia sido considerada pelo empreendedor, e observou que até aquele momento nenhuma alteração no projeto a respeito havia sido aventada pela DERSA. O assunto foi levado às instâncias partidárias – prosseguiu –, depois aos deputados estaduais Marco Aurélio e Carlos Zaratini; realizou-se uma mobilização junto à Prefeitura Municipal e Câmara de Vereadores. Apresentada à Transpetro a mesma demanda à Transpetro, a empresa, através de seu presidente, Sérgio Machado, determinou se fizesse estudo de viabilidade da mudança de lugar do tanque, desde que apresentada proposta para tanto apta. Reforçou que as propostas que apresentara eram todas elas factíveis, e fez votos de que o empreendedor envide seus melhores esforços na eleição do traçado ideal. Passou-se à etapa em que se manifestam as pessoas que, sem representar nenhum órgão ou entidade, falam em seu próprio e exclusivo nome. **Camila Aquino**, na esteira do que dissera César Felde, comentou que tudo quanto a DERSA assentiu fosse incorporado ao projeto somente o foi por conta da intensa participação popular no processo de discussão do empreendimento e da anuência, pela população interessada, em assumir, na qualidade de corresponsáveis, o resultado das modificações propostas. Destarte, parabenizou a população sebastianense pelo modo como assumiu a responsabilidade pelo encaminhamento das decisões que lhe dizem respeito. Apresentou outrossim alternativas de traçado ao proposto pela concessionária, descrevendo os mais relevantes impactos produzidos por cada uma delas, e enfatizou ser possível efetivamente evitar as desapropriações em Topolândia, em que pese nesse posicionamento também a questão – anteriormente colocada – que diz respeito aos entraves burocráticos com a regularização da documentação dos imóveis e postergação do pagamento das respectivas indenizações. Agradeceu uma vez mais a participação da comunidade em todo o processo de discussão das obras, e terminou declarando que as alterações podem, sim, ter lugar no âmbito do município, desde que lhe sejam benéficas, e conclamou todos quanto presentes à audiência a continuarem ativamente defendendo os interesses de São Sebastião. **Denise Moura Estevaleto** lembrou que nos anos de 1970 a Petrobrás deu causa a incêndio de grandes proporções em São Sebastião e que seu pai, então morador da área atingida, surpreendeu aos amigos ao adquirir um terreno no Jaraguá, lá edificando um sítio e passando a plantar mandioca e abacaxi, entre outros cultivos. Sublinhou que área, passados já tantos anos, permanece entretanto com vocação eminentemente rurícola, nada obstante as modificações que tem sofrido. Comentou que a população do bairro, muito embora constitua o segundo maior colégio eleitoral do município, não é politicamente ilustrada tão bem articulada quanto a de outros, e requereu, a tantos quantos pudessem oferecê-lo, apoio na defesa de seus específicos interesses. Elencou todo um rol de impactos socioambientais que o empreendimento provocará, citando situações fáticas para melhor ilustrar seu caráter e dimensões. **Ilveri Picoli** mencionou as dificuldades atinentes à realocação das famílias carentes da região por que passará a estrada, e questionou a razão pela qual não teria a DERSA definido os valores a título indenizatório devidos. Lembrou que falta à maioria desses moradores título de propriedade de seus respectivos imóveis, e que este, entre outros elementos, trazia à discussão a própria pertinência da obra, tal como concebida. Declarou considerar, enquanto engenheiro, tecnicamente viável a proposta de se fazer o inteiro traçado em túneis e outros expedientes de obra extraordinários, e propôs fosse a ideia com seriedade considerada. **Luzia Peixoto Gandra da Silva** repudiou a expropriação das famílias da região, muitas delas hipossuficientes, denunciando a falta de sensibilidade social com que a DERSA trata a questão. Defendeu enfaticamente fosse







