UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
ESCOLA DE ARTES, CIÊNCIAS E HUMANIDADES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM MUDANÇA SOCIAL E
PARTICIPAÇÃO POLÍTICA

IVINI V. R. FERRAZ FERREIRA

AÇÕES COLETIVAS E MOVIMENTO AMBIENTAL NA CANTAREIRA
25 ANOS DE RESISTÊNCIA

São Paulo

2013

IVINI V. R. FERRAZ FERREIRA

AÇÕES COLETIVAS E MOVIMENTO AMBIENTAL NA CANTAREIRA

25 ANOS DE RESISTÊNCIA

Versão corrigida

Dissertação apresentada à Escola de Artes, Ciências e Humanidade da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Ciência pelo Programa de Mudança Social e Participação Política.

Versão corrigida contendo as alterações solicitadas pela comissão julgadora em 05 de agosto de 2013. A versão original encontra-se em acervo reservado na Biblioteca da EACH-USP e na Biblioteca Digital de Teses e Dissertações da USP (BDTD), de acordo com a Resolução CoPGr 6018, de 13 de outubro de 2011.

Área de Concentração: Mudança Social e Participação Política

Orientador: Prof. Dr. Diamantino Alves Pereira

São Paulo

2013

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

CATALOGAÇÃO-NA-PUBLICAÇÃO

Biblioteca

Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo

Ferreira, Ivini Vaneska Rodrigues Ferraz

Ações coletivas e movimento ambiental na Cantareira : 25 anos de resistência / Ivini Vaneska Rodrigues Ferraz ; orientador, Diamantino Alves Correia Pereira. – São Paulo, 2013.
210 f. : il.

Dissertação (Mestrado em Ciências) - Programa de Pós-Graduação em Mudança Social e Participação Política, Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo.
Versão Corrigida.

1. Meio ambiente – São Paulo. 2. Movimentos sociais – São Paulo. 3. Proteção ambiental – São Paulo. I. Pereira, Diamantino Alves Correia, orient. II. Título.

CDD 22.ed. 363.7098161

Nome: Ivini V. R. Ferraz Ferreira

Título: AÇÕES COLETIVAS E MOVIMENTO AMBIENTAL NA CANTAREIRA,
25 ANOS DE RESISTÊNCIA

Dissertação apresentada à Escola de Artes,
Ciências e Humanidade da Universidade de
São Paulo para obtenção do título de Mestre
em Ciência pelo Programa de Mudança
Social e Participação Política.

Área de Concentração: Mudança Social e
Participação Política

Orientador: Prof. Dr. Diamantino Alves Pereira

Aprovado em: ____/____/____

Banca Examinadora

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Aos futuros ativistas da Cantareira

AGRADECIMENTOS

À Escola de Artes Ciências e Humanidade, pela oportunidade de realização do curso de mestrado.

À Capes (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior) pela concessão da bolsa de mestrado e pelo apoio financeiro à esta pesquisa.

Ao meu orientador Prof. Dr. Diamantino Alves Pereira, por sua coragem em me orientar e orientação motivadora.

Aos colegas do Grupo de Pesquisa em Mudanças Socioespaciais da EACH-USP orientandos do Prof. Dr. Diamantino Alves Pereira.

Aos professores dos cursos de pós- graduação em Mudança Social e Participação Política.

À ambientalista Vera Lúcia Braga por inspirar uma geração de ambientalistas da Cantareira e da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da cidade de São Paulo.

Ao eng. florestal Mauro Antônio Moraes Victor por transmitir-me e ter participado ativamente da história de lutas da Cantareira e da RBCV-SP, além de sua generosidade em conceder à esta pesquisa parte de seu precioso acervo documental.

Às moradoras de Mairiporã Aldelise Del Manto e Yuca Cunha Maekawa pela liderança durante as mobilização do Movimento S.O.S Cantareira.

Ao Dr. Bonfílio Alves Ferreira, advogado e educador ambiental, pelo grande incentivo à minha pesquisa, pela importante contribuição jurídica-ambiental durante consolidação do Movimento S.O.S Cantareira.

Ao ZN na Linha pela cobertura completa via internet do movimento ambiental na Cantareira durante o processo de licenciamento iniciado em 2011.

À Dra. Cecilia Machado Angileli, da FAU-USP, pelo trabalho dedicado e competente junto à população da Brasilândia durante o licenciamento do Rodoanel Trecho Norte.

À Prof. Dra. Kátia Mazzei, geógrafa do Instituto Florestal, por se dedicar com tanto prazer à pesquisa, motivando outros pesquisadores como eu a se dedicarem à pesquisa acadêmica e à proteção ambiental

À conselheira do Consema Dora Whitaker, pela firmeza de caráter em representar interesses ambientais diante de grandes projetos de Licenciamento.

Ao professor Antônio Manoel de Oliveira, da Universidade de Guarulhos, por seu dedicado apoio à RBCV-SP e aos grupos ambientalistas de Guarulhos.

À Associação Chico Mendes e ao Projeto Cabuçu do município de Guarulhos.

Aos líderes ambientalistas, representantes das comunidades lindeiras ao traçado do Rodoanel, pela sua participação, ativismo e resistência durante todo o processo de Licenciamento do Rodoanel Trecho Norte.

Aos ambientalistas do Jd. Peri pelas dedicação e carinho ao PEC e Horto Florestal.

Ao Sr. Quintino, presidente da associação Movimento Ousadia Popular pelos incansáveis monitoramentos e mutirões em prol da Parque Estadual da Cantareira na região da Brasilândia.

Aos apaixonados monitores do Parque da Estadual da Cantareira pelo seu importante trabalho de Educação Ambiental.

Às organizações e membros da Rede de Cooperação da Cantareira (RECANTA), Movimento S.O.S Cantareira e Rede Social da Zona Norte (RSZN).

Aos professores das escolas participantes do programa “Escolas da Floresta” da Rede de Cooperação da Cantareira pela sua preocupação em ensinar e aprender a importância de uma grande floresta urbana para seus alunos.

Aos educadores do projeto Saci na Brasilândia e do PAVS.

Àqueles funcionários da Secretaria do Meio Ambiente, da SABESP e conselheiros da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da cidade de São Paulo que sempre buscaram elaborar pareceres técnicos responsáveis do ponto de vista ambiental.

Ao presidente da Associação Sabesp Pêrsio Faulim de Menezes por acreditar e apoiar o Projeto Vila Histórica Cantareira.

Ao Sr. Armando Benetollo e todo grupo de ambientalistas veteranos do conselho comunitário da região do Tremembé pelo pioneirismo.

A todos os ambientalistas que concederam entrevistas para esta pesquisa de mestrado.

À grande amiga e mestre em biologia Carina Ulian pelo grande incentivo à minha pesquisa e apoio voluntário à Rede de Cooperação da Cantareira.

À minha mãe Ivete Rodrigues que sempre estimulou em mim o prazer pelo estudo.

À minha companheira Suelen Pxanticosusque pelo apoio durante a pesquisa e desenvolvimento deste mestrado.

A todos os ativistas da Cantareira que acreditam que é possível proteger uma grande floresta urbana dentro de uma grande cidade.

Atualmente, a natureza então passa de uma ideologia para se tornar uma simples matéria de conhecimento do homem e ou dos objetos tecnológicos. Ela foi dominada e controlada de tal forma que se afastou. Agora percebemos subitamente que ela está degradada e ameaçada de extinção, ameaçando da mesma forma a espécie humana, ainda ligada a natureza. Emerge a necessidade de uma estratégia: a natureza politizada.

Henry Lefèbvre

RESUMO

FERREIRA, I.V.R.F. **Ações coletivas e movimento ambiental na Cantareira 25 anos de resistência.** 2013. 210 f. Dissertação de Mestrado – Escola de Artes Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013, Versão Corrigida.

Nas últimas décadas do séc. XX, mais precisamente a partir do final da década de 80, uma questão fundamental começa a ser discutida multisetorialmente na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP): Como lidar com as questões relacionadas à infra-estrutura urbana e aos limites do crescimento, considerando a necessidade de preservar o Cinturão Verde da RMSP?

O objetivo principal desta dissertação de mestrado é descrever e analisar as ações coletivas e o movimento socioambiental, tomando como estudo de caso o movimento liderado por moradores do entorno da Cantareira que culminaram no seu reconhecimento internacional como Reserva da Biosfera pela UNESCO em 1994.

Ao traçarmos um panorama histórico, até os dias de hoje, das ações coletivas e do movimento ambiental em prol da Cantareira temos como objetivo investigar as razões pelas quais as populações urbanas participam de arenas políticas que decidem o futuro e a preservação de uma grande floresta dentro de uma cidade.

PALAVRAS-CHAVES: Movimento ambiental, Cantareira, Ações Coletivas, Rodoanel Mário Covas, Conflitos socioambientais.

ABSTRACT

FERREIRA, I.V.R.F. **Collective Actions and Environmental Movement in Cantareira, 25 years of contention,** 2013. 210. Dissertation (Master of Science) – School of Arts, Sciences and Humanities, University of São Paulo, São Paulo, 2013. Correct Version.

In the last decades of the twentieth century, more precisely from the end of the decade of the eighties, a key issue started being discussed in public sphere y in the Metropolitan Region of São Paulo (MASP): how to deal with the issues related to urban infrastructure and the limits of growth considering the need to maintain the green belt around the metropolitan region of São Paulo.

The main objective of this master thesis is to describe and analyze the collective actions and the environmental movement taking as case study of the movement led by the Cantareira Park`s entour inhabitants, which resulted in international recognition as a Biosphere Reserve by UNESCO in 1994.

When we draw a historical overview, until today, of collective action in environmental movement in favor of Cantareira, we have as objective to investigate the reasons for which the urban populations participate in policies that decide the future and the preservation of a great forest within a city.

KEY-WORDS: Environmental movement, Cantareira, Collective Actions, contetion, Ring Mario Covas.

LISTAS DE FIGURAS

Figura 1 -	Técnicos da Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo.....	32
Figura 2 -	Diagrama da linha do Tramway Cantareira (déc. 60).....	37
Figura 3 -	Tramway partindo da estação Cantareira em 1962.....	39
Figura 4 -	Abaixo assinado em 1988	49
Figura 5/6 -	APLA Comissão do BID e moradores do Tremembé em 1988.....	50
Figura 7 -	Desistência do BID em financiar obra no Tremembé (1988).....	52
Figura 8 -	Aval de ambientalistas impede empréstimo 1989.....	52
Figura 9 -	Traçado VMP (Via Perimetral Metropolitana).....	54
Figura 10 -	Traçado atual do Rodoanel Mário Covas.....	54
Figura 11 -	Apoio de IBAMA à Campanha pela RBCV-SP em 1991.....	56
Figura 12 -	Assinatura de Wangari Maathai pela RBCV-SP.....	59
Figura 13 -	Alianças Internacionais para declaração do Cinturão Verde de SP.....	60
Figura 14 -	Vera Lúcia Braga com equipe de Wangari Maathai na Assembléia Global “A Mulher e o Ambiente - Parceiros na Vida”(1991).....	61
Figura 15 -	Bloqueio Dinheiro Japonês para o Rodoanel (2000).....	68
Figura 16 -	Instituição PJ - Mais recebida pelo Governador Fleury Filho (1993).....	68
Figura 17 -	Declaração da RBCV-SP/ 1994- Programa MaB UNESCO	70
Figura 18 -	Organograma do Sistema de Gestão da RBCV-SP.....	71
Figura 19 -	Outdoor de Propaganda do Rodoanel veiculada em 2002	79
Figura 20 -	Passeata Movimento S.O.S Cantareira 2002.....	85
Figura 21 -	Passeata Movimento S.O.S Cantareira 2002.....	86
Figura 22 -	Filipeta movimento S.O.S Cantareira.....	86

Figura 23 -	Nível de armazenamento do Sistema Cantareira.....	89
Figura 24 -	Clássica agenda dos movimentos sociais (contestação política).....	96
Figura 25 -	Mapa das Alternativa “superior” e “inferior” do traçado norte do RMC.....	118
Figura 26 -	Logotipo campanha desenhado por voluntário da RECANTA em 2010.....	155
Figura 27/8 -	Encontro de Educadores e Voluntários da Cantareira em 2010.....	156
Figura 29 -	Cartaz de Divulgação da passeata S.O.S Cantareira 2010	161
Figura 30/1 -	Imagens da passeata S.O.S Cantareira em 2010.....	162
Figura 32/3 -	Passeata “Rodoanel assim não dá- Moradia Já”.....	163
Figura 34 -	Cartaz da APLA organizada por parlamentares contra o traçado norte do Rodoanel.....	164
Figura 35/6 -	Manifestação do Movimento S.O.S Cantareira na passeata da mobilidade em 2011.....	166
Figura 37	Divulgação do evento Macumba Antropofágica pela Serra da Cantareira.....	168
Figura 38 -	Os elementos difusos da performance inseridos na complexa organização social.....	169
Figura 39 -	Manifestantes expondo imagens da fauna da Cantareira no Parque da Juventude.....	171
Figura 40 -	Gráfico modelo político simples.....	181
Figura 41 -	Gráfico das alianças S.O.S Cantareira 2010-2012.....	183
Figura 42 -	Traçado Rodoanel passando em área da RBCV-SP.....	189
Figura 43 -	Gráfico apresentado pelos ambientalistas da Cantareira na Rio +20.....	191

LISTA DE QUADROS E TABELAS

Quadro 1 -	Algumas diferenças fundamentais entre AAE e AIA de projetos.....	93
Quadro 2 -	Córrego Guaraú, Jd. Pery. Zona de Amortecimento PEAL (São Paulo).....	109
Quadro 3 -	Fazenda Santa Maria - Distrito Tremembé (São Paulo).....	110
Quadro 4 -	Comunidades Vila Rica e Jd. Corisco - Distrito Tremembé (São Paulo).....	111
Quadro 5 -	Jardim Damasceno - Chiqueirão, Jd. Paraná, Vila Nova Esperança, Piscinão Bananal e Vila Dionísia. Distrito Brasilândia (São Paulo).....	112
Quadro 6 -	Condomínio Itatinga - Bairro Pedra Branca - (São Paulo).....	113
Quadro 7 -	Distrito Cabuçu (Guarulhos).....	114
Quadro 8 -	Jd. Três Cruzes e Jd. Cachoeira (Guarulhos).....	115
Quadro 9 -	Parada de Taipas (São Paulo).....	116
Quadro 10 -	Audiências Públicas do Trecho Norte do RMC que antecederam à concessão da Licença Prévia.....	139
Tabela 1 -	Classes de uso do solo no entorno dos PEC e PEAL.....	40
Tabela 2 -	Eficiência do Rodoanel.....	82

LISTA DE SIGLAS

APLAs	Audiências Públicas
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BIRD	Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento
CETESB	Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental
COBRAMAB	Comissão Brasileira para o Programa Man and Biosphere
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
CONSEMA	Conselho Estadual de Meio Ambiente
DERSA	Desenvolvimento Rodoviário S/A
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
GPU	Grande Projeto Urbano
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis
MAB	Programa Man and Biosphere da Unesco
ME	Modernização Ecológica
MICI	Mecanismo Independiente de Consulta e Investigación
MPF	Ministério Público Federal
MPE	Ministério Público Estadual
NMS	Novos Movimentos Sociais
MMA	Ministério do Meio Ambiente
ONU	Organização das Nações Unidas
OPs	Oportunidades Políticas
ONG	Organização não Governamental
OAB	Ordem dos Advogados do Brasil
PEC	Parque Estadual da Cantareira
PEAL	Parque Estadual Alfredo Lofgren
PMDB	Partido do Movimento Democrático Brasileiro

PROAM	Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental
PSDB	Partido Social Democrata Brasileiro
PSol	Partido Socialismo e Liberdade
PT	Partido dos Trabalhadores
PV	Partido Verde
RBCV-SP	Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo
RBMA	Reserva da Biosfera da Mata Atlântica
RECANTA	Rede de Cooperação da Cantareira
RIMA	Relatório de Impacto Ambiental
RMC	Rodoanel Mário Covas
RMSP	Região Metropolitana de São Paulo
SABESP	Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo
SNUC	Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza
SVMA	Secretaria do Verde e Meio Ambiente
TDGD	Teoria de Desenvolvimento Geográfico Desigual
TMR	Teoria da Mobilização de Recursos
TPP	Teoria do Processo Político
UC	Unidade de Conservação
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	18
PARTE I.....	24
Capítulo 1.....	25
Cantareira -A breve História de uma Floresta Urbana em uma grande cidade.....	25
1.1. A luta pela apropriação da cidade.....	26
1.2. A Urbanização da Cantareira.....	28
1.3. A visão científica sobre a floresta.....	31
1.4. O Parque Estadual da Cantareira.....	33
1.5. O Tramway Cantareira e o fim do Cinturão Caipira da cidade de São Paulo.....	34
Capítulo 2.....	41
Ambientalismo na Cantareira - Primeiros insurgentes - Ciclo da Redemocratização.....	41
2.1. Breve cenário Político dos anos 80.....	42
2.2. Tremembé, onde tudo começou.....	45
2.3. Movimento contra a VPM (Via Perimetral Metropolitana).....	52
Capítulo 3.....	61
Campanha pela RBCV-SP - Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo.....	61
3.1. O conceito de Reserva da Biosfera.....	62