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

respeitada a vontade dos moradores da área afetada diretamente pelas obras da rodovia, argumentando ser inadmissível o progresso a qualquer custo. **João Amorim**, morador de Topolândia há quarenta anos, ponderou faltar ao Governador do Estado, Geraldo Alckmin, senso democrático e sensibilidade às grandes questões sociais, e exigiu fossem respeitados pela administração estadual os legítimos interesses locais. A esse respeito, considerou absurdo que o projeto fizesse a rodovia cruzar Topolândia, e declarou que a comunidade envidará seus melhores esforços conjuntos no sentido de evitá-lo. **Bebeto**, cidadão sebastianense e residente em Topolândia, declarou que não se opunha essencialmente à obra, mas sim à sua passagem pelo bairro. Recordou o fato de que inúmeras são as alternativas ao traçado, e que o impacto social de sua passagem por Topolândia era descomunal. Contestou dados fornecidos pela consultora Ana Maria Iversson, segundo os quais apenas cerca de cem moradias seriam diretamente afetadas pelas obras, e lembrou que cada moradia abriga entre duas e três famílias. E reiterou seu repúdio à proposta de fazer seccionar a Topolândia pela rodovia. **Carlito** lembrou sua trajetória em defesa da democratização do país e lamentou a total ausência desse espírito democrático naquilo que chamou “ditadura imposta pelo Governador Alckmin e pela DERSA”, referindo-se ao fato de que estes, ao arrepio da vontade popular, não se faziam em nenhum momento receptivos à discussão acerca do traçado da rodovia. Sublinhou a propósito que mesmo a Petrobrás mostrou-se disposta ao diálogo, enquanto a DERSA permanecia irredutível em não dialogar acerca das questões polêmicas do projeto. Asseverou que, mesmo assim, iriam para a guerra, porque quem manda no Brasil é o povo, e que é ele quem sustenta a cidade, que conta com 20 mil habitantes. Acrescentou que o povo está disposto a repetir esse movimento para que seu território não seja atravessado por nenhuma rodovia. Relatou que morava no Topo há quarenta anos e que conclamava todos os companheiros para sair às ruas, mobilizar-se para que não se construa nova rodovia. **Maique Buzer** declarou que tinha algumas colocações a fazer e elas diziam respeito aos graves problemas de tráfego que o Município de São Sebastião enfrenta e que o leva a conceber como inexequível o projeto apresentado, uma vez que não se embasa em um plano municipal de tráfego. Acrescentou que todo morador antigo sabe muito bem que o acúmulo de tráfego nessa rodovia ocorre há dois, três anos, problema este que só tende a piorar, e que a solução apresentada não é suficiente para resolver este grave problema. Argumentou que o sistema de transporte possui dois níveis: um, rodoviário-turístico, à beira-mar; outro, que ligará o Porto de Santos, futuramente, ao Porto de São Sebastião. Lembrou que há vinte anos propôs a alternativa que consistia na construção de um túnel que começaria na Estrada do Limeira e chegaria a Guaecá onde se situaria uma grande praça de distribuição de tráfego tanto para a Costa como para a região de Barequeçaba. Outro braço – adiantou – passa pelo Buraco do Caiçara, para atender à cidade. Acrescentou que, no entanto, trata-se de uma irracionalidade, de um crime, implantar esse projeto sem se apoiar em um plano municipal que leve em conta o impacto que uma rodovia desse porte promove na urbanização, o qual se testemunha quando se vê a avenida totalmente tomada por carros às 08h00 da manhã. Reiterou a necessidade de se implantar um planejamento municipal que abranja o Município por inteiro e que contemple duas alternativas – uma que passe por trás da planície, integrando o Sertão do Cacaú, e que, através de um túnel, chegue até a reta da Barra do Una; outra que requer a construção de outro túnel, que chegue, como já disse, à Petrobrás, precisamente nos fundos do Guaecá, pelo Buraco do Caiçara. Enfatizou que, como se reconhece que a Petrobrás é uma vaca sagrada, ninguém examinou a exequibilidade de tal plano e nem o submeteu à apreciação da empresa. Todavia – argumentou –, frente ao grande vulto de recursos que a execução de um sistema de túneis e viadutos requer, ou seja, frente aos custos gigantescos que a implementação do projeto implica, os custos com as desapropriações serão mínimos, não encontrando respaldo, portanto, o argumento de não se indenizar moradores cujos imóveis não possuem escritura, embora aí residam há anos. **Dio Reis** inicialmente ofereceu um relato de sua vinda para São Sebastião há seis anos e acerca das tentativas malsucedidas que empreendeu na procura de terreno para construir sua casa e que não se localizasse nas encostas. Acrescentou que, finalmente, encontrou um terreno no Jaraguá, com escritura definitiva e registro em cartório do imóvel e com todos os impostos pagos. Informou que