3.2. A campanha pela Reserva da Biosfera em São Paulo.....	63
3.3. Declaração e Gestão da RBCV-SP.....	66
3.4. Rodoanel Mário Covas X RBCV-SP, um conflito multiescalar e multisetorial.....	73
3.5. A modernização do sistema viário sob signo do desenvolvimento sustentável.....	77
 Capítulo 4.....	 80
S.O.S Cantareira (parte 1), a resistência.....	80
4.1. O Traçado ao Norte da Cantareira.....	81
4.2. Campanha S.O.S Cantareira (parte 1).....	83
4.2.1. Inovações táticas e Oportunidades Políticas.....	87
4.3. A Avaliação Ambiental Estratégica e a desmobilização do Movimento....	90
 CONCLUSÃO PARTE I.....	 94
 PARTE II.....	 98
Introdução à Ecologia Política e aos conflitos socioambientais.....	99
 Capítulo 5.....	 104
S.O.S Cantareira (parte 2) - Comunidades afetadas e o papel do Estado....	104
5.1. O Retorno do Traçado ao Sul da Cantareira.....	105
5.2. Comunidades afetadas.....	106
5.2.1. Quadros Sinóticos das Comunidades afetadas.....	108
5.3. O papel do Estado e os conflitos de classe.....	116
5.4. Entre o direito à moradia e a preservação ambiental.....	123

Capítulo 6.....	127
Licenciamento Ambiental e Audiências Públicas - Formas de Participação.....	127
6.1. Introdução ao Licenciamento Ambiental no Brasil.....	128
6.2. Tomada de decisão no Processo de Licenciamento ambiental.....	132
6.3. Audiências Públicas do trecho norte do Rodoanel 2010/2011.....	137
6.4. Principais críticas e potencialidades das APLAs de Licenciamento.....	142
6.5. A participação de Parlamentares.....	147
 Capítulo 7.....	 150
S.O.S Cantareira (parte 2)- Repertório e Ações Coletivas do Movimento	150
7.1. A Retomada do Movimento - Novos tempos	151
7.2. Repertório do Movimento S.O.S Cantareira.....	156
7.2.1. Passeatas.....	159
7.2.1.1. Passeata S.O.S Cantareira.....	159
7.2.1.2. Passeata Rodoanel assim não dá - Moradia Já.....	162
7.2.1.3. Passeata pela Mobilidade Urbana.....	164
7.2.2. Micromobilizações S.O. S Cantareira.....	166
7.2.2.1. Macumba Antropofágica pela Serra da Cantareira.....	166
7.2.2.2. Ato Cívico pela Cantareira.....	169
7.3. Aspectos Identitários e agenciamento humano	170
 Capítulo 8.....	 177
Ativismo Transnacional da Cantareira.....	177
8.1. Entendendo as ações transnacionais da Cantareira.....	178
8.2. Escalas e conflitos.....	181

8.3. Contra-Rima X Rima do Poder.....	184
---------------------------------------	-----

8.4. Ativismo transacional da Cantareira de 2010 à 2012.....	187
--	-----

CONCLUSÃO FINAL.....	192
-----------------------------	------------

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	197
--	------------

ANEXOS.....	209
--------------------	------------

ANEXO A - Mapa da Região Estudada - Zona de Amortecimento do PEC

ANEXOS B - Primeiros ciclos de protesto da Cantareira (De 1987 à 1994)

ANEXOS C - Ciclo de protesto de 2000 à 2005

ANEXOS D - Momento atual do conflito

INTRODUÇÃO

Se o longo da história da humanidade, o grande desafio dos seres humanos sempre esteve voltado à compreensão e domínio do seu ambiente natural, no século XX, a luta do Homem começa a ser pautada pela sua sobrevivência no meio ambiente desnaturalizado, urbanizado e industrializado.

A entrada para o terceiro milênio foi marcada pela busca de um difícil equilíbrio entre meio ambiente e crescimento, onde destaca-se a problemática urbana. Como observa Leff (2001, p.51), a crise ambiental é uma crise civilizatória e não estaria apenas ligada ao agravamento dos desastres ambientais, mas ao colapso entre crescimento econômico e a base finita dos recursos naturais. O binômio população/meio ambiente, uma relação antiga, pode ser melhor compreendido no contexto metropolitano das cidades mundiais em sua relação tempo/ espaço.

O essencial é compreender que a aparência caótica da metrópole guarda uma diversidade de formas das quais correspondem às metamorfoses do tempo vivido no cotidiano. Tempo que foi sendo transformado por estipulações de diferentes teores e qualidades, em função de um tempo social (abstração do valor) até o ponto que, sob o primado do econômico, se estabeleceu a supremacia do tempo sobre o espaço tanto que o tempo sem conexão social tornou-se exclusão absoluta e como tal, a ausência de espaço e de lugar. Isto que impõe, às camadas urbanas de excluídos do tempo produtivo, uma luta por territórios no urbano (SEABRA, 2004, p. 272).

A reflexão em torno das práticas sociais num sistema urbano em contínua expansão e crise, marcado pela degradação permanente do meio ambiente não pode prescindir de uma abordagem transdisciplinar, humanista e complexa da problemática das florestas urbanas e sua relação com planejamento urbano, capaz de considerar o domínio das populações urbanas sobre os territórios florestais e o desenvolvimento de novas formas de participação cidadã.

Nossa escolha pelo estudo das ações coletivas e movimento ambiental na Cantareira busca contribuir para uma agenda de pesquisa que vai além do mestrado e tem como objetivo ampliar nossos conhecimentos em relação aos conflitos, dinâmicas sociais relacionadas às florestas urbanas.

O conceito de Floresta Urbana, frequentemente adotado no Brasil, segundo nossas pesquisas e publicações (FERRAZ, 2001), deriva do conceito norte-americano ***Urban Forestry***. Posteriormente, o surgimento da complexa antinomia ***Urban Forest*** alcançou muito mais que o avanço técnico de setores mais conservadores da engenharia florestal, dando um salto paradigmático, ao propor um paradoxo desafiador aos pesquisadores, profissionais da área de planejamento, conservação e manejo. A partir deste primeiro esforço para dissolução de dicotomias clássicas do pensamento moderno, surge uma visão não-dualista e transdisciplinar onde as florestas começam a ser percebidas como um componente da paisagem urbana (SARTI, 2009). A natureza, já violada e degradada pela urbanização, exigiria ser conhecida a partir de outra mediação.

As pessoas que refletem não mais se vêm na natureza, mundo tenebroso atormentado por forças misteriosas. Entre eles e a natureza, entre seu centro e núcleo (de pensamento e existência) e o mundo, instala-se a mediação essencial: a realidade urbana (LEFÈBVRE, [1970] 1999, p.3).

Ao adotar o conceito de *Floresta Urbana*, sob um novo paradigma mais abrangente do que o da arborização urbana, podemos melhor integrar os conceitos de biosfera e problematizar, no campo das ciências ambientais, a dominação e apropriação da sociedade urbana sobre os recursos florestais, no contexto de uma “real” e não mais “virtual” *Revolução Urbana*, conforme preconizada pelo filósofo da cidade e voraz crítico do urbanismo Henry Lefèbvre. Já em 1970, Lefèbvre¹ referia-se ao período no qual a problemática urbana prevaleceria decisivamente.

Partiremos de uma hipótese: *a urbanização completa da sociedade*. Hipótese que posteriormente será sustentada por argumentos, apoiada em fatos. Esta hipótese implica uma definição [...] Denominaremos "sociedade urbana" a sociedade que resulta da urbanização completa, hoje virtual, amanhã real (LEFÈBVRE, 1970, p. 2-19).

Segundo Lefèbvre (2000, [1984]), p.191), quando ocorre a “dominação do espaço natural para servir às necessidades de um grupo, este se apropria dele”. Partindo desta concepção de produção social do espaço, compreendemos que

¹ Ibidem, p.2.

justamente através do processo de apropriação social, uma floresta torna-se *urbana* assumindo um aspecto híbrido, fragmentado e simbiótico entre espaço socialmente produzido e espaço natural. Ou seja, quando o espaço florestal é produzido/concebido/consumido pela sociedade urbana, a floresta torna-se urbana, estando irreversivelmente ligada à vida dos cidadãos.

Sob este referencial teórico, para fins deste trabalho, iremos designar como Florestas Urbanas: fragmentos florestais² em contato com os perímetros urbanos e periurbanos³ constituindo-se como cinturões verdes, unidades de conservação, áreas de proteção ambiental, entre outras modalidades de ecossistemas florestais, protegidos ou não, que ao estarem sistematicamente interligados à cidade provêm uma ampla gama de benefícios ambientais, estéticos, econômicos, fisiológicos à sua população.

Neste salto paradigmático que promove o conceito de Florestas Urbanas, vemos desmoronar o mito da natureza selvagem entregue aos elementos, com o advento da modernidade e do processo duplo (urbanização/industrialização).

Neste contexto, no Brasil, grandes Florestas Urbanas configuram-se como ilhas florestais meio ao tecido urbano edificado das cidades. Salvaguardadas ou não pela lei de proteção integral do Sistema Nacional de Unidades de Conservação - SNUC, tais ilhas, em grande parte, são responsáveis pelos serviços de abastecimento de água, regulação climática, turismo e lazer de cidades densamente povoadas.

O Parque Estadual da Cantareira (PEC), uma das maiores florestas urbanas do planeta, concentra uma grande densidade demográfica, principalmente em sua zona de amortecimento e caracteriza-se como um território extremamente vulnerável ao crescimento do tecido urbano, ao parcelamento do solo e à mercantilização da paisagem e de seu patrimônio. O PEC tem se apresentado como um fecundo laboratório para ciências ambientais, sociais e política, presentificando

² "Fragmentos florestais são 'ilhas' de um ecossistema natural que foi devastado e estão inseridas em uma matriz de ambientes diferentes. Isso foi o que aconteceu com essas áreas, portanto são 'fragmentos florestais', e por estarem localizadas no interior de cidades recebem o complemento 'urbanos' (SAUDERS, 1991 apud MELO et al, 2011, p.60).

³ "Legalmente no Brasil, as cidades são definidas pelos perímetros urbanos das sedes dos municípios, e os territórios e populações, consideradas urbanizadas incluem os perímetros das vilas, sedes dos distritos municipais. Entretanto, as áreas urbanizadas englobam amplas regiões circunvizinhas às cidades cujo espaço urbano integrado se estende sobre os territórios limítrofes e distantes em um processo expansivo iniciado no séc. XIX e acentuado de forma irreversível no século passado" (MONTE MOR, 2006, p. 6).

um conjunto de experiências territoriais e comunitárias que englobam desde as primeiras políticas ambientais do Estado até o associativismo e a militância ambiental marcada pela manifestação política de um *novo civismo*.

São originalmente cívicas as lutas em defesa da melhoria da educação nacional, bem como pela conservação e disponibilização da memória local, regional e nacional, em defesa dos direitos da criança e do adolescente e em defesa do meio ambiente, enquanto reivindicação de proteção e conservação da água, do solo, da fauna e da biodiversidade como um todo, sendo a ação de cada indivíduo a de promover a recuperação, conservação ambiental ou urbanística da porção do território que lhe cabe ou de bem de domínio ou de uso público que lhe está próximo ou relacionado, uma clara demonstração de atitude cívica e de patriotismo genuíno (FERREIRA, 2005)⁴.

Ao refletir sobre as práticas cívicas numa democracia em busca de participação e do amadurecimento da cidadania, partiremos do pressuposto, em nosso método de análise, de que todo o processo de desenvolvimento é “per si” político e contencioso, palco para desdobramento de lutas entre classes sociais e entre sujeitos sociopolíticos portadores de decisões transformadoras.

O refinamento analítico requerido passa pela centralidade das decisões e do poder de comando de sujeitos concretos, situados e envolvidos nas disputas diversas (com variados instrumentos) em torno da construção social de determinado espaço, investigando as hierarquias (divisão social do trabalho) e hegemonias de poder de comando, as ações e as cadeias de reação das decisões tomadas (por agentes e sujeitos sociais que operam em variadas escalas espaciais). A interação permanente entre atores, agentes e sujeitos forja e transforma estruturas, estratégias e determinados campos espaciais e arenas de luta e de conflituosidade (BRANDÃO, 2001, p.21).

Para melhor observarmos a centralidade das decisões relacionadas à floresta urbana Cantareira e seus resultados espaciais foi preciso ampliar nossa percepção sobre planejamento urbano da região, seus ciclos históricos, mudanças sócioespaciais e conflitos de poder em múltiplas escalas de análise, tendo como pano de fundo uma arena política onde sujeitos e grupos confrontam visões antagônicas e inconciliáveis sobre a floresta e a cidade.

Como veremos, descrever e analisar o surgimento e a continuidade do movimento ambiental urbano em prol da Cantareira envolve também a discussão

⁴ <<http://www.ipeh.org.br/home/marcha-novo.asp>>.

sobre processos de licenciamento baseados na elaboração de EIA/RIMA e na legitimação de vontades políticas em constante conflito com as populações locais.

Fundamentados não só em análise documental e pesquisas bibliográficas, mas em entrevistas com ativistas ambientais e pesquisa-participação, buscaremos destacar quatro momentos decisivos que motivaram as ações coletivas e ciclos de protestos do movimento ambiental, liderado por moradores da Serra da Cantareira. Os quatro ciclos de protestos⁵ e ações coletivas que compõem este estudo de caso são:

- 1) 1988: Movimento contra a Avenida de Fundo de Vale do Bairro Tremembé - SP. Prefeitura Jânio Quadros;
- 2) 1994: Movimento contra a Via Perimetral Metropolitana e pela criação da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo;
- 3) 2004: Movimento S.O.S Cantareira I - Que culminou no não licenciamento do Trecho Norte do Rodoanel na Cantareira;
- 4) 2011: Movimento S.O.S Cantareira II - Movimento atual que antecedeu à licença prévia ao Trecho Norte do Rodoanel Mário Covas (conferida em 2011).

Por se tratar de momentos de grande visibilidade dos confrontos políticos e socioambientais da Cantareira, buscaremos aprofundar nossos conhecimentos não só sobre as ações coletivas, mas sobre os sujeitos, tipos de liderança e cenários políticos. Para tal, decidimos organizar a dissertação em duas partes.

A primeira parte trata do passado de lutas e a segunda analisa o momento atual e presente do conflito. O primeiro capítulo tem um caráter introdutório à região de estudo propriamente dita, onde abordaremos aspectos relevantes da formação do território social, da territorialidade da Cantareira, a partir de nossa

⁵ Sidnei Tarrow, em sua teoria do processo político, analisa o protesto a partir de quatro conceitos básicos: Estruturas de Oportunidades Políticas (EOPs); Lógica da ação coletiva; Estruturas de mobilização e Repertório contencioso.

perspectiva historiográfica sobre documentos e outras pesquisas já realizadas sobre a região

Nos capítulos 2, 3 e 4 da primeira parte da dissertação, abordaremos os três primeiros ciclos de protestos mencionados acima, nos valendo, principalmente, da **Teoria do Processo Político** (Tarrow, Tilly, MacAdam, 2001). Em linhas gerais, tal teoria busca relacionar os ciclos de protesto e o conjunto das ações coletivas às estruturas de incentivos e/ou constrangimentos políticos, chamadas de EOPs (Estruturas de Oportunidades Políticas), que têm o papel de delimitar e expandir as possibilidades de escolha dos sujeitos em ação. Na segunda parte da dissertação, do capítulo 5 ao 8, enfocaremos o momento atual do conflito relacionado à construção do Trecho Norte do Rodoanel e buscaremos aprofundar sua análise em suas múltiplas escalas e arenas políticas, através dos referenciais teóricos da **Ecologia Política**.

Através de análises transdisciplinares que contemplam o estudo da memória, do desenvolvimento, da geografia e da historiografia esperamos que esta dissertação venha a contribuir para uma visão mais humana, sociológica e etnográfica da problemática das florestas urbanas, seus conflitos e quadros de injustiça socioambiental.

Parte I

Capítulo 1

CANTAREIRA

*A breve História de uma Floresta Urbana em uma
grande cidade*

1.1. A luta pela apropriação da cidade

Embora seja complexo tratarmos das *identidades territoriais* (HAESBEART, 2007), nas *sociedades urbanas*⁶, em um contexto de globalização cada vez mais fadado à mercantilização do espaço e constantes perdas e destruições do patrimônio, a Serra da Cantareira, em seus atributos materiais e simbólicos, é percebida pelos seus moradores como lugar, paisagem e território, estritamente ligada à memória e à identidade, sendo a sua preservação parte da “luta pela apropriação da cidade” (MAGALDI, 1992, p.21).

É preciso destacar que a memória é a base para construção da identidade, da consciência do indivíduo e dos grupos sociais. Afinal, a memória é quem vai registrar todo o processo de identificação dos sujeitos com o espaço em que se inserem e as conseqüentes relações que se vêm estabelecer a partir desta identificação [...] sendo que as formas de apropriação do espaço – tanto pelo indivíduo como pelo coletivo – irão variar de acordo com tais escalas. Assim, a construção da identidade, da consciência política, dependerá da forma pela qual se dá a citada apropriação (FILHO, 1992, p. 167).

A apropriação da cidade, como aponta o geógrafo inglês David Harvey (2004), tem se dado através de dinâmicas de “*desenvolvimento desigual geográfico*” restando, em alguns casos, “*espaços de esperança*”, onde operam forças políticas de mudança e contestações que se contrapõem à lógica destrutiva inerente ao processo de globalização e de “dominação e apropriação assimétricos e exercidas por variados veículos de poder” (BRANDÃO, 2001).

Este lócus de lutas e resistência à pressão do capital rentista é chamado de “*espaços da esperança*” por David Harvey em seu mais recente livro “*Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution*” (2012) que reúne uma síntese de seu trabalho sobre urbanismo e diálogos com Henry Lefèbvre.

“*Espaços da esperança*” surgem em territórios, como a Cantareira, de complexidade dispar, com impactos desiguais, assimétricos e heterogêneos, configurando lógicas hierarquizadas e segregações espaciais em um sistema urbano em crise, constantemente marcado pela degradação permanente do seu meio

⁶ LEFÈBVRE (1968, p.1-3) reserva o termo “sociedade urbana” à sociedade industrial ou pós-industrial, ou seja, aquela que nasce da industrialização e a sucede. “Essa sociedade urbana só pode ser concebida ao final de um processo no curso do qual explodem as antigas formas urbanas, herdadas de transformações descontínuas.”

ambiente. Em busca de sentidos *rebeldes* para as lutas empreendidas por um leque muito mais amplo de grupos e movimentos, David Harvey (2012) enxerga nas grandes metrópoles, não só o lócus da desigualdade, da devastação da natureza e concentração do capital, mas as melhores possibilidades de superação das contradições do capitalismo.

Após 25 anos de resistência, os conflitos entre moradores da Cantareira e o poder público confirmam as dificuldades encontradas pelos governos em contemplar aspectos imateriais e culturais durante à implementação de políticas públicas hegemônicas, “top downs”, que desconsideram as memórias presentes no território.

As resistências e as esperanças mantidas pelos moradores da Cantareira em situações adversas tais como: o deslocamento compulsório, a perda de referências espaciais e os impactos sobre a paisagem produzidos pelo processo de “desenvolvimento”, validam a tese de Raffestin (2003, p.7) de que as ações coletivas reproduzidas por cada geração são cruciais para a formação de um “território de referência”⁷, aquele que é, ao mesmo tempo, material e imaterial, histórico e imaginário, individual e coletivo.

Diante de um processo continuado de esquecimento sobre esquecimento, de rupturas com o passado e grandes transformações territoriais, não podemos prescindir da construção de um outro horizonte historiográfico, diferente daquele da centralidade do Poder hegemônico.

A construção de um outro horizonte historiográfico se apoia na possibilidade de recriar a memória dos que perderam não só o poder, mas também a visibilidade de suas ações, resistência e projetos. Ela pressupõe que a tarefa principal a ser contemplada em uma política de preservação de patrimônio coletivo que repouse no reconhecimento do direito ao passado enquanto dimensão básica da cidadania (PAOLI, 1992, p.27).

Compreendemos que a elaboração dos significados do passado dá-se através da experiência coletiva da formação da cultura em uma sociedade urbana sustentada a partir de relações descontínuas de tempo/espço que constituem o que

⁷ Explica Raffestin que o território de referência é justamente aquele dos antepassados. Não é o território que se habita, mas aquele que se habitou ou se conhece através de leituras e da memória, da infância e nutre a identidade atual. Havendo ainda, para o autor, o território do cotidiano, o território das trocas e o território do sagrado. “O território do cotidiano é, ao mesmo tempo, aquele da tensão e da distensão, aquele de uma territorialidade imediata, banal e original” (RAFFESTIN, 2003, p.6).

hoje chamamos de modernidade: “a constante produção do novo, que desafia a compreensão e a intervenção na cidade” (PAOLI, 1992. p. 25).

1. 2. A Urbanização da Cantareira

A densa floresta montanhosa começou a ser desbravada pelo homem branco ainda no século XVI, quando os *tropeiros*⁸, ao abrirem trilhas para circulação de mercadorias, deram-lhe o nome de *Cantareira*⁹, devido ao elevado número de nascentes que forneciam a água que seria armazenada em cântaros mantidos em prateleiras chamadas de *Cantareira*.

De acordo com Langenbuch (1971), as estradas abertas pelos tropeiros não apenas exerceram um importante papel na formação do povoamento rural, como atuaram como logradouros para expansão urbana de São Paulo. Tais trilhas, por onde passavam os tropeiros com gado e mercadorias, determinaram o traçado de importantes rodovias que ainda cortam a região serrana da Cantareira, a exemplo da Av. Coronel Sezefredo Fagundes (HERLING, 2000).

Após diversos ciclos de desmatamento (mineração, cafeeira e industrial), esta exuberante Mata Atlântica serrana, onde viveram, em tempos remotos, índios Guarus e Guaranis, fora reduzida a um pequeno, porém precioso, fragmento de floresta secundária, que abriga numerosas espécies de fauna e flora.

Ainda que tenha sido o café o principal responsável pelo desmatamento original da Mata Atlântica, a relação industrialização/urbanização imprimiu mudanças profundas nos modos de vida rurais e peri-urbanos, quando a cidade de São Paulo passou, subitamente, das últimas décadas do séc. XIX até o século XX, de 30.000 habitantes para o montante de 200.000 habitantes.

⁸ A palavra "tropeiro" deriva de tropa, numa referência ao conjunto de homens que transportavam gado e mercadoria desde o Brasil-Colônia. Durante 250 anos, os tropeiros foram responsáveis por toda a comercialização e transporte de produtos e informações no Brasil.

⁹ Cantareira é o nome incorporado à região da serra desde os séculos XVI e XVII. Existem controvérsias quanto a origem do nome Cantareira. O arqueólogo Dalmo Villar afirma que na linguagem indígena Cantareira seria a sucessão de morros. O significado de “Tremembé”, mais difundido, seria região úmida, terra encharcada ou pântano. Por estas características, a Vila Albertina (no distrito do Tremembé), foi durante muito tempo conhecida como “esmaga sapo”.

A Era Industrial¹⁰ começou precocemente na Cantareira quando, em 1877, um grupo de empresários deu um importante passo rumo à modernidade da paulicéia desvairada, ao reunir capital oriundo da exportação cafeeira e investimentos estrangeiros para criarem a **Cia. Cantareira de Águas e Esgotos**, que viria a substituir o então “comércio de águas” dos *aguadeiros*¹¹ pela “indústria da água”, instalando um sistema para a circulação, tratamento e venda desta mercadoria fundamental à vida.

Após longos anos de discussões públicas sobre qual seria o melhor manancial para abrigar a construção do sistema de água encanada da cidade, decidiu-se afinal pela Cantareira. A canalização das águas da Cantareira emergiu como “símbolo de um novo tempo” (SANTA’ANA, 2007), representando um avanço para o urbanismo, um modelo a ser seguido pelo empresariado burguês de outras cidades brasileiras.

Os paulistas vêm jorrar de todas as torneiras a bi-secularmente desejada água, límpida, *crystallina*, em abundância jamais obtida até aquele momento para a cidade, e provavelmente ficaram surpresos ao verem suas ruas sendo irrigadas diariamente, bem como os prédios já ligados à rede distribuidora de água, abastecidos gratuitamente até março de 1883 (PLANO DE MANEJO DA CANTAREIRA. Anexo 5, 2009).

Aproveitando o significado atribuído pelos tropeiros à palavra Cantareira, em suas primeiras propagandas, o grupo de empresários divulgava:

...denominemos de COMPANHIA Cantareira, isto porque a água deverá ser primeiramente reunida nos grotões da serra, afim de que, canalizada, seja trazida para a cidade. E como toda captação de qualquer líquido, especialmente a água, se faz em cântaros, a sociedade construirá tantas Cantareiras ou reservatórios, quantos necessários ao consumo da população (BRITTO, 1999, p.25).

Apesar do milagre empreendido pela Cia. Cantareira no final do séc. XIX, a inesperada explosão demográfica das primeiras décadas do século XX,

¹⁰ Para conhecer estudos de arqueologia industrial na Cantareira consulte os trabalho de Villar (2007) sobre o antigo sistema de abastecimento Cantareira.

¹¹ Segundo SANTA’ANA (2007, p. 30), as classes mais abastadas usufruíam de sistemas de abastecimento particulares ou dos serviços dos aguadeiros, enquanto para a população mais pobre restava abastecer-se nos chafarizes públicos, famosas “biquinhas” meio a conflitos que envolviam escravos, *zeladores de chafarizes*, *aguadeiros e guarda pontes*, profissões hoje extintas, mas que naquela época faziam parte do cotidiano da cidade.

acrescidos dos períodos de estiagem, dificuldades com os empréstimos e com o transporte de materiais para construção dos novos reservatórios, levaram a Cia. Cantareira à falência, quando finalmente foi encampada pelo Governo em 1893, tornando-se a primeira empresa estatizada da história brasileira.

Com a transição do Brasil-Império para o regime republicano, novos investimentos em infra-estrutura de transporte e abastecimento deveriam ser empreendidos pelo Estado. Por meio de decreto, o Estado republicano criou a **RAE - Repartição Técnica de Águas e Esgotos**. Entre suas principais ações, destacavam-se: 1- Destruição de diversos chafarizes, o que obrigaria a população a consumir água encanada; 2- Substituição dos antigos encanamentos, por outros de diâmetro maior, e remodelo da Caixa d'água da Consolação; 3- Tombamento de uma grande área da Cantareira (aprox. 5.000 ha) como utilidade pública em 1893 com o objetivo de realizar novas obras de captação e distribuição (desapropriação de inúmeras fazendas de café)¹²; 4- Construção das novas represas, da Cuca, Canivete, Divisa, Manino, Olaria, Itaguassu, Bispo, Guaraú, Cassununga e Engordador, através da inundação de grandes áreas florestais.

Justamente nos primórdios da industrialização brasileira podemos observar uma nova configuração do rural e do urbano, capaz de estabelecer um contencioso jogo socioeconômico entre diferentes grupos de interesse em novas relações de dominação e apropriação das áreas florestais dentro e nos arredores das cidades. Quando passou a servir à população urbana, a Cantareira tornou-se uma das maiores florestas urbanas do mundo.

Até aqui, podemos observar como os interesses das sociedades urbanas sobre as florestas obedecem transformações ideológicas e implicam processos sociais complexos pelos quais vem passando a própria sociedade com a transição do modo de vida rural para o urbano.

¹² As áreas tombadas pelo antigo sistema de abastecimento de água vieram a configurar, posteriormente, o Parque Estadual da Cantareira.

1.3. A visão científica sobre a floresta

A gradativa transição do Estado Colonial para a Era Industrial, que se inicia no Brasil República, esteve marcada por uma nova visão sobre os recursos naturais: a visão de uma sociedade urbana e científica que buscava consolidar um sistema urbano eficiente, através do domínio científico sobre o território e seus recursos naturais.

Um fato histórico que imprimiria um forte diferencial à formação do território social da Cantareira, foi sem dúvida a criação, em 1886, da Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, dirigida pelo geólogo norte-americano Orville A. Derby, que contou com a colaboração do geógrafo Theodoro Sampaio e do naturalista sueco Alberto Lofgren, figuras pioneiras nas ciências naturais no Brasil em finais do século XIX.

Figura 1 - Técnicos da Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo¹³. Fonte: Instituto Florestal de São Paulo

¹³ Primeiro plano (da esq. à dir.) 1º Francisco P. de Oliveira; 2º Orville A. Derby; 3º Teodoro Sampaio; 4º João Frederico W. de Aguiar. Segundo plano (da esq. a dir.): 1º Antônio A. Lallemart; 2º Luiz Gonzada de Campos; 3º Eugenio Hussak; 4º Axel Frick; 5º Antônio Lacerda; 6º Alberto Lofgren.

A comissão técnica liderada por Derby¹⁴ teve um papel fundamental na divisão do trabalho da região. Além de favorecer a produção de mudas em grande escala, foi responsável pela produção de uma série de mapas e estudos geológicos e botânicos que contribuíram para que a região ficasse conhecida por seus serviços ambientais, fomentando a criação do Horto Botânico, que mais tarde daria origem à primeira Unidade de Conservação do Estado de São Paulo, atualmente conhecido como Parque Estadual Alberto Lofgren ou Horto Florestal, onde estão sediados o Instituto Florestal e a Fundação Florestal de São Paulo.¹⁵

O processo de regeneração florestal das áreas devastadas pelo monopólio do café, iniciado a partir da estatização de 5.000 ha de floresta Cantareira em 1893, foi bem sucedido. A partir da combinação entre proteção/exploração dos mananciais de água potável com pesquisa científica sobre os recursos florestais da região, foi possível, em poucas décadas, o restabelecimento de uma vegetação secundária ombrófila bastante densa e a sobrevivência de diversas espécies da Mata Atlântica.

¹⁴ No seu livro *Capital Natural*, Victor (2007) reconhece em Derby o arquétipo do ambientalista visceral. Derby acabou se afastando oficialmente da Comissão em 1905. Segundo Figuerôa (1997) a visão naturalista de Derby confrontava-se com os interesses das elites paulistas, principalmente expressos pela elite intelectual da Escola Politécnica de São Paulo. “Após quase vinte anos de trabalho, a CGG ainda não havia cumprido sua principal tarefa, explícita desde sua criação em 1886 – o chamado *sertão* de São Paulo - como era conhecida uma vasta região a oeste do Estado, que compreendia quase um terço do território – não se encontrava mapeado a fim de viabilizar sua ocupação e exploração (Ibidem, p. 171). Foi em meio a essas dificuldades que ocorreu o suicídio de Derby, em um quarto de hotel, na cidade do Rio de Janeiro, em 1915, alguns meses depois de se naturalizar brasileiro.

¹⁵ Vinculado à Secretaria do Meio Ambiente desde 1986, o Instituto Florestal criou e gerenciou grande parte das áreas protegidas do Estado de São Paulo, tarefa que começou a dividir com a Fundação Florestal a partir de 2007. Segundo informações do site do IF, hoje o mesmo é responsável pela administração de 10 Estações Ecológicas, 1 Parque Estadual, 18 Estações Experimentais, 2 Viveiros Florestais, 2 Hortos Florestais e 14 Florestas Estaduais (mais de 53 mil ha), além de apoiar a gestão da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo (Programa MaB-UNESCO).

1.3. O Parque Estadual da Cantareira

A história de uma floresta urbana como a Cantareira está, intrinsecamente, ligada ao desenvolvimento e ao planejamento territorial da cidade como um todo. Todavia, a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), como palco de relações sociais e de uma grande diversidade de comportamentos, não deve ser pensada de forma homogênea se quisermos compreender a metrópole enquanto território múltiplo onde processam-se inúmeras manifestações da vida coletiva (KOGA, 2003).

Em cada região de São Paulo, combina-se o geral e o específico. Sendo que a especificidade da região norte da capital é a existência de um núcleo florestal que diferencia-se de todo o restante, o Parque Estadual da Cantareira (PEC), cuja preservação e a degradação são resultado de uma história ambiental pautada por um conjunto de decisões relacionadas ao crescimento da maior cidade da América Latina.

Depositário de uma história repleta de significados em decorrência dos seus múltiplos usos, o PEC, juntamente com o PEAL permite-nos recordar as primeiras políticas conservacionistas e de lazer e turismo do Estado de São Paulo, assim como a construção do primeiro sistema de abastecimento de água da cidade e o funcionamento do famoso “Trem das Onze”¹⁶, elucidando a rica contribuição da região da Cantareira para os serviços sociais, culturais e ambientais da metrópole.

O PEC, com 7.900 ha, é hoje uma das maiores florestas urbanas do mundo e também um ecossistema ameaçado. Sua área protegida enfrenta elevada vulnerabilidade demandando uma complexa gestão pública diante dos desafios enfrentados, entre os quais se incluem a pressão antrópica contínua, via de regra desordenadas sobre seus limites, e os quadros frequentes de violência e exclusão social no entorno.

As drásticas mudanças urbanísticas, os altos índices de violência e a depredação dos mananciais hídricos somam-se à um leque de situações potencialmente impactantes, não só à conservação da biodiversidade como à prestação de serviços ambientais.

¹⁶ Música do sambista Adoniran Barbosa (1910-1982), considerada o hino da cidade de São Paulo. Reflete o drama da mobilidade das populações que vivem em periferias mais distantes do centro.

Dessa forma, embora uma diversidade de técnicas aplicadas aos recursos naturais tenha permitido a consolidação espacial do atual Parque Estadual da Cantareira é ambíguo e contraditório o processo de territorialização que ali se deu, como observou Souza e Silva (2004):

A construção do Sistema Cantareira de Abastecimento que teve um papel preponderante no processo de regeneração da floresta, também contribuiu para iniciar a expansão da mancha urbana sobre o Cinturão Caipira da Zona Norte da cidade de São Paulo (SOUZA e SILVA, 2004, p. 56).

1.4. O Tramway Cantareira e o fim do Cinturão Caipira da cidade de São Paulo

A medida que a implantação do antigo Sistema Cantareira dependia da implantação de um sistema de transporte, iniciou-se a expansão do tecido urbano na região norte da cidade

O Tramway de serviço Cantareira entra em operação em 1893, com a função de ligar os tanques de acumulação da Serra da Cantareira ao ponto mais estratégico do centro da cidade, naquela época o pátio da **São Paulo Railway** no Pari. Na subida para Serra, levava materiais importados da Inglaterra para construção dos reservatórios, em especial ferro fundido, e na descida, trazia vagões repletos de pedras¹⁷ para a construção civil e calçamento de ruas, além de plantas e mudas que eram distribuídas para os parques urbanos e para interior paulista.

Apesar do Tramway ter sido criado para o transporte de materiais, naquela época, a possibilidade de viajar rapidamente na Maria-Fumaça não poderia deixar de encantar o imaginário dos paulistanos. Desde a sua inauguração, a população paulistana, em busca de maior mobilidade, reivindicava o acesso de passageiros ao Tramway da Cantareira.