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

construiu nele, em quinze dias, sua casa, e que, agora, acaba de ser informado que serei desapropriado, pois sua casa se localiza no último trecho do Jaraguá, precisamente na curva que segue em direção de Caraguatatuba. Informou que, atrás de sua casa, existe uma área que pertence à Prefeitura e que mede, aproximadamente, 10 mil metros, na qual não existe nada, nem mesmo uma árvore, motivo por que por ela poderia passar a estrada. Acrescentou que, no entanto, ao questionar um representante da DERSA a esse respeito, ele respondeu que era impossível tal empreitada, uma vez que já havia sido feita a sondagem do terreno, o que se lhe revelou inverídico porque testemunhou que a sondagem estava sendo executada pela primeira vez, dias depois de o funcionário ter-lhe fornecido essa informação. Argumentou que não pretendia receber dinheiro, mas, sim, que lhe dessem um terreno legalizado em São Sebastião. Esclareceu, também, ter verificado que há alguns dias a Queiroz Galvão desmatou uma área enorme bem atrás de sua casa e que nela construiu um canteiro de obras, e, ao que tudo indica, sem autorização, uma vez que até água e luz lhe pediram emprestado. Declarou ainda que as informações que acabara de oferecer era uma denúncia. **Lucelmo Lacerda de Brito** observou que o Promotor Tadeu Salgado Ivahy comentou sobre a necessidade de ouvir o que a sociedade tem a dizer e que tal procedimento constitui uma exigência do Estatuto das Cidades. Declarou, em seguida, que esse processo de licenciamento, em sua leitura, estava viciado pela ausência do diálogo com a sociedade, uma vez que, por um lado, o processo de divulgação foi ridículo, absurdo, e, por outro, esta, que é única audiência pública realizada, teve início às 17h00, o que implica excluir, do processo de licenciamento, a participação dos trabalhadores da Topolândia, Morro do Abrigo, Jaraguá e Ilhabela, que, em hipótese alguma, têm condições de neste horário estarem presentes na audiência. Relatou que, no dia anterior, perguntara a seus alunos do Bairro da Topolândia – cuja população será afetada – se eles tinham conhecimento da realização dessa audiência e só um respondeu afirmativamente. Mas, enfatizou, era de se esperar que o público-alvo não fosse atingido pelo processo de divulgação, uma vez que só três faixinhas com informações a respeito foram fixadas em toda a cidade. Declarou reconhecer vergonhoso o papel que o CONSEMA representava e que não se prestaria a fazer artimanhas para mitigar ou para burlar o mecanismo democrático previsto pela legislação. Declarou que a sociedade formulou uma proposta que já está oficializada pela Câmara Municipal de Vereadores de que seja construído um túnel com três respiros e saídas diferenciadas no Topolândia, proposta esta que pode ser executada com ou sem o aval da Petrobrás. Referiu-se a uma série de contradições que reconhecia presentes nas informações oferecidas pela DERSA. Referiu-se à pequena soma de recursos para execução da proposta e, também, aos pequenos valores que a empresa se propõe oferecer como indenização dos imóveis que serão demolidos. Apresentou em detalhes a proposta. **Lindalva Silva de Oliveira** manifestou sua indignação com a forma como as pessoas estavam sendo tratadas pela DERSA, considerando inadmissível que as pessoas se submetessem a esse tratamento. Relatou que a população já havia denunciado a situação numa reportagem realizada pela TV Vanguarda e apresentado uma proposta que o repórter transmitiu ao Governador e à qual este, por sua vez, não ofereceu resposta alguma – pelo contrário, continuou investindo para que fosse implementada a proposta de traçado da rodovia que passa por cima da casa das pessoas – com a de um ex-funcionário do DER, hoje com setenta e sete anos e aposentado, e que lutou durante toda a sua vida pelo desenvolvimento de São Sebastião. Declarou que lhe causava indignação esse tipo de tratamento, porque entendia que o progresso deveria vir, mas de maneira sustentável, ou seja, que o progresso precisava vir, mas as pessoas que construíram a cidade não poderiam ser simplesmente despejadas e alijadas. **Carlos Puríssimo** lembrou que, há mais ou menos trinta e cinco anos, foram discutidos nesse clube os estudos ambientais que formalizavam a proposta de construção da Rodovia do Sol cujo traçado acabaria em Porto Novo. Lembrou também que, liderada pelo Movimento de Preservação de São Sebastião e por uma comissão de moradores, uma massa popular vetou tal projeto – o que ocorreu, portanto, de baixo para cima –, ou seja, disse não a essa rodovia que, a seus olhos, seria construída sem critérios. E assegurou que esse projeto até agora não foi implantado. Enfatizou que, da mesma forma, os senhores e senhoras e as autoridades presentes tinham de saber que a voz do povo, a voz dos