Segundo SANTA'ANA (2007), em 1985, o Governo consentiu em abrir o Tramway para uso da população aos finais de semana para fins de "recreio", ao avaliar que esta seria uma boa maneira de fazer propaganda da pureza das águas

¹⁷ Entre as determinantes para o avançar do processo de urbanização encontram-se certamente as atividades de exploração dos recursos minerais e hídricos. Os primeiros bairros do distrito do Tremembé foram ocupados por operários de pedreiras.

da Cantareira. Desta maneira, a Serra da Cantareira tornou-se um local turístico e de lazer das famílias paulistanas, um embrião do que mais tarde daria lugar aos núcleos de visitação das Unidades de Conservação Parque Alberto Lofgren (Horto Florestal)¹⁸ e do Parque Estadual da Cantareira.

A primeira tentativa do Governo de vender o Tramway à iniciativa particular ocorreu na década de 20, mas falhou por falta de interessados. O governo foi obrigado a mantê-lo ainda por quatro décadas, pois para os moradores dos subúrbios e periferias da região norte não havia outra opção de transporte urbano viável.

Em algumas décadas, o pequeno Tramway de serviço se tornaria o principal meio de transporte para o centro da cidade para massas de trabalhadores da Zona Norte da capital. Ampliando gradativamente suas estações, em 1940, o Tramway Cantareira já podia ser considerado uma verdadeira ferrovia intermunicipal, ao chegar até o município de Guarulhos.

Motivada pela grande crise habitacional derivada da explosão demográfica iniciada nos anos 40¹⁹, a ocupação populacional desordenada da Serra da Cantareira foi alimentada por um mercado imobiliário informal, caracterizado por um sistema de grilagens de terras e loteamentos urbanos que exerciam uma forte pressão antrópica sobre os recursos florestais e mananciais.

Enquanto nos núcleos urbanos no entorno das estações ferroviárias, o mercado formal de imóveis intensificava as edificações, áreas até então inacessíveis, em terrenos com relevo mais acidentado como os da região serrana da Cantareira, eram ocupadas sem critérios técnicos. No diagrama do percurso do Tramway Cantareira, apresentado a seguir é possível, além da grande quantidade de acessos às pedreiras, o acesso às Estações, Pontos de Parada, Pedreiras, Desvios e Ramais que operavam simultaneamente.

¹⁸ A mais antiga Unidade de Conservação do Estado, fundada pelo botânico sueco Alberto Lofgren, um dos primeiros conservacionistas a trabalhar no Brasil.

¹⁹ Segundo Langenbuch (1971), entre os anos de 1940 e 1960, a cidade apresentou um crescimento vertiginoso de seus arredores: 364%, em contraposição aos 171% verificados em suas áreas centrais.

Figura 2 - Diagrama da linha do Tramway Cantareira / déc. 60²⁰. Fonte: <http://www.wernervana.com/Dia.html>

Neste período, a cidade de São Paulo dispunha apenas das linhas de bonde e de um pequeno sistema de água, ambos incapazes de suprir a demanda crescente de infra-estrutura urbana intensificada pela nova leva de migrantes vindos de todas as regiões do Brasil. Novas técnicas deveriam ser empregadas ao espaço, a começar pela renovação do sistema de transporte e do sistema de abastecimento de água, há muito ultrapassados.²¹

Durante décadas a cidade de São Paulo passou por um intenso desenvolvimento urbano. Daí a grande importância do transporte urbano e suburbano, onde o Tramway da Cantareira em 1941⁹ passou a ser uma nota dissonante, não em razão de sua administração, mas em razão de sua construção sobre uma bitola de 60 centímetros (JORNAL ESTADO DE SÃO PAULO, 1941).

²¹ Segundo Hearling (2002), os estudos para criação do novo Sistema Produtor Cantareira iniciaram-se a partir da década de 1960. Uma comissão de técnicos sugeriu a captação externa aos limites da RMSP (Bacia do Piracicaba), através de um complexo sistema de reversão e de bombeamento das águas.

De 1938 até 1945, intensas transformações urbanísticas deveriam ser implementadas na cidade. Sob o comando de Prestes Maia, então nomeado prefeito de São Paulo, colocou-se em prática um *Plano de Avenidas*, que prolongou as vias públicas e promoveu gradativa substituição dos bondes pelos ônibus.

Como aponta Herling (2000), após a retificação do Rio Tietê nos anos 50, a barreira representada por ele tornou-se mais “transponível” facilitando a expansão urbana na Zona Norte. Para Bonduku (1998), ainda que de forma precária, o sistema de transporte por ônibus passou a complementar os trajetos efetuados pelos trens e bondes, atingindo novos espaços territoriais nas regiões periféricas, anteriormente desocupadas.

Dessa forma, o “Tramway Cantareira”, associado às linhas de ônibus serviu como um dos principais indutores da urbanização da região Norte da cidade, formando bairros, subúrbios e periferias no entorno da reserva da Cantareira. Sendo justamente está nossa área de estudo, a atual zona de amortecimento do Parque Estadual da Cantareira ²², antigo cinturão caipira, em sua face sul densamente povoada.

Em poucas décadas, o desenvolvimento dos setores secundários e terciários e sua violenta sobreposição sobre os antigos modos de produções, culminaram na degradação do antigo Cinturão Caipira, conhecido, anteriormente, por abrigar áreas hortifrutigranjeiras que produziam alimentos básicos para a população paulistana.

Paralelamente à implantação Parque Industrial nos anos 50²³, a visão concentradora e integradora dos governos militares geraram um processo de *urbanização extensiva* e de segregação sócio-espacial como aponta Mont-Mór (2006).

O velho binômio “Energia e Transporte” transformou-se nos anos 70 em investimentos em infra-estrutura (rodovias, hidrelétricas) comunicações, serviços financeiros, entre outros [...] A urbanização extensiva caminha assim ao longo dos eixos viários e redes de comunicação e de serviços em regiões “novas” como a Amazônia e o Centro-Oeste, mas também em regiões “velhas”, como o Nordeste, em espaços residuais das regiões mais

²² Plano de manejo de 2009 do Parque Estadual da Cantareira.

²³ “Ao final dos anos 1950 tinha-se ainda, os últimos vestígios dessa separação (a cidade com seus bairros), mas tanto as obras viárias interessando à difusão do automóvel como processo de perifização da população trabalhadora ganhavam força e começariam ser os estruturadores do espaço da metrópole” (SEABRA, 2004, p. 278).

desenvolvidas, nas "ilhas de ruralidade" no interior mineiro ou paulista (MONTE- MÓR, 2006, p.11-12).

Figura 3 - Tramway partindo da estação Cantareira em 1962. Fonte: Acervo Associação Sabesp

Com o grande êxodo rural e com aumento descontrolado da população urbana, o tecido urbano e florestal começam a se tangenciar e interpenetrar, promovendo no entorno das florestas urbanas modos de vidas peri-urbanos mais ou menos degradados, conformando ilhas de ruralidade. No entorno dos parques estaduais Cantareira e Parque Alberto Lofgren (Horto Florestal) e demais áreas florestadas do entorno acentuava-se o caráter de “ilha natural” meio ao mar de urbanidade da cidade de São Paulo.

Entre as malhas do tecido urbano persistem ilhotas e ilhas de *ruralidade* [...]. A relação "urbanidade-ruralidade", portanto, não desaparece; pelo contrário, intensifica-se, e isto mesmo nos países mais industrializados. Interfere com outras representações e com outras relações reais: cidade e campo, natureza e facticidade, etc. Aqui ou ali, as tensões tornam-se conflitos, os conflitos latentes se exasperam; aparece então em plena luz do dia aquilo que se escondia sob o "tecido urbano" (LEFÈBVRE, 1968, p.12).

Na concepção de Lefèbvre, o tecido urbano não está restrito apenas ao “domínio edificado nas cidades”, mas ao “conjunto das manifestações do predomínio da cidade sobre o campo incluindo uma segunda residência, uma rodovia, um supermercado em pleno campo” (LEFÈBVRE, 1999, p. 17).

Com o avanço da urbanização extensiva, o atual Cinturão Verde da cidade de São Paulo foi se tornando cada vez menos caipira e suas chácaras residenciais e de produção agrícola tornaram-se cada vez mais escassas.

Em 1968, foi criada a Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô. Coincidência ou não, no mesmo ano, no bairro do Jaçanã, o desmonte do Trem das Onze foi embalado ao som do samba “Saudosa Maloca” de Adoniran Barbosa: “Cada táuba que caia doía no coração”²⁴.

Segundo estudos de foto interpretação realizados pelo geógrafo do Instituto Florestal Dimas Silva, o índice de 1% da população vivendo em favela em 1970 passou para 20% no início dos anos 1990. No ano de 1994, as matas e capoeiras no entorno do Parque Estadual da Cantareira cobriam 4697,77 ha, ou seja, de 1962 a 1994 houve uma redução média 50 ha/ano de cobertura florestal.

Tabela 01 - Classes de uso do solo no entorno dos PEC e PEAL

Classes de uso do solo	Área (ha)	Área (%)
mata	2892,91	18,39%
capoeira	2841,23	16,79%
reflorestamento	378,41	2,41%
hortifrutigranjeiro	247,46	1,57%
campo antrópico / pastagem	799,78	5,08%
bairro de médio padrão	1297,88	8,25%
bairro-jardim	357,42	2,27%
casa autoconstruída	1270,12	8,07%
favela	811,73	3,89%
área residencial parcialmente ocupada	42,63	0,27%
conjunto habitacional uni e multi-familiar	201,49	1,28%
condomínio de alto padrão e chácara residencial	3337,40	21,21%
loteamento desocupado	227,93	1,45%
indústria	101,90	0,65%
pedreira ativa	52,38	0,33%
pedreira desativada	13,25	0,08%
clube	102,93	0,65%
área institucional	387,63	2,46%
aterro sanitário ativo	126,74	0,81%
aterro sanitário desativado	42,02	0,27%
aterro industrial	22,24	0,14%
movimento de terra / solo exposto	302,42	1,92%
reservatório de retenção de água	16,32	0,10%
represa	14,54	0,09%
rodovia Fernão Dias	53,16	0,34%
Parque Estadual Alberto Löffgren	191,78	1,22%
Total	15733,70	100,00%

Fonte: Plano de Manejo Cantareira 2010

²⁴ Depoimento de Sr. Sylvio Bittencourt, presidente e fundador do Museu do Jaçanã.

Ao longo de todo este processo de transformações urbanas, observou-se uma grande expansão do tecido urbano, caracterizado por diferentes tipos ocupação e usos do solo, ao sul do PEC (Zona Norte de São Paulo e Guarulhos) e ao Norte do Parque (municípios de Mairiporã e Caieiras).

A ocupação urbana irregular de áreas rurais desativadas nos baixos esporões da Serra da Cantareira, acentuada ao longo da década de 1990, atendeu ao padrão de segregação sócioespacial e ambiental característico do processo de estruturação intraurbana metropolitana e consolidou um tecido urbano no qual à dificuldade de acesso a serviços e infra-estrutura urbanas, somou-se um quadro grave de degradação ambiental (SILVA E SOUZA, 2008, p.110).

Como veremos no próximo capítulo, a partir das últimas décadas do século XX, todo este cenário somado à perspectivas de implantação de grandes empreendimentos urbanísticos, começaria a preocupar às associações de bairros, às comunidades tradicionais locais compostas de famílias de lavradores, chacareiros e profissionais ligados ao Horto Florestal (guarda -parques, guarda-águas) e principalmente aos grupos de ambientalistas residentes na região.

Capítulo 2

MOVIMENTO AMBIENTAL NA CANTAREIRA

Primeiros insurgentes - Ciclo da Redemocratização

2.1. Breve cenário Político dos anos 80

Na década 80, motivados pelo processo de urbanização e desenvolvimento regionais observamos no Brasil, observamos o surgimento de inúmeros movimentos populares urbanos que tinham em sua agenda a reivindicação por justiça social, melhores condições para sobrevivência do ser humano nas grandes cidades, assim como a igualdade, a participação e a liberdade fundamental para a construção de uma democracia (GOHN, 1995).

Vale a pena observar que, tanto na América Latina como no Hemisfério Norte, esta foi a década conhecida por uma divisão paradigmática nas ciências sociais representada pelo surgimento teórico do conceito de *Novos Movimentos Sociais* -NMS (OFFE, 2006), que diferenciavam-se dos movimentos sociais clássicos de cunho estritamente sindical e partidário que se destacaram no Brasil, durante o período da ditadura.

Ao reivindicarem, além dos direitos trabalhistas tradicionais, novos direitos coletivos e difusos, tanto as formas e como os agentes de protesto se modificaram. Segundo GOHN (1997), com advento da democracia, os movimentos sociais do Brasil e da América Latina trouxeram à arena política, maioritariamente, a participação de mulheres em reivindicações populares por acesso aos serviços e equipamentos coletivos, pela paz, pela saúde e educação entre outros temas relacionados ao bem estar social no país.

Após um longo período de luta contra o regime militar, no Brasil, ganhava relevo o papel da sociedade civil e dos movimentos sociais para expansão da cidadania e da experiência democrática, tendo em vista as manifestações públicas em torno da campanha “**Diretas Já**”, que ocorreram a partir do início de 1983 em Pernambuco e multiplicaram-se por diversas capitais brasileiras, ganhando força e expressão nacional em 1984, ao reunir cerca de 1,5 milhão de manifestantes no Vale do Anhangabaú em São Paulo.

Este ciclo de mobilizações em torno das “Diretas Já” unificou diversos movimentos sociais e culminou no retorno do poder civil em 1985 e na aprovação da Constituição Federal de 1988, que entre outras mudanças, consagrou o princípio de

participação da sociedade civil na administração pública com a realização de eleições diretas para Presidente da República em 1989.

Em síntese, o surgimento de novas formas expressivas de mobilização puderam ocorrer motivadas:

Primeiro, pelo aumento de permeabilidade das instituições políticas e administrativas às reivindicações da sociedade civil, provocadas por crises na coalizão política no poder. Segundo, por mudanças no estilo de interações políticas entre o Estado e os movimentos sociais, especialmente a redução da repressão a mobilizações. Terceiro, pela presença de aliados potenciais, como movimentos sociais, partidos políticos, mídia e elites dissidentes (ALONSO; COSTA e MACIE, 2007, p.11).

Antes do ciclo da redemocratização nos anos 80, contudo, na área ambiental, iniciou-se uma maior permeabilidade das instituições políticas e administrativas às demandas ambientais da sociedade civil em âmbito global. A partir da **Conferência de Estocolmo sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento** promovida pela ONU em 1972, muitos ambientalistas puderam encontrar consonância de seus interesses com uma agenda internacional.

No Brasil, em 1973, a criação da Secretaria Especial do Meio Ambiente propiciaria, aos militantes dos anos 70, novas possibilidades de mobilização e espaços políticos, pautados por uma legislação especificamente de caráter ambiental.

Embora as primeiras coalizões entre grupos ambientalistas brasileiros, movimentos sociais de base local, igreja, associações de trabalhadores rurais e de moradores tenham começado a se constituir no final dos anos 70, só no contexto da redemocratização foi possível um maior espaço para surgimento de novas estruturas políticas.

O movimento da sociedade brasileira em direção a um governo mais democrático e descentralizado, em um contexto internacional de intensa globalização, possibilitou o realinhamento da estrutura de incentivos dos *policy-makers*. O ambiente institucional se alterou, não apenas com a legislação ambiental, mas também com a construção de organizações e de novas políticas públicas (BONFIM, 2007, p.9).

Todavia, ainda nos anos 80, os avanços na estrutura de governança ambiental no Estado de São Paulo eram muito precários. A prática do Licenciamento Ambiental, Estudos de Impacto Ambiental (EIA), assim como a adoção de

ferramentas de participação popular, permaneciam desconhecidas pelas administrações públicas, gerando diversos vetores de vulnerabilidade ambiental sobre as áreas protegidas.

Segundo Bonfim (2007), na década de 80, apenas 55,55% dos desmatamentos ocorriam fora de áreas protegidas, sendo que, cerca de 21% dos desmatamentos ocorriam nas APAs e 23,12% nos Parques.

Cada vez mais, em contato com espaços territoriais densamente urbanizados, as florestas e espaços livres de edificação tornavam-se elementos de disputa para diferentes atores e tomadores de decisão. Entre os quais: administradores públicos, especuladores imobiliários, empreendedores, loteadores, comerciantes, industriais e grupos religiosos.

Tais grupos de interesses, caracterizados pelo multiculturalismo de uma sociedade urbana industrial e plural, já apresentavam lógicas de apropriação do espaço, que nem sempre asseguravam o uso coletivo e sustentável dos recursos naturais.

A medida que diversos atores (associações, atores públicos e privados) territorializavam o espaço, cada vez mais, os espaços florestais tornavam-se lócus de conflitos e disputas. Dessa forma, em escala metropolitana, as políticas conservacionistas florestais paulistanas teriam que dar conta de uma difícil tarefa: lidar com uma pluralidade de interesses e vetores que colocavam em risco a manutenção e a continuidade do fornecimento de bens e serviços ambientais à sociedade urbana.

Sob a pressão internacional e nacional do movimento ambientalista originário dos anos 70, logo nas primeiras semanas do governo de Franco Montoro, em 1983, foi criado o Conselho Estadual de Meio Ambiente (CONSEMA)²⁵, órgão colegiado que se tornaria o principal centro de decisões a cerca de grandes projetos urbanos, instalações industriais, potencialmente degradadores do meio ambiente.

²⁵ O CONSEMA seria o embrião da Secretaria Estadual de Meio Ambiente criada em 1986.

2.2. Tremembé, onde tudo começou

Não é a toa que o bairro do Tremembé é um forte expoente do ambientalismo em prol dos remanescentes de Mata Atlântica no Estado de São Paulo, afinal ali, além de encontrarmos o DNA do movimento conservacionista paulista com a criação da Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, temos conhecimento do surgimento de importantes manifestações civis de cunho ambientalista, ainda nos anos 40, com a fundação da ***Sociedades Amigos do Tremembé e Zona da Cantareira***, cujo lema era: “se a Serra morre o Vale morre.”

Com a implantação do Parque Industrial em São Paulo, também o distrito do Tremembé, localizado no sopé da Serra da Cantareira, começaria a sofrer uma forte demanda por habitação.

A região de ar puro, clima ameno, rica em nascentes e bicas, tradicionalmente frequentadas pelas famílias paulistanas aos finais de semana para fins de lazer e turismo, dava ares de *Suíça Paulistana*, como era chamada pelos seus moradores. Entre eles, estava uma elite estrangeira bastante culta que começaria, gradativamente, a perceber drásticas alterações da paisagem pelo avanço das ocupações irregulares sobre terrenos instáveis do ponto de vista geológico, originando um quadro alarmante de vulnerabilidade socioambiental.

A tranquila região serrana da Cantareira, que assim como Campos de Jordão, era procurada pelas clínicas de tratamento de tuberculosos pelas suas qualidades ambientais, começaria a sofrer rápidas mudanças que implicariam em fortes ameaças aos modos de vida das famílias tradicionais desta floresta urbana.

Se até então a expansão da mancha na Zona de Fronteira representava uma ameaça efetiva à unidade de conservação, neste período passou a representar uma ameaça também à qualidade ambiental urbana nas áreas situadas externamente ao Parque. A partir de então, materializou-se nesta faixa um conflito não apenas entre a cidade e a natureza, mas entre a cidade e o próprio meio ambiente (SILVA E SOUZA, 2004, p. 15).

Ocupação imprópria de terrenos com assentamentos mal adaptados às condições topográficas, indiferença do poder público fazendo prevalecer os interesses de especuladores imobiliários, ausência de infra-estrutura urbana e domiciliar instalada, falta de conexão viária entre os bairros periféricos e clandestinidade generalizada em seu processo de formação. Os loteamentos periféricos apresentam claras vantagens: Baixo investimento por parte do loteador, consumidor com poucas exigências e disposto a

consumir mercadoria sem qualidade, e um poder público isento de suas responsabilidades (SOUZA E SILVA, 2008, p.12).

Após o surto de ocupações por favelas, nos anos 70, a inércia do Governo faria com que uma série de conflitos se materializassem na arena política. O embate entre poder público e moradores do entorno da Cantareira se acirraria, a partir do final dos anos 80, quando o então prefeito Jânio Quadros anunciava um milionário projeto de infraestrutura urbana no valor de \$48 milhões de dólares para regiões de fundos de vales da Zona Norte de São Paulo.

Diante da obscuridade do projeto, que previa sem muita clareza canalização de córregos e avenidas, temendo a perda da qualidade de vida local e 700 desapropriações anunciadas, moradores do Tremembé, em confronto com o sistema político, começariam a organizar as primeiras ações coletivas em prol da floresta urbana Cantareira e seus mananciais.

Intrigava os conselheiros o fato do projeto desta rodovia não ter sido totalmente apresentado à sociedade. Havia fortes indícios de que a rodovia que, no projeto apresentado, iria acabar na praça Mariquinha Schicia no bairro do Tremembé continuaria até o distrito do Cachoeirinha, onde se estabeleceria uma ligação com Inajar de Souza.

Para os ambientalistas, o projeto afetaria o parque Alberto Lofgren Horto Florestal e incitaria um conjunto de ocupações clandestinas no entorno do Parque da Estadual da Cantareira, deixando a região ainda mais vulnerável à ação de especuladores imobiliários.

Em 1987, o Conselho Comunitário da Região Administrativa de Santana/Tucuruvi, presidido por Vera Lúcia Braga, acionaram todas as instâncias administrativas e jurídicas disponíveis do país em vão. “No entendimento do “establishment”, a obra já era um fato consumado e irreversível, ainda mais porque o dinheiro externo estava a caminho” (VICTOR, 2007).

Após diversas reuniões, o Conselho Comunitário da Região Administrativa de Santana/Tucuruvi apresentou, através da sua presidente, a possibilidade de acionar o Senado norte-americano com a intenção de denunciar as irregularidades do empréstimo do BID à prefeitura de São Paulo, estratégia que buscava intervir diretamente no financiamento da obra.

Entre as denúncias apresentadas, pelos ambientalistas do Tremembé, ao senador David Obey, estava a de ilegalidade do projeto, fundamentada em duas contestações: A primeira dizia respeito à ausência de EIA/ RIMA e à violação de uma resolução do CONAMA que prevê sua elaboração:

Para obras hidráulicas na exploração de recursos hídricos, tais como: barragem para fins hidrelétricos, acima de 10MW, de saneamento ou de irrigação, abertura de canais para navegação, drenagem e irrigação, retificação de cursos d'água, abertura de barras e embocaduras, transposição de bacias, diques (CONAMA nº 1 de 23 de janeiro de 1986, artigo 2º parágrafo VII).

A segunda denúncia acusava o prefeito Jânio Quadros de induzir a Câmara Municipal ao erro ao publicizar o financiamento do BID, sem que ele estivesse de fato previsto no orçamento do Banco.

Através do Instituto Oikos²⁶, ONG pioneira de cunho ambiental, fundada em 1980 pelo então vereador Fabio Feldman, foi criada uma representação que estabeleceu contato direto com o BID e com o Senado americano em Washington. Neste momento, em que o OIKOS formava um arco de alianças com atores transnacionais, o conflito saltou de escala; a campanha contra a obra obteve, aproximadamente, 30.000 assinaturas e o apoio sistemático de renomadas ONGs internacionais como: Environmental Defense Fund (EDF), Sierra Club, Audubon Society, Friends of the Earth - UK, Friends of The Earth-Sweden, International Probe e muitas outras ONGs.

Fundada em 1892, em São Francisco, pelo renomado preservacionista John Muir, o Sierra Club é primeira organização não-governamental a dedicar-se à proteção do ambiente no mundo. A EDF era liderada pelo advogado norte-americano Bruce Rich, autor de "Mortgaging the Earth" (Hipotecar a Terra) de 1994, uma crítica ao Banco Mundial amplamente aclamada por refletir sobre evolução do projeto de desenvolvimento econômico no Ocidente. Em 1988, Rich já havia sido premiado 'Prêmio Global 500 ' da ONU. Além de aliado e amigo pessoal dos ambientalistas do movimento, Rich foi uma das principais referências intelectuais para o movimento.

²⁶ A ambientalista Vera Lúcia Braga, moradora do Tremembé tomava parte do Conselho Fiscal do OIKOS.

Figura 4 - Abaixo assinado em 1988 (30.000 assinatura contra o projeto de canalização de fundo de vale da Prefeitura de São Paulo). Fonte: Acervo Mauro Antônio Moraes Vítor

Muito a frente do seu tempo e dos políticos da época no quesito ambiental, este grupo de ambientalistas, de diversas formações profissionais e técnicas, elaboraram um Contra-Rima para fundamentar suas principais críticas ao projeto proposto pela Prefeitura de São Paulo. Segundo o ambientalista Carlos BOCUHY (2010)²⁷, este documento elaborado por moradores do Tremembé foi:

Um dos primeiros Contra RIMAS elaborados no Brasil, por cidadãos independentes, que analisa as deficiências conceituais e metodológicas do projeto aprovado pelo BID há mais de 20 anos, o projeto da Avenida de Fundo de Vale do Córrego do Tremembé, que iria desalojar milhares de cidadãos de seus lares, impermeabilizar a bacia do córrego, destruir a qualidade de vida de bairros tradicionais, rasgar o Horto Florestal e escancarar o paredão sul da Cantareira à especulação imobiliária (PREFÁCIO CONTRA-RIMA RODOANEL TRECHO NORTE, 2010, p. 2).

Em decorrência destas denúncias junto ao Senado norte-americano e da grande repercussão internacional gerada pelos ambientalistas do Tremembé, o BID designou uma comissão de três técnicos para virem a São Paulo conhecer os objetivos do empreendimento junto à Prefeitura de São Paulo e realizar uma audiência pública para ouvir a comunidade local.

²⁷ Presidente do Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental (PROAM), representante do Coletivo de Entidades Ambientalistas cadastradas no Conselho Estadual do Meio Ambiente (CONSEMA) e conselheiro do Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA). Atualmente, engajado no processo de licenciamento do Trecho Norte do Rodoanel e na divulgação do segundo Contra-rima da História da Cantareira.

Figuras 5 e 6. APLA Comissão do BID e moradores do Tremembé em 1988. Fonte: Acervo Mauro Antônio Moraes Victor (Jornal da Tarde 6/07/88)

Coincidência ou não, cabe lembrar que a presteza do BID em atender às demandas de grupos populares pode ter sido reforçada pela repercussão internacional causada pelo assassinato do líder seringueiros Chico Mendes em 1988. Neste período, despontariam novos movimentos que conjugavam os

movimentos populares de base local ao movimento ambiental internacional, tendo em sua agenda a construção de uma democracia capaz de garantir a qualidade de vida dos cidadãos em seus territórios originais, a participação popular e a governança ambiental internacional.

Chico Mendes, após levar a causa dos seringueiros ao senado norte-americano em 1987, participou do encontro anual do BID em Miami com o objetivo de chamar a atenção sobre as ameaças ambientais derivadas do financiamento à rodovia BR-364, inserida no Programa do Meio Ambiente e Comunidades Indígenas (PMACI), uma estratégia de desenvolvimento para as regiões ocidentais dos Estados de Rondônia, Amazonas e Acre, no valor de U\$58 milhões²⁸.

A comissão de peritos do BID, ao reunir-se para ouvir a comunidade do Tremembé e representantes da Prefeitura de São Paulo, chegou à conclusão de que haviam várias irregularidades no processo de licenciamento (sem EIA/RIMA) e que o empréstimo, solicitado para saneamento básico, na verdade, destinava-se, em grande parte, à construção de uma obra viária.

Em junho de 1988, o BID suspendeu os desembolsos à Prefeitura de São Paulo no total de U\$75,5 milhões, exigindo o EIA/RIMA não só para as obras do Tremembé, mas para cada uma das obras previstas pela aquela gestão. Esta suspensão gerou um efeito em cadeia, repercutindo inclusive no Senado Federal que analisava dois pedidos de empréstimos da Prefeitura. Estima-se que deixaram de entrar aproximadamente U\$200 milhões em empréstimo nos cofres da Prefeitura.

Sem recursos externos, o projeto foi perdendo a força do momento político, fazendo com que a Prefeitura de São Paulo se abstinhasse de sua continuidade. Segundo o então Secretário de Vias Públicas de São Paulo Walter Bodini: “A prefeitura foi compelida a retirar o projeto de seu programa devido aos “quiprocós criados sobre a obra.” (JORNAL GAZETA, 11/06/88). Jânio Quadros processou pessoalmente Vera Lúcia Braga pelos transtornos e prejuízos gerados à Prefeitura na sua gestão. No processo, Jânio Quadros acusava Vera Lúcia Braga de ser “má brasileira”.

²⁸ Sob a influência de Chico Mendes, que naquele ano recebera diversos prêmios no Brasil e no exterior incluindo o Prêmio Global 500 da Organização das Nações Unidas (ONU), o BID não só suspendeu o empréstimo à BR-364 como conferiu oficialmente apoio ao *Conselho Nacional dos Seringueiros (CNS)*, associação criada em 1985 por Chico Mendes.

a gazeta

BID desiste de financiar obra de Jânio no vale do Tremembé

Os ambientalistas e moradores da zona norte de São Paulo desferiram um golpe fatal nos planos do prefeito Jânio Quadros. A Prefeitura desistiu de construir a avenida de fundo de vale do córrego do Tremembé, cujas obras seriam parcialmente financiadas pelo BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento). O abandono do projeto, decorrente de pressões da comunidade e da Oikos- União dos Defensores da Terra, foi comunicado à Oikos, no último dia 18, por um telex do vice-presidente do BID, o brasileiro Rubens Vaz da Costa.

Foram mais de oito meses de luta dos moradores do Tremembé, Vila Mazzei e Jacanã, contra a obra, que receberia empréstimo de US\$ 48 milhões (cerca de Cr\$ 8 bilhões) do

BID. "A Prefeitura foi compelida a retirar o projeto de seu programa devido aos quiproquós criados sobre a obra", diz o secretário municipal das Vias Públicas, Walter Bodini. O projeto, anunciado em junho pelo prefeito dentro do seu programa de obras viárias, previa 700 desapropriações para a canalização do córrego do Tremembé (Zona Norte) e a construção de uma avenida, com seis pistas, ligando o bairro à rodovia Fernão Dias, como parte do minianel viário Anhanguera — Bandeirantes — Fernão Dias — Dutra.

Os moradores temiam pelos danos que a obra poderia causar ao meio ambiente. "Ela arrancaria parte do Horto Florestal e as pistas iriam beirar a encosta da Cantareira", afirma Vera Lúcia Braga, 47,

membro da Oikos. "Isto não é verdade. A avenida passaria na região urbanizada da área", retruca Bodini. A comunidade não desistiu da briga e, através da Oikos, encaminhou várias cartas ao BID, pedindo o reexame do financiamento e cópias de um estudo de impacto ambiental, elaborado pelo engenheiro florestal Mauro Victor, marido de Vera Lúcia e também filiado à Oikos.

Este estudo apontava os efeitos da poluição que a avenida de fundo de vale (junto ao córrego do Tremembé) e a ligação até a Fernão Dias iriam causar nas áreas verdes do Horto Florestal e da reserva da Cantareira (último pedaço da Mata Atlântica na cidade), pelo fluxo de aproximadamente 30 mil veículos.

Figura 7- Desistência do BID em financiar obra no Tremembé 1988. Fonte: Acervo Mauro A. M. Victor /Jornal a Gazeta (11/06/1988)

BID só dará financiamento com aval de ambientalistas

SÃO PAULO — A liberação de recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para obras que alterem o meio ambiente dependem agora da posição de entidades ambientalistas não governamentais sobre cada projeto. "Nenhum financiamento sai sem a nossa aprovação", comemorou ontem Vera Braga Vitor, militante da Oikos — União dos Defensores da Terra, antes de reunir-se na última sexta-feira, em companhia do deputado federal Fábio Feldman (PSDB-SP), com a prefeita Luiza Erundina.

Vera e seu marido, o engenheiro agrônomo Mauro Vitor, também presente ao encontro com a prefeita, estiveram em Washington, na última semana de maio, para uma reunião de entidades ambientalistas não governamentais com o presidente do BID, Enrique Iglesias. "Para ele, o BID deve ser um banco ambientalista", informou Vitor, entusiasmado com as palavras do presidente do banco. Uma outra reunião do mesmo tipo está marcada para daqui a cinco meses. "Vamos apresentar as exigências mínimas para a liberação

de recursos para novas obras", antecipou Vera.

A Oikos, presidida por Feldman, junto com moradores da Zona Norte de São Paulo e vereadores petistas, conseguiu interromper, no início de 1988, a canalização de um córrego no bairro do Tremembé — obra destinada a minimizar o problema das enchentes — depois de pressionar o BID a cortar seus recursos. "Não existia um estudo de impacto ambiental", lembra Mauro Vitor. A obra, que previa também a construção de uma avenida ao lado do córrego, estava orçada em cerca de US\$ 48 milhões.

Depois de lutarem contra a administração Jânio Quadros, considerada insensível ao problema, os ecologistas foram ao gabinete da prefeita Luiza Erundina oferecer ajuda. "Podemos ter o primeiro caso de trabalho conjunto entre uma entidade ambientalista não governamental, o poder público e uma agência multilateral", disse o deputado Fábio Feldman, diante de uma satisfeita Erundina.

Figura 8 - Aval de ambientalistas impede empréstimo 1989. Fonte: Acervo Mauro A. M. Victor /Jornal do Brasil 18/06/1989

2.3. MOVIMENTO CONTRA A VPM (VIA PERIMETRAL METROPOLITANA)

É importante destacar que a construção de anéis viários interligando as principais rodovias de São Paulo é uma idéia antiga e surgiu ainda nos anos 50, precisamente em 1958, quando no âmbito do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) foi proposta a implantação de duas vias de contorno, denominadas Pequeno e Grande Anéis.

As frotas da indústria automobilística começaram a tomar as ruas de São Paulo. O automóvel como uma mercadoria, que nasce com a industrialização e se desenvolve no e para o urbano, vem ditando não só um sistema industrial de organização da produção (fordismo, pós-fordismo, toyotismo), mas um planejamento urbano direcionado à constituição do sistema de circulação pautado no uso do automóvel e suas necessidades técnicas e de espaço. Como disse Lefèbvre (1999, p.111): “O automóvel, expressão máxima do domínio do capital sobre a cidade, impõe-se como prioridade absoluta na produção do espaço.” Em São Paulo, a indústria automobilística redimensionou o desenho da cidade, através do anel rodoviário que deu origem às avenidas Marginais do Tietê e de Pinheiros, logo totalmente congestionadas.

Se a batalha entre os ambientalistas da Cantareira com a Prefeitura de São Paulo parecia ter sido vencida em 1989, quase imediatamente, um novo adversário, ainda mais forte, se apresentou ao movimento, quando o Governo Estadual, pela CDHU Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo, lançou o projeto “Via Perimetral Metropolitana” (VPM). Com um traçado, ao norte, bastante parecido com o do atual Rodoanel Mário Covas, a VPM invadiria áreas sensíveis da região da Cantareira e atravessaria 18 municípios, interligando um total de 12 auto-estradas.