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

moradores, tinha de prevalecer novamente – em outras palavras, tinha de haver respeito pela população, respeito por aqueles que se radicaram no Município há quarenta anos ou mais. Reiterou que o fato de o Município não contar com um planejamento municipal, e não contar, portanto, com uma boa rodovia era culpa dos governantes anteriores, e que isso não autorizava que a implantação de uma estrada ocorresse com base em um projeto que exigiria a destruição de lares e que se daria, portanto, pela via dos fatos. Observou que se isso acontecesse o caos social se implantaria em São Sebastião. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. **Professor Gleivison** declarou que principiava a conversa pedindo às autoridades e às empreiteiras que desenvolvessem o sentimento de sensibilidade ao lidar com São Sebastião, pois se lhe afigurava lamentável o fato de não ter sido atendida nenhuma das demandas formuladas e reiteradas pela população nas incontáveis vezes em que se pronunciou. Denunciou que muitas pessoas presentes nessa audiência riram quando os moradores formularam suas demandas, mas lembrou a todos que elas diziam respeito e se referiam a um direito inalienável do cidadão, que era o direito à moradia. No entanto, observou, até mesmo a seus olhos apresentava-se inexequível que o Estado assumisse gastar volumosos recursos para abrigar famílias e pessoas humildes, o que tornava essa celeuma uma briga injusta e violenta. Em outras palavras, observou, tratava-se de um estupro que o Estado de São Paulo mais uma vez praticava com o Município de São Sebastião. Questionou se poderia se ter humildade necessária para ouvir os moradores defendendo ideias, propostas e sugestões sem rir ou deles gozar, abrandando um pouco a arrogância que confere a alguns sua formação técnica e que os faz imaginar que um reles cidadão não pode em hipótese alguma contribuir com um órgão tão importante e imponente como a DERSA. Conclamou a todos a descerem do pedestal e a aceitar a sugestão do povo, que perderá suas casas, e que apenas contesta dizendo: “não estamos felizes com essa possibilidade”. Perguntou se um novo Pinheirinho estava surgindo em São Sebastião, se o objetivo da postura do Estado era contribuir para que as pessoas partissem para violência, queimassem tratores e pneus, pois tudo levava a crer que tais atitudes não só eram esperadas como permitidas pelo Estado. Argumentou ser evidente que a população de São Sebastião se sentia injustiçada com o que o Estado estava propondo e com o argumento sempre levado a efeito pelos seus representantes em situações como essa, ou seja, de que a contestação outra coisa não era senão uma contestação partidária. **Coringa**, vereador pelo Município de São Sebastião, observou ser evidente o descontentamento geral não apenas do povo sebastianense, mas da população de todo o Litoral Norte com a forma como vem sendo