Essas rodovias e avenidas de grande movimento despejarão o tráfego no anel viário da VPM que circundará a área urbana paulistana ao longo de 150 quilômetros, como forma de eliminar por exemplo, o trânsito pesado de caminhões das marginais Tietê, de Pinheiros e de vias como a Dutra, Anhanguera, complexo Anchieta e Imigrantes (PAINEL PAULISTANO, Anexo 2, abril 1990).

Figura 9 - Traçado VMP (Via Perimetral Metropolitana). Fonte: Jornal Estado de São Paulo Dez/1990.

Figura 10 - Traçado atual do RMC. Fonte: <http://interligacoesrodoanel.blogspot.com.br/>

Desta vez, para a implantação da Via Perimetral Metropolitana, o Governo do Estado de São Paulo produziria um EIA para justificar a obra e buscava obter empréstimo junto ao **Banco Mundial**.

Diante de um megaprojeto, ainda mais impactante do ponto de vista ambiental, como a VPM, o grupo de ambientalistas da Cantareira teria que ampliar seu arco de alianças no Brasil e no exterior. Esta ampliação se deu, principalmente, através da liderança de José Lutzemberg²⁹, convidado pelo presidente Fernando Collor, em 1990, a assumir a pasta do Meio Ambiente, estando a frente da SEMA (Secretaria Especial de Meio Ambiente).

O contato entre o grupo de ambientalistas da Cantareira e *Lutz*, como era chamado pelos ambientalistas, estabeleceu-se através do agrônomo Sebastião Pinheiro, pioneiro ambientalista, exilado político durante a ditadura, que ao lado de Lutz se empenhou em denunciar a indústria dos agrotóxicos. Segundo Victor (2007, p. 119), quando foi funcionário do Ministério da Agricultura, em Porto Alegre: Sebastião passava a Lutz informações confidenciais, o que resultou no seu exílio na Alemanha. Em seu retorno para o Brasil, no período da Anistia, tornou-se morador da Cantareira, até ser convidado a seguir com Lutz para Brasília, em 1990. Vera Lúcia Braga, sem dúvida, soube aproveitar esta oportunidade política:

Sebastião você que é nosso vizinho aqui da Zona Norte, nos ajude, por favor, que vão passar uma rodovia na Serra da Cantareira. Mas dona Vera, isto é sacanagem, logo nos mananciais da Cantareira. Amanhã o Lutz estará em São Paulo, no Hotel Ca Doro, e receberá você para conhecer essa loucura. Não vamos deixar isso acontecer! (VICTOR, 2007, p. 120).

Sensível à causa dos ambientalistas da Cantareira, em 1991, Lutzemberg convocou a se unir ao grupo Tânia Munhoz, então presidente do IBAMA, que expressou publicamente seu apoio à campanha em prol do Cinturão Verde e contra a Perimetral, comprometendo-se a levá-la à Brasília aos cuidados do COBRAMAB (Comissão Brasileira para o Programa Man and Biosphere da UNESCO).

²⁹ Sua obra literária mais importante foi o “Manifesto Ecológico Brasileiro: O Fim do Futuro?” de 1976.

22/12/90 a 15/01/91

PAINEL PAULISTANO

Página 3

Presidente do IBAMA apóia a Campanha contra a Perimetral

Luiz Cardoso

Vera Lúcia, à esquerda, lê apelo da população à presidente do Ibama, à direita.

O Movimento Contra a Via Perimetral Metropolitana - pela Declaração do Cinturão Verde de São Paulo como RESERVA DA BIOSFERA - fecha o ano com uma vitória que certamente se converterá em verdadeiro presente de Ano Novo para milhões de cidadãos paulistanos. A Presidente do IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente - Tânia Munhoz, expressou seu apoio à campanha, comprometendo-se a levá-la a Brasília (para a reunião da COBRAMAB - Comissão Brasileira para o Programa sobre o Homem e a Biosfera - em final de janeiro ou início de fevereiro e, principalmente, defender o Cinturão Verde junto à UNESCO, para que, uma vez declarado RESERVA DA BIOSFERA, seja imunizado contra a Via Perimetral, a especulação imobiliária e outras atrocidades que vêm destruindo o equivalente a dois campos de futebol por dia (4 milhões de

metros quadrados de verde por ano, correspondente a quatro parques do Ibirapuera).

O compromisso foi assumido por Tânia Munhoz no último dia 18, quando ela recebeu o apelo da Fundação Pantanal Alerta Brasil, com as 111 mil assinaturas de apoio no abaixo-assinado que o movimento fez circular este ano por toda a cidade. A comissão que entregou o apelo e as assinaturas foi liderada por Mauro Victor, presidente do Conselho da Fundação; Vera Lucia Braga, sua esposa, membro do Conselho Consultivo da entidade, casal esse que coordenou toda a campanha. Integraram a comissão o presidente da Fundação Pantanal, Daniel Taubkin; a vice-presidente, Rita Figueiredo; o ambientalista Rodrigo Moraes Victor e o jornalista Luiz Cardozo, diretor do jornal PAINEL PAULISTANO. Durante a reunião com a presidente do IBAMA

a comissão foi engrossada pelo ex-secretário nacional do Meio Ambiente, Dr. Paulo Nogueira Neto; pelo presidente do Conselho Comunitário da Zona Norte, arquiteto Ary Aibano; pelo ambientalista e também membro do Conselho, Armando Benetollo; pela presidente da Associação das Donas-de-Casa do Estado de São Paulo, Dona Maria do Carmo; pelo cantor Malcolm Forest e outros militantes da campanha.

O apoio oferecido pela Dra. Tânia Munhoz é preciosíssimo para o movimento contra a Via Perimetral porque ela foi eleita recentemente presidente do Conselho Internacional da Coordenação do Programa "O Homem e a Biosfera", da Unesco, que é justamente o órgão da ONU competente para declarar que o Cinturão Verde, com a vegetação remanescente da Mata Atlântica em São Paulo, seja considerado Intocável para qualquer iniciativa irracional que agride a Natureza. Em início de março será realizada uma reunião desse Conselho em Paris e lá a proposta dos defensores da Mata Atlântica, da Serra da Cantareira e demais áreas verdes da nossa cidade, será analisada e, provavelmente, aprovada.

O movimento desencadeado pelos ambientalistas e encampado pela grande imprensa a partir da matéria especial publicada pelo PAINEL PAULISTANO em abril passado, já conseguiu quatro vitórias contra a Via Perimetral Metropolitana, nos campos jurídico, técnico e administrativo. As denúncias e ações de Mauro Victor e Vera Lucia Braga seguraram até agora a licitação que é do interesse de 28 empreiteiras, e do governo estadual,

Tânia Munhoz examina da "força" dados por Mauro Victor, ao lado.

e que atualmente prevê um custo superior a 2 bilhões de dólares para a obra. A Dra. Tânia Munhoz ficou estupefata ao saber que os estudos para a construção da estrada não contam com o RIMA - Relatório sobre o Impacto ao Meio Ambiente que a Via poderá causar. Ela indicou o Conama - Conselho Nacional do Meio Ambiente - como novo fórum que deve ser procurado pelo movimento, para bloquear o projeto da Via Perimetral.

Com o apoio do governo federal (via IBAMA e Secretaria Nacional do Meio Ambiente) e da Unesco, é possível que dentro de seis meses o Cinturão Verde de São Paulo (incluindo a Serra da Cantareira) seja declarado RESERVA DA BIOSFERA, para o bem das atuais e das futuras gerações.

Figura 11 - Apoio de IBAMA à Campanha pela RBCV-SP em 1991. Fonte: Jornal PAINEL PAULISTANO 15/01/1991

Para o eng. Florestal Mauro Victor, as portas abertas por Lutzenberg aos ambientalistas da Cantareira foram fundamentais, não só para bloquear recursos internacionais, mas para dar o passo necessário para criação da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da cidade de São Paulo.

Isto porque, além de Tânia Munhoz, Lutzenberg trouxe um importante aliado à causa, capaz de definir a batalha, não a guerra, contra a VPM. O norte-americano Robert Goodland, ex-professor da UnB nos anos 70 e escritor do livro *Selva amazônica: do inferno verde ao deserto vermelho?* (1975), após ter sido exilado do Brasil durante a ditadura, nos anos 90, destacava-se como fundador e conselheiro-chefe do departamento de Meio Ambiente do Banco Mundial. Uma semana após ter sido informado do conflito pelo companheiro Lutzenberg, o financiamento para VPM estava suspenso.

Após esta breve ascensão do movimento ambiental ao poder³⁰, em 1992, o projeto da VPM, que estava até então parado no Banco Mundial (BIRD), voltou a ser re-apresentado ao Consema pelo então governador Fleury Filho (1990-1994). Neste empreendimento, o traçado norte não mais afetaria à porção Sul do PEC (zona de amortecimento), mas atravessaria sua porção Norte, cortando internamente a Serra da Cantareira e seus mananciais, o que gerou novas controvérsias pelo seu impacto direto nos corredores ecológicos que ligam a Serra da Cantareira à Mantiqueira.

Era preciso continuar a luta e a grande esperança dos ambientalistas era que, ao ser declarada a Reserva da Biosfera do Cinturão Verde, a Cantareira e os principais remanescentes da Mata Atlântica da RMSP seriam “imunizados” contra os impactos da Via Perimetral Metropolitana. Porém, outros desafios ainda estavam por vir aos ativistas da Cantareira.

Entre as principais lideranças do movimento ambiental da Cantareira, não podemos deixar de destacar a atuação das mulheres, representadas principalmente pela figura de Vera Lúcia da Silva Braga. Nascida no Tremembé, Vera Lúcia não tinha formação acadêmica, o que não a impediu de construir um invejável arco de alianças com renomadas entidades ambientalistas e ilustres personalidades do Brasil e do Mundo. Entre estas alianças a ambientalista Yolanda Kakabaze, atual presidente de WWF, considerada por muitos a madrinha da RBCV-SP por sua atuação ao lado de Vera durante o Governo Collor.

Em 1991, após encaminhar um abaixo assinado com 150.000 assinaturas ao IBAMA, os ambientalistas encaminharam ao presidente Fernando Collor um outro abaixo assinado internacional com centenas de assinaturas demonstrando a amplitude internacional de seu arco de alianças em favor da criação da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo (RBCV-SP).

Muitas destas assinaturas foram colhidas na Assembléia Global “A Mulher e o Ambiente - Parceiros na Vida” realizada em Miami e para qual Vera Lúcia foi convidada, juntamente com outras quatro brasileiras, para palestrar ao lado de importantes ativistas como a keniana Wangari Maathai, fundadora nos anos 70 do

³⁰ Lutzemberg foi demitido do cargo após ter acusado publicamente o IBAMA de corrupção e servir aos interesses dos madeireiros.

Pan-African Green Belt Network, posteriormente reconhecida, mundialmente, por ser a primeira mulher africana a receber o Prêmio Nobel da Paz, em 2004.

Dessa forma, os ambientalistas pretendiam fortalecer o laço com o governo brasileiro que, naquele momento da Rio 92, tinha como proposta aumentar, sensivelmente, o número de Reservas da Biosfera no Brasil.

Contudo, o trabalho de Vera como ativista começou muito antes dos conflitos da Cantareira se acirrarem. Ainda na década de 70, liderou a campanha contra a construção do aeroporto de Cumbica e juntamente com os Drs. Guido Levi e Vicente Amato Neto, de 1973 a 1977, desenvolveu um programa de medicina preventiva voltado para as famílias que moravam no interior das Reservas Florestais da Cantareira, Curucutu, Carlos Botelho e Serra do Mar, a maior parte vítimas de acidentes ofídicos, alcoolismo, doenças purpureais que afetavam as população tradicionais serranas do Estado de São Paulo.

Apaixonada pela causa das florestas urbanas, Vera jamais se intimidou diante de inimigos poderosos como o *lobby* das empreiteiras de construção civil, um dos mais poderosos grupos econômicos no Brasil. Embora algumas vezes tenha atuado em colaboração com o Estado, em muitas outras, suas ações romperam os modelos da política tradicional com Estado-Nação no uso de oportunidades políticas proporcionadas por atores transnacionais capazes de influenciar as decisões de agências multilaterais de desenvolvimento.

Sob a liderança de Vera Lúcia Braga, podemos reconhecer momentos significativos da luta de moradores de uma floresta urbana por justiça ambiental e da indignação da mulher brasileira frente à incapacidade dos agentes políticos tradicionais de responderem à crise ecológica global e à perda da biodiversidade no Estado de São Paulo³¹.

De repente, este momento nos faz refletir sobre coisas que estavam adormecidas, encantadas. E começamos a descobrir [...] aqui bem pertinho um pantanal urbano; esta cidade cinzenta de concreto, com homens de alma de ferro e coração de aço. São nomes sonoros que dizem muito da sabedoria ancestral: Cantareira, de cântaros, o manancial dos tempos do Império e de hoje. Serpenteando a seus pés, o vale do Tremembé. *Tremembé*, na linguagem indígena, quer dizer terreno encharcado, pântano. Depois o majestoso pico do Jaraguá, onde no passado se faiscou muito

³¹ Para Leff (2006), a crise ambiental não se constitui, necessariamente, em uma catástrofe ecológica, mas nas mudanças do pensamento com o qual temos construído e destruído o mundo globalizado e nossos próprios modos de vida. Ele a denomina de uma “crise civilizatória.”

ouro, Jaraguá o senhor do Vale. Na sequência as matas da Caucaia e Embu-guaçu. Caucaia o fogaréu na mata tingindo de vermelho o céu de outono. Embu-Guaçu, na linguagem tupi-guarani, é a temida cobra grande. Continuando ao sul, na vertente interior da Serra do Mar, a represa de Guarapiranga; Guará, Guarapiranga, a garça vermelha. Este Cinturão Verde é o responsável pela filtragem do ar poluído, pela estabilização térmica da cidade. Este Cinturão Verde abriga os últimos remanescentes da mata Atlântica em nosso estado. É deste Cinturão Verde que vem a água e parte dos alimentos que esta cidade consome.[...] Mas esse mundo encantado está morrendo sob os nossos olhos, minha gente. Nosso objetivo é fazer com que este cinturão verde, nossos Pantaneis Urbanos, sejam declarados patrimônios da humanidade. E para isto conto com vocês. Preciso de cem mil assinaturas para que isso se torne uma realidade (Texto de Vera Lúcia Braga, Transliteração de parte do espetáculo "Pantanal Alerta Brasil, Anhembi, 1990).

Figura 12 - Assinatura de Wangari Maathai pela RBCV-SP. Fonte: Acervo de Mauro A. M. Victor

Miami,
November 7, 1991

Your Excellency
Mr. Fernando Collor de Mello
President of the Republica Federative de Brazil

Dear Mr. President:

We, the women at the Global Assembly of Women and the Environment-- "Partners in Life", manifest our deep sympathy with the declaration of the Green Belt of the City of Sao Paulo as the Biosphere Reserve, since it will be the second biggest city in the planet by the turn of the century.

Name	Country	Signature
Y. KALABADSE	ECUADOR	<i>Y. Kalabads</i>
A. VELASQUEZ OSB	the Philippines	<i>A. Velasquez OSB</i>
M. BIANCO	ARGENTINA	<i>M. Bianco</i>
Brenda Killian	United States	<i>Brenda Killian</i>
Mary Lou Shuman	United States	<i>Mary Lou Shuman</i>
Mary W. Hendrix	United States	<i>Mary W. Hendrix</i>
Irene Guit	Netherlands	<i>Irene Guit</i>
Luis Arceles	Brazil	<i>Luis Arceles</i>
Michelle Bernault	U.S.A.	<i>Michelle Bernault</i>
F. BRAMBLE	U.S.A.	<i>F. Bramble</i>

Figura 13 - Alianças Internacionais para declaração do Cinturão Verde de São Paulo. Fonte: Acervo de Mauro A. M. Victor

Figura 14 - Vera Lúcia Braga com equipe de Wangari Maathai (1991). Fonte: Acervo de Mauro Antônio Moraes Victor.

Concluimos assim, que atores com interesses ambientais, provindos tanto da sociedade civil como do próprio Estado, encontraram um maior alicerce, após o ciclo de oportunidades políticas da reforma Constituinte de 1988. Ambos ratificaram a importância da participação das associações locais, em detrimento aos partidos políticos nas ações de proteção ao meio ambiente, o que tornou possível o fortalecimento da vocação socioambiental, adotada pela maioria das associações ambientalistas formadas no Brasil, nos anos 70 até o início dos anos 90.

A proliferação de associações de bairro, também na região Norte de São Paulo, fez emergir um padrão de confronto com o sistema político, capaz de dirigir demandas populares a um Estado, até então altamente centralizado.

Como veremos no próximo capítulo, a realização da Conferência Rio 92 dará novos contornos a este cenário. A abertura inicial do governo Collor para os ambientalistas, a transnacionalização do ativismo, somadas às novas estruturas prevaletentes de oportunidade políticas criaram um momento único para o ativismo ambiental da Cantareira, gerando o seu ápice, que é de fato a criação da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da cidade de São Paulo.

Capítulo 3

CAMPANHA PELA RBCV-SP

Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo

3.1. O conceito de Reserva da Biosfera

Nós abaixo-assinamos nos manifestamos contra o traçado da Via Perimetral metropolitana de São Paulo, pelos impactos que causará no patrimônio humano e ambiental da cidade. Nos manifestamos a favor da declaração dos últimos remanescentes da Mata Atlântica na região metropolitana paulista como patrimônio da humanidade, Reserva da Biosfera, entendemos que esta ação deva começar pela Serra da Cantareira, hoje, mais que nunca ameaçada (*Texto do abaixo assinado da campanha pela RBCV-SP e contra VPM*)

Como é possível observar no enunciado do abaixo assinado da RBCV-SP, estrategicamente, a campanha se desenvolveu em duas dimensões: por um lado buscou-se desestimular e bloquear possíveis financiadores estrangeiros para construção da VPM, por outro, iniciou-se uma ampla mobilização nacional e internacional direcionada à obtenção do título de Reserva da Biosfera pela UNESCO.

O Programa Homem e Biosfera (MaB – Man and the Biosphere) foi criado em 1968 como resultado da "Conferência sobre a Biosfera", realizada pela UNESCO em Paris e foi oficialmente lançado em 1971 como um programa de cooperação científica internacional, cujo objetivo ainda é compreender as repercussões das ações humanas sobre os diferentes situações bioclimáticas e geográficas da biosfera.

As Reservas da Biosfera, propostas pela UNESCO em seu programa Man and Biosphere (MaB), em síntese, pretendem a execução de planejamento ecológico-estratégico com a intenção de conservar áreas representativas da biodiversidade mundial, onde haja um acervo de conhecimento e do patrimônio importante e adaptável ao manejo sustentável.

Diferentemente, do conceito de Unidades de Conservação - SNUC³², que remete-nos à uma porção (parte) da natureza inabitada pelo ser humano, o conceito de Reserva da Biosfera remonta a palavra grega **Biosfera (esfera da vida)** que melhor representa o **conjunto** de todos os ecossistemas da Terra, incluindo também as populações humanas viventes no meio rural ou urbano, como parte vital desta esfera.

O termo "biosfera" foi introduzido em 1875 pelo geólogo austríaco Eduard Suess (1831-1914), durante uma discussão científica sobre os vários envoltórios da

³² Sistema Nacional de Unidades de Conservação.

Terra. Desde então, o conceito vem tornando-se paradigmático para o desenvolvimento da Ecologia e das ciências da terra ou geociências, estando frequentemente associado aos conceitos de litosfera, hidrosfera e atmosfera.

Celecia (2006) destaca que o programa *Man and Biosphere* trata-se, internacionalmente, do primeiro esforço para considerar as cidades como sistemas ecológicos. Daí sua importância política para constituição de uma rede internacional em favor de ecossistemas híbridos como as florestas urbanas, onde os recursos naturais de diferentes biomas estão, constantemente, ameaçados pelo avanço do tecido urbano, grandes empreendimentos de infra-estrutura e agronegócio.

Segundo as diretrizes do Programa MaB, as Reservas da Biosfera devem ser reconhecidas internacionalmente e suas comunidades locais devem manter um envolvimento ativo na governança, gestão, pesquisa, educação, treinamento e monitoramento dos serviços ambientais, contribuindo tanto para o desenvolvimento socioeconômico destas comunidades, como para a conservação da biodiversidade.

A ampliação do conceito das RBs para áreas urbanas significou um salto fundamental para o fortalecimento da cooperação regional e inter-regional em zonas de transição que buscavam alternativas para sustentabilidade através de modelos ecossistêmicos (VICTOR, 2010).

3.2. A Campanha³³ pela RESERVA DA BIOSFERA em SÃO PAULO

Buscando sensibilizar a sociedade urbana sobre a relevância ambiental de regiões como a Cantareira, Jaraguá, represas Billings e Guarapiranga, Itapeti, Serra do Mar, um esforço gradioso foi empreendido em quatro anos de campanha que incluíram a promoção de mais de 150 palestras (principalmente em escolas), eventos culturais (dentre os quais dois grandes shows) e diversas conferências sobre o tema, culminando na obtenção de mais de 150.000 assinaturas para a criação da RBCV-SP.

³³ De acordo com o sociólogo Charles Tilly (2010), muito embora os movimentos sociais frequentemente incluam petições, declarações e reuniões de massa ocasionais, uma campanha estende-se para além de um evento único. Para este autor, uma campanha articula-se sempre a partir de pelo menos três elementos: um grupo de demandantes autodesignados, algum alvo (ou alguns alvos) de demanda e algum tipo de público.

A campanha liderada por moradores da Cantareira, que culminou na declaração da RBCV-SP, pode ser considerado uma das mais expressivas formas de resistência ambiental urbana ao desmatamento legal ocasionado por empreendimentos de grande porte em âmbito local, nacional e global³⁴.

Ao erguerem a bandeira pela criação RBCV-SP, o movimento originário no Bairro do Tremembé se ampliou, iniciando um novo ciclo de mobilizações capaz de difundir-se para 23 municípios da RMSP. Novas alianças, com ONGs nacionais e internacionais foram estabelecidas, fortalecendo, significativamente, a atuação de grupos ambientalistas recém-criados no Estado de São Paulo.

A atuação do movimento pela criação RBCV-SP, no contexto da internacionalização dos debates sobre desenvolvimento sustentável, durante a Conferência Rio 92, resultou em uma maior discussão sobre as realidades locais e a preservação florestal no meio urbano, contribuindo para construção de novas estratégias políticas para proteção de ecossistemas frágeis do ponto de vista ambiental.

Depois da Conferência no Rio, em 1992, muitas pessoas chegaram à conclusão de que as soluções e as respostas aos problemas da perda e da degradação das florestas se encontravam na área sociopolítica e não na tecnológica (KRISHNASWAMY E HANSON, 1999 apud AICHER, 2004, p. 177).

Milhares de cidadãos aderiram a campanha pela RBCV-SP, apoiados por ilustres personalidades e formadores de opinião como: Dom Paulo Evaristo, Cardeal Arns (Arcebispo Emérito de São Paulo)³⁵, Antônio Lutzemburger (Secretário Nacional do Meio Ambiente), Prof. Aziz Nassib Ab'Saber – Professor Emérito da USP, Almirante Ibsen Gusmão Câmara – ONG SOS Mata Atlântica; Dra. Tania Munhoz – Presidente do IBAMA, Prof. Bernardo Zentilli – United Nations Commission for Development and Environment; Robert Goodland, do Banco Mundial; Dr. Ascanio Hoffig de Castilho – Presidente de Oikos, União dos Defensores da Terra e Wangari Maathai ativista do *green belt movement* no Kenya.

³⁴ A RBCV-SP foi o único caso brasileiro escolhido pela Avaliação do Milênio da ONU em 2003.

³⁵ A participação da Igreja Católica foi significativa durante a campanha pela RBCV-SP pela participação direta de Arcebispos.

Sem perder de vista o perigo eminente do financiamento da VPM e desmatamento de aproximadamente 400 hectares do Cinturão Verde, o grupo de ambientalistas da Cantareira, após encaminhar as 150.000 assinaturas ao IBAMA, dirigiu-se à sede do Banco Mundial (BIRD) em Washington levando consigo um novo "Contra-RIMA", cujo objetivo era tornar conhecido um Relatório de Impacto Ambiental alternativo às afirmações oficiais.

A vinda do auditor Robert Goodland do Banco Mundial ao Brasil e seu parecer contrário à obra, somados à ampla cobertura da imprensa, não só bloqueou o financiamento do BIRD, como inibiu a obtenção de outros financiamentos internacionais para a VPM, conforme notícia a seguir:

Figura 15 - Bloqueio Dinheiro Japonês para o Rodoanel (2000). Fonte: Acervo do Sr. Mauro Antônio Moraes Victor/ Jornal Tribuna Paulista (2000)

Os japoneses foram contactados pelos ambientalistas em evento do JICA (Japan International Cooperation Agency) no PEAL (Horto Florestal). Nesta ocasião, representantes do Governo Japonês, responsáveis pela implementação da Assistência Oficial para o Desenvolvimento (ODA), foram persuadidos dos impactos negativos do projeto sobre a primeira Unidade de Conservação do Estado, sede do

Instituto Florestal e local tradicionalmente frequentado pela comunidade japonesa de São Paulo.

O IF, durante a campanha pela RBCV-SP, tornou-se um ator importante pois, além de estar sediado no área de intervenção da obra, desempenhava o papel de entidade pioneira nas ações de conservação da natureza no Estado, sendo o órgão da administração direta, responsável pela elaboração dos planos de Manejo das Unidades de Conservação.

O Instituto Florestal, como um braço das “ciências ambientais” no governo, adquiriam um progressivo status para avaliação dos EIAs (Estudos de Impacto Ambiental) e RIMAs (Relatórios de Impacto Ambiental). Não só neste megaprojeto, mas em outras GPUs³⁶, as recomendações técnicas do IF pesaram sobre as mais diversas esferas de decisão governamental concernentes à mensuração de “riscos ambientais” relacionados aos empreendimentos.

Através do IF, pesquisadores, técnicos e especialistas das chamadas ciências ambientais eram incorporados à burocracia de Estado pelo vínculo de carreira. Entre seus funcionários, haviam também moradores com vínculos familiares no Tremembé e na zona norte de São Paulo. Alguns deles além de uma trajetória política, possuíam uma conexão direta com o movimento ambiental.

Por estas e outras razões, neste momento em particular do conflito, os funcionários do IF assumiram uma atitude bastante pró-ativa em favor da criação da RBCV-SP e puderam elaborar pareceres importantes sobre a relevância ambiental do Cinturão Verde da cidade de São Paulo.

Paralelamente à tramitação com o MaB da UNESCO, jovens militantes do movimento ambiental, apoiados pelo grupo veterano de ambientalistas da Cantareira, persuadem o então Governador Fleury Filho a decretar o programa "Práticas Agroflorestais e Participação Juvenil em zonas peri-urbanas do governo do Estado de São Paulo, O Caso de São Paulo"³⁷ (Decreto nº 36.861 de 5/06/93). O que significaria a primeira aliança formal do Estado com os ambientalistas da RBCV-SP.

³⁶ Grandes Projetos Urbanos.

³⁷ Desde 1996, o Instituto Florestal sediou e co-orientou as atividades do Programa de Jovens - Meio Ambiente e Integração Social (PJ-MAIS) que foi executado pela OSCIP AHPICE.

Neste momento, podemos reconhecer características da fase *multissetorial* do ambientalismo, sobre a qual escreve a Profa. Dra. Lúcia Ferreira da UNICAMP:

Militantes, grupos de pressão e tendências culturalistas, em conjunto com alguns grupos predominantes no interior da burocracia governamental decodificaram a cultura desenvolvimentista de um modo geral como o adversário fundamental à manutenção dos ecossistemas nacionais e da biosfera como um todo. Essa expansão gradual do ambientalismo para o conjunto da sociedade e do Estado configuraria a fase *multissetorial*” (FERREIRA, 1999, p.47).

Figura 16 - Instituição PJ - Mais recebida pelo Governador Fleury Filho (1993). Fonte: Acervo Mauro Antônio Moraes Victor

O momento era propício para uma articulação com o Governo do Estado, pois a Conferência Rio 92 difundia globalmente o ideal de desenvolvimento sustentável. Neste cenário político, não só a sociedade urbana, mas os governos, foram fortemente chamados a assumir os ideais de uma nova cidadania ambiental, mais conscientes sobre a necessidade de defesa das minorias étnicas e dos ecossistemas ameaçados.

O ambientalismo dos anos 90 deslocou sua ênfase na questão urbana que se contrapunha aos modelos de desenvolvimento, típica do socioambientalismo combativo dos anos 70, para encampar propostas junto às populações tradicionais e rurais, vivendo em interação com o ambiente natural no campo ou na floresta. Alonso, Costa e Maciel (2007, p.175) definem esta nova abordagem do ambientalismo como “neoconservacionista” que se tornou a linguagem comum para a maioria dos grupos ambientalistas e ONGs, “dos pioneiros dos anos 1970 aos conversos em 1992.”

Em síntese, os novos ideais conservacionistas defendiam o envolvimento das populações lindeiras às Unidades de Conservação, grupos populares formados por minorias étnicas, produtores rurais e florestais (coletores, cooperativas), pequenos agricultores e jovens em práticas de “desenvolvimento sustentável.”

Ao voltar-se para a consolidação e implantação das Agendas 21 locais, tal segmento do ambientalismo estava diretamente em consonância com as estratégias estimuladas pela Nações Unidas, aprovadas em Sevilha (1995).

3.3. DECLARAÇÃO E GESTÃO DA RBCV-SP

Com o aval do governador Fleury Filho, o Instituto Florestal constituiu uma equipe interdisciplinar capaz de subsidiar o pedido junto à UNESCO, através de um relatório de planejamento do Cinturão Verde. A partir de então, o IF e o próprio Estado assumiria a responsabilidade pela implementação efetiva da RBCV-SP.

Em setembro de 1993, foi criado o "Centro Administrativo das Reservas da Biosfera em São Paulo." Através de um *Comitê Transitório*, rapidamente, foi elaborado o documento que, após ser aprovado em Brasília pelo Comitê Brasileiro do Programa MAB (COBRAMAB), foi encaminhado em outubro à UNESCO em Paris, onde obteve a diplomação internacional pelo Programa MaB. A declaração oficial do Cinturão Verde de São Paulo como Reserva da Biosfera aconteceu em junho de 1994, conforme documento a seguir:

Figura 17 - Declaração da RBCV-SP/ 1994- Programa MaB UNESCO. Fonte: Instituto Florestal

A RBCV-SP ficou instituída como parte integrante de outra reserva maior: a Reserva da Biosfera da Mata Atlântica (RBMA). A RBMA é formada por diversos ecossistemas de Mata Atlântica: florestas, mangues, restinga, cerrado, reservatórios de mananciais, áreas cultivadas, pequenos assentamentos urbanos e até mesmo o mar, abrangendo 73 municípios do Estado. A RBMA inclui as regiões metropolitanas

de São Paulo e da Baixada Santista, onde se localizam importantes áreas de conservação como a Serra do Mar, além de inúmeros ecossistemas de relevância ecológica.

Para lidar com os vetores de vulnerabilidade da RBCV-SP, constituiu-se um Sistema de Gestão constituído por duas unidades: O Instituto Florestal e o Conselho de Gestão, composto por entidades da sociedade civil e demais setores públicos e privados interessados.

Figura 18- Declaração da RBCV-SP/ 1994- Programa MaB UNESCO. Fonte: Instituto Florestal

No documento de criação do Sistema de Gestão da RBCV-SP foram citados além de temas ligados à preservação florestal e da biodiversidade, tópicos relacionados ao patrimônio material e imaterial de comunidades indígenas e tradicionais da RBCV-SP. Entre os principais serviços da RBCV-SP, listados pelo seu *Bureau* estão:

- 1 - Estabilização Climática;
- 2 - Recuperação Atmosférica;
- 3 - Suprimento de Água e Proteção dos Mananciais;
- 4 - Biodiversidade;
- 5 - Proteção contra a Erosão dos Solos, Assoreamentos e Inundações;

- 6 - *Segurança Alimentar;*
- 7 - *Uso Social;*
- 8 - *Reserva de Patrimônio Cultural;*
- 9 - *Estímulo às Atividades Autosustentadas;*
- 10 - *Potencial de Novas Descobertas Científicas.*

Sob a ótica do administrador público voltado à gestão ambiental³⁸, as principais ameaças ao Cinturão Verde foram da seguinte maneira elencadas:

- 1 - *Especulação Imobiliária;*
- 2 - *Grandes obras de Infraestrutura*³⁹;
- 3 - *Legislação inadequada e descumprida;*
- 4 - *Regulamentação fundiária precária;*
- 5 - *Extração de recursos florestais;*
- 6 - *Mineradoras;*
- 7 - *Lixo Urbano;*
- 8 - *Poluição Atmosférica;*
- 9 - *Depredação ambiental por Indivíduos Não-Conscientes;*
- 10 - *Desconcentração Industrial.*

Sem dúvida, a declaração e o sistema de gestão da RBCV-SP trariam grandes benefícios à resistência. Ao serem incorporados pela rede de Reservas da Biosfera da ONU, os conflitos socioambientais relacionados ao Cinturão Verde saltavam definitivamente para uma escala global.

De fato, através do Programa de Jovens, ao integrar-se com comunidades rurais e peri-urbanas, parte do movimento em favor da RBCV-SP buscava fortalecer os elos identitários das populações locais com seu meio ambiente e formar novos quadros, tendo em vista atingir um objetivo comum bastante delineado: impedir a destruição do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo.

Com isso, uma nova estratégia deveria ser buscada. Ao invés de interromper os canais normais de financiamento, agora tornava-se necessário correr por vias paralelas. O movimento contava com apelo duplo: por um lado, impedir a construção da rodovia, e por outro lado, promover a criação da Reserva da Biosfera. Assim, ao invés da destruição do tecido do Cinturão Verde, buscar-se-ia a promoção de atividades sustentáveis, como por exemplo o Programa de Jovens Carentes em Atividades Agroflorestais (GRUPO DA RESERVA DA BIOSFERA DO CINTURÃO VERDE, s/data)⁴⁰.

³⁸ Fonte site da Fundação Florestal de São Paulo.

³⁹ Diversos pesquisadores chamam a atenção para as ameaças derivadas de GPU para sobrecarga da matriz energética da cidade e riscos ao equilíbrio hídrico, hidrológico, biológico e térmico da RBCV-SP.