tratada em seus legítimos interesses pelo DERSA e, com ele, pelo próprio Governo do Estado. Parabenizou a todos quantos conseguiram se fazer presentes àquela reunião, frequentemente com prejuízo de seus compromissos pessoais, e lembrou que o evento constituía obrigação do Estado, a quem é atribuída a incumbência legal de esclarecer acerca do empreendimento qual seja. Lamentou, nesse contexto, que a população seja apenas consultada, e ponderou ser necessário atribuir-se peso decisório àquilo que hoje permanece como mera consulta popular. Denunciou, enquanto cidadão sebastianense e morador de Topolândia, que a obra em questão, destinada tão-somente a quitar compromissos de campanha, era uma obra do Estado, e não do Município de São Sebastião, a quem de modo algum favorecia, e lamentou o impacto tributário e sobretudo socioambiental do empreendimento. Mencionou propostas de alternativas ao traçado da rodovia, todas viáveis, porém rechaçadas pela estatal. Declarou que comunidades, Câmara Municipal e Prefeitura atuavam em sintonia na defesa dos interesses da população sebastianense, e que a municipalidade não licenciará o projeto enquanto este continuar a exibir os sérios problemas que exhibe, assumindo mesmo o ônus de uma eventual judicialização da demanda, que teme possa ser a única solução para os impasses que se apresentam. Encerrou sua manifestação discorrendo acerca do custo social do progresso. **Ernaninho**, também vereador por São Sebastião, informou que diversos vereadores não puderam se fazer presentes em razão de compromissos inadiáveis na Capital Federal, relacionados ao vazamento de óleo no Município de Itatinga, e que o Prefeito ficara preso em Barequeçaba, em razão da ocorrência de acidente de que resultou a interdição da rodovia que conecta o município a São Sebastião. Sob pena de estar sendo repetitivo, uniu-se a quantos lamentavam que a





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

audiência pública tivesse apenas caráter consultivo, e não decisório, e conclamou a população a articular-se em prol de seus interesses. Chamou a atenção para o desrespeito com que o Estado tratava, no licenciamento ora discutido, a vontade da população das cidades litorâneas afetadas pela obra, haja vista a pequena representatividade, em nível estadual, de seu colégio eleitoral, que não ultrapassa ao todo duzentos mil eleitores. Comentou que, segundo declarara o Prefeito, que resistiria até onde possível contra as pressões do Governo do Estado para licenciar a obra, e que atingem também a Câmara de Vereadores, e colocou-se disponível para, na qualidade de vereador, defender São Sebastião com todos os instrumentos que tem à mão. Considerou vergonhosa a relutância do Estado em discutir alternativas de traçado aos Contornos, e propugnou pela utilização de túneis, segundo ele tecnicamente viáveis. Encerrou declarando que o povo sebastianense exigia respeito das autoridades estaduais.

**Marcos Fuly**, vereador da Câmara Municipal de São Sebastião, referiu seus temores no que tange à expropriação e realocação das famílias de Topolândia, assim como sobre os critérios a pautar a definição do *quantum* indenizatório. Questionou a realização de estudos de impacto de ruído, e clamou por respeito, da parte do Governo do Estado, pelos interesses da população diretamente afetada pela obra. Sublinhou que nenhum elemento técnico era impediante da reformulação do traçado da rodovia, deslocando-o em pelo menos cem metros da proposta atual. Reconheceu que o Estado tem o poder de fazer valer sua vontade contra a da população, e declarou que lutará até a última instância por fazer com que os interesses do povo de São Sebastião sejam respeitados e na justa medida considerados. Ao final, rogou ao Governador se mostrasse minimamente sensível aos clamores do município.

**Marco Aurélio**, deputado estadual, registrou sua indignação com o horário – em sua opinião demasiado cedo – e a deficiente divulgação da audiência pública, aquém da necessária a se possibilitar o mais amplo acesso ao evento. Noticiou que, segundo informações que recebera acerca de audiência à qual não pudera estar presente, teria sido apresentada proposta alternativa ao trajeto inicialmente proposto, e que autoridades da Transpetro comprometeram-se na ocasião a analisá-las em profundidade, o que, garantiu-se, estava sendo no momento feito. Mencionou ofício que lhe foi encaminhado pelo vereador Gleivison, tratando da dificuldade que os estudantes do Litoral Norte enfrentam, após concluírem o ensino secundário, ao terem que se deslocar para municípios como São José, Jacareí, Caçapava e Taubaté para dar prosseguimento a seus estudos. Comentou que enquanto questões de tal relevância tinham seu equacionamento desdenhado, aos Contornos, diversamente, o Estado dava atenção prioritária. Comentou ainda que o furor com que o Governo do Estado busca aprovar o empreendimento em tela se deve justamente ao fato de não se haver introduzido as discussões a respeito em mandatos anteriores. Enfatizou o aspecto deliberativo que, segundo entendia, deveria compor a audiência pública, e socorreu-se da Constituição Federal, artigo 37, para discorrer acerca da eficiência na gestão pública, destacando que o rol de benefícios que o empreendimento traz se apequena na comparação com os malefícios que carreará. Um cidadão, morador de Jacareí, esboçou paralelo entre o empreendimento em discussão e outro, licenciado num bairro chamado Pinheirinho, e disse temer que o atual siga a mesma sina, no sentido do que apelou ao Governador do Estado. Teceu um trágico panorama futuro de Topolândia, ponderando que a política não pode se prestar à destruição de vidas humanas. Defendeu enfaticamente a discussão de um novo traçado, sublinhando ao final que a administração pública deve servir as pessoas, jamais oprimi-las.

**Eduardo Hipólito do Rego**, Secretário do Meio Ambiente de São Sebastião e ex-conselheiro do CONSEMA, excogitou que o conceito de meio ambiente veio se modificando ao longo do tempo, de modo que hoje todas as grandes questões ambientais são analisadas sob a ótica socioambiental – a defesa da natureza necessariamente inclui também a defesa dos seres humanos. Destacou que o licenciamento em tela padecia de vício fatal: a municipalidade ainda não havia sido ouvida acerca do empreendimento. Ponderou, ainda sobre o tema e na qualidade de advogado, que o procedimento licenciador não se havia desenvolvido em estrito respeito a tudo quanto determina a Resolução CONAMA 237, em especial a seu artigo 5º, que dá ensejo, no âmbito do licenciamento, à manifestação do município interessado a seu respeito. Lembrou que a possível alteração do traçado deverá obrigatoriamente oportunizar a realização de nova







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

audiência pública. Noticiou ao final que, segundo lhe haveria informado representante da DERSA, a empresa já depositara junto à Câmara de Compensação o valor de 6,5 milhões de reais, que, declarou, o município se empenhará com todas as suas forças para que seja investido integralmente em São Sebastião. **Ernani Primazi**, Prefeito de São Sebastião, desculpou-se pelo atraso, decorrente de interdição da rodovia em razão de acidente de trânsito e que se prolongou por cerca de três horas. Declarou que algumas das propostas discutidas com as comunidades interessadas e apresentadas ao empreendedor foram a contento atendidas, mas que quatro pontos críticos – segundo ele perfeitamente equacionáveis – ainda subsistiam, e que atinavam aos gargalos de Toplândia, Morro do Abrigo e Enseada, entre outros. Destacou que, enquanto o empreendedor não anuir nas necessárias modificações no projeto, a Prefeitura não emitirá nenhuma certidão a respeito. Repugnou a postura intransigente do empreendedor, enfatizando que sem as modificações que o projeto necessita seu licenciamento não vingará. A adaptação do trajeto da rodovia, nos quatro gargalos que apresenta, sintetizou, deve ser operada e formalizada sob a supervisão do Ministério Público Estadual, sob o risco de restar pendente de cumprimento. Mencionou pedido de utilização de vias de acesso do próprio município no curso das obras do túnel e até que se encerrem, o que sobrecarregará as vias e trará prejuízos aos bairros margeantes, e encerrou defendendo que, pautados numa boa disposição, é perfeitamente possível conciliar os interesses da população com os do empreendedor. Passou-se à etapa em que tem lugar as réplicas e esclarecimentos ofertados pelo empreendedor e equipe consultora. A socióloga **Ana Maria Iversson** enalteceu a importância da audiência pública no bojo do procedimento licenciador, mormente por trazer ao projeto grande número de propostas e contribuições interessantes, frequentemente incorporadas ao empreendimento em discussão. Destarte, declarou que a DERSA não se negava a negociar as questões objeto de controvérsia, e que o compromisso socioambiental que marcava a atuação da empresa lhe autorizava a discutir as alternativas até que por fim se repousasse numa solução de perfeito consenso, livre de interferências políticas. Em oportuna digressão, lembrou que, quando da apreciação pelo CONSEMA do empreendimento Rodovia do Sol, em 1989, fora este repellido pelo Conselho sob o argumento de que não havia nem infraestrutura urbana, nem tampouco arcabouço institucional e legal em vigor aptos a fazerem frente às insurgentes ameaças ao meio ambiente, contexto que entretanto sofrera desde então profunda modificação. O Estado – completou – cumpriu sua missão, quer aprovando estudos estratégicos através do CONSEMA, quer por intermédio da utilização de instrumentos de gestão quais a Avaliação Ambiental Estratégica das Atividades Portuárias, Industriais e Navais e *Offshore* do Litoral Paulista e dos novos planos diretores municipais, entre outros. Tudo isso – arrematou – possibilita nesse momento uma mais fácil superação do impasse gerado pela questões controvertidas do projeto, permitindo que a implantação dos Contornos seja levada a efeito sem grandes delongas. Alertou para os prejuízos decorrentes da manutenção do atual e severo gargalo rodoviário – em cujo combate milita o atual projeto, o qual, garantiu, não se prestava em absoluto apenas para servir à demanda portuária – e assegurou que as licenças de fauna já haviam sido discutidas. Esclareceu que dos debates promovidos até o momento restaram apenas quatro pontos merecedores de maior aprofundamento técnico, e que, muito embora ainda não se tenha desenhado um acordo final a seu respeito, tudo parece indicar que se caminha para um entendimento. Rebateu quantos se opunham à ideia de se promover reassentamentos quais fossem, lembrando que é prerrogativa do Estado a remoção de determinadas comunidades quando o exigem certos projetos e desde que não lhes tragam prejuízo, garantindo-se-lhes ainda justa indenização. Informou a esse respeito que as irregularidades nos títulos de propriedade dos imóveis objeto de futura expropriação serão a tempo sanadas, e que a DERSA conta com equipes que visitarão todas e cada uma das propriedades, com o fito de levantar todas as informações necessárias e, deste modo, encaminhar a melhor solução habitacional possível a cada caso. Certificou que a estatal em nenhum momento olvidou da questão relativa à modelagem dos níveis de ruído, e que as soluções adotadas certamente satisfarão aos moradores das áreas próximas à rodovia. Propôs simular a situação hipotética em que a rodovia cruzasse Topolândia, e ponderou que, muito embora a maioria das questões suscitadas sejam





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

tecnicamente equacionáveis, nem todas o são. Tudo, entretanto, será realizado dentro dos parâmetros legais. Após lembrar que os canais de comunicação entre consultoria e empreendedor, de um lado, e população interessada, de outro, permaneciam a todo o tempo abertos, teceu suas considerações finais, enfatizando uma vez mais os aspectos positivos do empreendimento em tela e desfilando os argumentos a partir dos quais o crê realizável nos limites da mais satisfatória das expectativas. Passou-se às considerações finais do representante do CONSEMA na Mesa Diretora dos Trabalhos, o conselheiro **Marcos Couto**. Após confessar que iniciara aquela audiência pública apreensivo, declarou que encerrava a reunião muito mais motivado com as possibilidades de equacionamento dos problemas pendentes. Defendeu que os ajustes no traçado são de fato necessários, e lembrou que muitas ressalvas feitas ao projeto na presente audiência haviam já sido trazidas à luz por Matheus Jacob Fialdini, Promotor de Justiça do Núcleo Regional Litoral Norte do GAEMA, em sede de reunião ordinária do CONSEMA, a quem solicitou somasse seus esforços aos de parcela significativa do Conselho no sentido de se reivindicar sejam criados critérios de avaliação dos efeitos cumulativos e sinérgicos dos impactos ambientais, para que, condensados esses critérios sob a forma de resolução do órgão, possam servir de parâmetro à atuação dos técnicos e, deste modo, propiciar o aprimoramento do processo de licenciamento. Manifestou otimismo quanto à viabilidade de se conciliar os custos adicionais do empreendimento com as adaptações que o projeto necessita, e enalteceu o modelo atualmente adotado de audiência pública como eficaz instrumento de participação popular na gestão da coisa pública. Antecipou ao final que levaria ao CONSEMA tudo quanto foi discutido na presente reunião, pressagiando eram cada vez mais próximas as soluções de consenso para os pontos sobre os quais ainda subsiste, em alguma medida, determinada dissensão. Passou-se a palavra ao engenheiro **Camilo Fragoso Giorgi**, gerente do Setor de Avaliação de Empreendimentos e Transportes Rodoviários da CETESB, para que procedesse aos esclarecimentos finais acerca do procedimento licenciador. Informou por primeiro que a agência ambiental mantinha canal aberto, durante o prazo regimental, ao encaminhamento de novas contribuições, e que todas elas serão consideradas e algumas delas, na medida de sua pertinência, possivelmente adotadas. Lembrou que a licença prévia para o projeto fora emitida ano antes, mas que, haja vista tratar-se de obra linear e prever importantes impactos no trecho que ora se analisa, voltava a ser discutida em audiência pública, cujos resultados por sinal avaliou bastante produtivos. Sublinhou que outros órgãos interessados ainda haverão de se manifestar nos autos do procedimento, razão pela qual a discussão e posterior revisão do projeto ainda se estenderão por razoável tempo. Outrossim, as alterações no projeto darão ensejo a nova manifestação dos órgãos diretamente interessados, entre os quais a Secretaria de Meio Ambiente de São Sebastião. Após declarar-se satisfeito com o que denominou “dissenso democrático” com que se desenvolveu a audiência e depois de constatar e informar que todas as etapas desta haviam sido cumpridas, o **Secretário Executivo do CONSEMA** 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 protocoladas diretamente na CETESB ou encaminhadas, por meio de carta registrada, para serem anexadas ao respectivo processo administrativo. 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, **Gerson Cotrim Filiberto**, Executivo Público lotado no Núcleo de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.