⁴⁰ Workshop -Plano de Gestão da RBCV-SP

Este objetivo duplo, imprimiu ao movimento, uma abordagem mais propositiva, o que, conseqüentemente, fez com que o ativismo não ficasse somente restrito aos momentos defensivos do confronto político. Ainda que houvesse um fundo político por traz destas ações, a ênfase da resistência deslocava-se para os aspectos pedagógico e para a formação de novos quadros.

A partir do ano 2000⁴¹, parte dos ambientalistas da RBCV-SP foram incorporados ao *staff* de ONGs convêniadas pelo Estado visando a realização de projetos governamentais como o *Programa de Jovens da Biosfera - PJ Mais*. Ou seja, nota-se que os ambientalistas da RBCV-SP teriam que negociar continuamente com autoridades governamentais e estrangeiras para a continuidade do financiamento de seus projetos. Neste mesmo ano, o movimento perdia sua grande liderança Vera Lúcia Braga.

Acometida de moléstia neuromuscular degenerativa rara, escleroselateral amiotrófica (HLS), Vera sobreviveu durante quase cinco anos, até maio de 2000, numa UTI domiciliar, com auxílio de aparelhos. Mesmo assim, não entregava os pontos: completamente lúcida, conservou a garra do passado. De seu quarto hospitalar observava diariamente a Mata da Cantareira, o fértil Vale do Tremembé, que serpenteia no pé da montanha, e dirigia mensagens de alento e carinho aos resistentes que a buscavam. Sua maior alegria foi ver o Programa de Jovens, que plantou na Reserva da Biosfera do Cinturão Verde, ser reconhecido como o mais importante dentre as 330 Reservas da Biosfera do planeta e merecer o prêmio Ted Turner (JORNAL DA SERRA, 2002).

Por fim, no terceiro milênio, o ambientalismo combativo dos anos 70, imbuído de uma nova visão da sociedade civil e da sua profissionalização, através das ONGs, veio a estreitar seus laços com o Estado. Toda esta fase de institucionalização e a quase total estatização da RBCV-SP provocaram mudanças no ativismo da Cantareira? Como o movimento reagiria diante de novos empreendimentos e ofensivas do Estado contra a RBCV-SP?

⁴¹ De 2000 à 2004, os ambientalistas, através da ONG AHPICE, receberam apoio da UNESCO para execução do Programa *PJ Mais* (um Programa do Governo). Até hoje, o programa de Jovens continua recebendo esporádicos financiamentos governamentais. Em 15 anos foram atendidos aproximadamente 900 jovens, em 15 núcleos do PJ -MAIS, com aporte financeiro e material da Secretaria de Meio Ambiente e municípios que integram a RBCV-SP.

3.4. Rodoanel Mário Covas X RBCV-SP, um conflito multiescalar e multisetorial

Devido ao histórico das ações coletivas do movimento ambiental contra o anel viário, a quem diga que a própria figura Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da cidade de São Paulo é “filha do Rodoanel” (antiga VPM), tendo sido motivada diretamente pela obra que iria cortar as principais áreas verdes da RMSP.

Na verdade, o conflito originário pela construção do Rodoanel trata-se de um conflito multiescalar inserido no centro da práxis política e que, portanto, vem sendo dinamizado pela ação de distintos grupos de interesses econômicos e políticos, além variadas facções e classes sociais. As divergências entre distintos modelos de desenvolvimento e de apropriação do espaço urbano estão na base destes conflitos.

Obedecendo às tradições políticas que datam desde à década de 50 e com o objetivo de alavancar um grande projeto urbano capaz de remover as barreiras espaciais em favor da mobilidade do capital, o governo do Estado de São Paulo se empenha na realização da maior obra de infra-estrutura urbana do Brasil, um empreendimento que deveria estar à altura de uma cidade mundial, uma megalópole responsável por aproximadamente 30 % PIB nacional⁴².

A declaração da RBCV-SP (1994) não intimidou os adversários. A partir de 1995, o projeto da Via Perimetral Metropolitana traça estratégias muito bem definidas. Além da troca de rótulo, de VPM para Rodoanel, o projeto virou obra sob a liderança política do então governador Mário Covas.

Sob a batuta de Mário Covas, foi incorporado um poderoso marketing político e ambiental ao empreendimento a fim de assegurar um bilionário investimento financeiro para a conclusão da obra. Finalmente, em 1996, o Estado obteve o licenciamento ambiental para início das obras do Trecho Oeste.

Sem muita possibilidade de resistência do movimento ambiental, sob o argumento da necessidade emergencial de interligação das rodovias Bandeirantes, Castelo Branco, Raposo Tavares, Régis Bittencourt e Anhanguera, a obra foi

⁴² A participação do Estado de São Paulo na produção de riqueza nacional passou de 33,5% em 2009 para 33,1% em 2010, informou o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

licenciada como inter-rodoviária, independentemente do conceito do Rodoanel subjacente.

Para entender o que de fato está em jogo no conflito RBCV-SP X Rodoanel torna-se necessário, como disse Brandão (2008, p. 21): “Pensar e apreender simultaneamente capitalismo(s) no plural e no singular”, lançando um olhar para o território a fim de entender a natureza intrínseca do movimento do Capital, da circulação de *commodities* e da especulação sobre os espaços da cidade. Para isso, introduziremos o leitor nos debates sobre decisões e poder de comando dos atores sociais, situados no núcleo da teoria da produção espacial.

David Harvey (2005), em a *Produção Capitalista do Espaço*, faz uma excelente leitura das idéias Marx, que podem nos ajudar a compreender a lógica de acumulação de capital e sua relação intrínseca com as decisões sobre infra-estrutura urbana.

Para Marx (1967), o crescimento econômico é um processo de contradições internas que freqüentemente gera crises originárias das barreiras estruturais à acumulação. Logo, o capitalismo só consegue escapar de sua própria crise através da expansão e da urbanização (HARVEY, 2005, p.62).

O total de veículos no país mais que dobrou nos últimos dez anos e atingiu 64,8 milhões em dezembro de 2010, apontando um crescimento de 119% em dez anos no Brasil, segundo levantamento do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). Contraditoriamente, para neutralizar as emissões de gás carbônico desta frota, o Brasil precisaria aumentar em mais de 11 vezes a cobertura de Mata Atlântica atualmente existente no território nacional (O GLOBO, 13/12/2011).

Dessa forma, podemos constatar que a crise no sistema de transportes na RMSP tem uma relação intrínseca com a superprodução do capital na forma de superprodução de mercadorias (*commodities*), levando o sistema entrópico de planejamento urbano da metrópole a adotar a seguinte estratégia:

Distribuir o tráfego de passagem da Região Metropolitana de São Paulo para o seu entorno de modo a ordenar o tráfego de transposição da RMSP, principalmente o de caminhões, desviando-o do centro da Região Metropolitana, reduzindo os tempos de percurso entre rodovias (RIMA TRECHO NORTE, 2010, p. 3).

Esta seria essa a solução, ou a uma remediação para uma crise muito mais estruturante? O grande *insight* de Marx em o *Capital*, segundo Harvey (op. cit. p. 143) foi ter caracterizado o capitalismo como um esforço permanente de superação de todas as barreiras espaciais, ou seja, de “anulação do espaço pelo tempo”⁴³, afinal, pela lógica do capital, mais importante do que a *distância espacial* percorrida é a *velocidade da circulação* da mercadoria.

No entanto o acesso a mercados mais distantes, a novas fontes de matéria-prima e a novas oportunidades para emprego da mão de obra sob relações sociais capitalistas possui o efeito de aumentar o tempo de giro do capital. A menos que haja melhorias compensatórias na velocidade de circulação, o tempo de giro de um determinado capital é igual ao tempo de produção mais o tempo de circulação [...] quanto mais longo o tempo de giro de determinado capital, menor é o rendimento anual da mais - valia (HARVEY, 2005 p.48).

Se considerarmos que a circulação consiste no movimento físico da mercadoria do lugar de produção para o local do consumo, passando por uma série de mediações comerciais e financeiras, além de taxas alfandegárias, pedágios e impostos como ICMS, os investimento em infra-estrutura de transporte também favorecem a arrecadação anual do Estado⁴⁴.

Segundo Harvey (2005), as contradições se manifestam justamente no caráter fixo e imóvel destas estruturas em sua relação dialética com o movimento contínuo de circulação do capital, o que gera reformulações incessantes das paisagens geográficas e da “coerência regional” sob o princípio de desagregação espacial em choque com as diferentes culturas e estruturas sociais enraizadas nos territórios.

Em consequência podemos esperar testemunhar uma luta contínua, em que o próprio capitalismo, em um determinado momento, constrói uma paisagem física apropriada a sua própria condição, apenas para ter que destruí-la, geralmente durante uma crise, em um momento subsequente (HARVEY, 2005, p. 52)

⁴³ MARX, Karl. Elementos Fundamentales para la crítica de la economía política. Buenos Aires: Siglo XXI: 1973.

⁴⁴ Entre os 63 impactos mencionados pelo empreendedor no EIA de 2010 consta como **Impactos Potenciais nas Finanças Públicas:12.01** Aumento nas receitas fiscais durante a construção; **12.02** Aumento nas receitas fiscais durante a operação; **12.03** Impactos nos níveis de investimento privado; **12.04** Aumento das demandas por infraestrutura física e social durante a construção.

Se considerarmos as constantes reformulação das paisagens geográficas e da coerência regional, manter um Cinturão Verde preservado é no mínimo uma utopia em um sistema, cuja dinâmica de circulação do capital estimula a formação e a destruição permanente dos centros e das periferias. Muito provavelmente, assim como aconteceu com o Tramway Cantareira que substituiu a paisagem do *Cinturão Caipira* pelas periferias da Cantareira, após a saturação do Rodoanel, o movimento do capital se desdobrará ainda em uma nova estrutura espacial e urbana⁴⁵, à imagem e semelhança da sociedade vigente e seu nível tecnológico.

De forma mais ampla, parece que a modernidade ocidental só poderá se expandir globalmente na medida em que viole todos os princípios sobre os quais fez assentar a legitimidade histórica do paradigma da regulação/emancipação deste lado da linha. Assim, direitos humanos são violados para que possam ser defendidos, a democracia é destruída para que se garanta sua salvaguarda e a vida é eliminada em nome da sua preservação (BOAVENTURA, 2007, p.9)

Os conflitos entre a RBCV-SP e megaprojetos urbanos vão perdurar ainda durante muitos anos, refletindo a permanente tensão entre espaço/tempo geradas pelas contínuas mudanças dos locais de produção e mercados na metrópole. Em uma grande metrópole como São Paulo, é tão amplo e agressivo o movimento do capital, os processos de valorização imobiliária e de ascensão e degradação dos espaços, que é de fato notável que a resistência de um distrito como o Tremembé, tenha de alguma forma engendrado formas de resistência globais, capazes de conter investimentos bilionários neste sistema, durante tantos anos.

⁴⁵ A tendência por ferrovias no Brasil deverá aumentar com o alto nível de saturamento do modelo rodoviarista e as barreiras para circulação de veículos. Neste momento, em 2010, o EIA / RIMA DO RODOANEL já prevê Ferroanel como uma continuidade.

3.5. A Modernização do Sistema Viário sob o signo do desenvolvimento sustentável

Do período que sucedeu a insurgência das primeiras ações coletivas da Cantareira até a apresentação dos traçados dos trechos Sul, Norte e Leste em 2002, grandes dilemas foram travados em entorno da questão da “modernização do sistema viário.” Um conjunto de fatores foi responsável pela transformação destes dilemas, relacionados ao modelo de desenvolvimento, em uma arena política global onde manifestam-se diversas formas de ambientalismo. Entre estes fatores, podemos destacar a realização da Conferência Rio 92 e a rápida e heterogênea apropriação do conceito de “sustentabilidade.”

Uma das marcas destacadas do ambientalismo contemporâneo é a diversidade de idéias, valores e atores que podem ser associados a ele. Daí a tese de alguns trabalhos de que não há ambientalismo, mas apenas ambientalismo (LENZI, 2009, p.20).

Ferreira (1996) diferencia duas categorias de ambientalismo atuantes em arenas políticas.

Um primeiro grupo caracteriza-se pela militância, já que é herdeiro da tradição socialista e anarquista de décadas anteriores. Seu principal desafio é exatamente o diálogo com os outros movimentos por direitos sociais, sindicais e civis e o conteúdo de sua proposta é mais voltado à compatibilização da qualidade ambiental ao bem estar social. [...] um segundo grupo que se caracteriza como grupo de pressão e seu diálogo preferencial é com o Estado.[...]. Seu principal desafio é fortalecer o próprio cacife político, através do impacto de suas propostas junto a formadores de opinião e da opinião pública intelectualizada dos grandes centros de um modo geral. O conteúdo de sua proposta é baseado em uma promessa de eficiência na utilização dos recursos e sua garantia é técnica e científica (FERREIRA, 1996, p.57).

Ao se apropriar dos discursos da sustentabilidade, politicamente, não basta um Grande Projeto Urbano (GPU) ser licenciado, ele deve alcançar certa aceitação pública, transformando-se em uma bandeira política, capaz de render votos, aparecendo como um projeto salvador de um sistema a beira de um colapso decorrente da “crise ambiental” do capitalismo avançado.

A apropriação do discurso da sustentabilidade por todos os setores, inclusive aqueles que defendem a implantação da obra torna impossível um ambientalismo homogêneo. Dessa forma, já não é possível falarmos em

ambientalismo no singular, mas sim de diversas formas de *ambientalismos*, se considerarmos à pluralidade de demandas e interesses “ambientais”, muitos deles inconciliáveis entre si, atualmente presentes nas arenas políticas.

Figura 19. Outdoor de Propaganda governamental do Rodoanel veiculada em 2002. Fonte: Jornal da Serra, 2004.

A partir de 2003, através de um amplo plano de comunicação, o governo do Estado de São Paulo enfatizava a adaptação tecnológica à serviço do bem estar social, destacando, no seu projeto, ganhos de eficiência energética, grandes benefícios derivados do megaprojeto. Entre os principais: como o des congestionamento das marginais e a diminuição da poluição do centro.

O Estado inicia um processo de negociação com diversos grupos de interesses ao contemplar no EIA/RIMA plantios compensatórios, manejo de animais silvestres, inserindo, em seu discurso, aspectos da Modernização Ecológica (ME), necessários, não só para justificar o desmatamento de 400 hectares como uma desapropriação imobiliária sem precedentes e o gasto de aproximadamente 15 bilhões aos cofres públicos.

Segundo Milanez (2009), a “modernização ecológica” apesar de não ter uma teoria geral é um conceito amplo que envolve diversas áreas do conhecimento como sociologia, engenharia e economia e tem por base quatro pressupostos para execução de políticas públicas: 1) Confiança no desenvolvimento científico e tecnológico; 2) Preferências por soluções preventivas para problemas ambientais; 3)

Possibilidade de se alcançar, simultaneamente, objetivos ambientais e econômicos;
4) Envolvimento direto e cooperativo dos grupos interessados.

O modelo *perimetral* de engenharia rodoviária vem sendo praticado em quase todas as grandes cidades mundiais há pelo menos 50 anos. Resta avaliar, se no Brasil, ele estaria seguindo um modelo de modernização *tradicional* ou de fato modernização *ecológica* como defende o discurso oficial. Segundo Milanez (2009, p. 77-78), apesar do paradigma da ME ser amplamente utilizado na Europa Ocidental, existem diversas limitações para transferência da ME para o Brasil, entre as quais destacam-se: Diferenciados desafios socioambientais; Limitada capacidade de inovação e tradição de soluções corretivas para problemas ambientais. Para Acseirad, sob a égide da modernização ecológica, o Estado brasileiro:

Celebra o mercado, consagra o consenso político e promove o progresso técnico. Tem-se acomodada a capacidade de superar a crise ambiental fazendo uso das substituições da modernidade, sem abandonar o padrão da modernização. O pressuposto básico de tal modernização é o da possibilidade de um aprendizado institucional frente à crise ecológica (ACSEIRAD, 2002, p. 50)

De maneira geral, as principais críticas à ME derivam do fato dela ser fruto da racionalidade instrumental própria do capital. Ou seja, não questiona as contradições inerentes ao industrialismo e ao sistema capitalista (MOL, 1993); Não promove qualquer discussão a cerca do modo que os atores evocam riscos ambientais (ACSEIRAD, 2005); Concentra-se apenas nos aspectos ambientais e econômicos, ignorando as questões sociais como desigualdades, pobreza e justiça ambiental (LENZI, 2003, COHEN, 1997).

Capítulo 4

S.O.S CANTAREIRA (parte 1)

A Resistência

4.1. O Traçado ao Norte da Cantareira

Geraldo Alckimim, vice - governador do Estado de São Paulo em 2001, com o falecimento do governador Mário Covas assume o cargo interinamente para logo ser eleito em 2002. No mesmo ano, o *Rodoanel* inaugurado em seu trecho Oeste passa a ser chamado de *Rodoanel Mário Covas*, em homenagem ao governador falecido durante o mandato.

O trecho Oeste, iniciado por Mário Covas, entrou em operação com 32 quilômetros e gerou um desmatamento de aproximadamente 100 hectares do Cinturão Verde com um custo de R\$ 1,1 bilhão (dois terços provenientes dos cofres do governo do estado e um terço da União). O próximo passo seria interligar as rodovias *Imigrantes*, *Anchieta*, *Ayrton Senna*, *Presidente Dutra* e *Fernão Dias* facilitando o acesso do transporte de cargas ao Aeroporto de Guarulhos e ao Porto de Santos.

Com objetivo de interligar os dez principais eixos rodoviários da RMSP com o interior e com o litoral do Estado, bem como com outras capitais brasileiras, o Rodoanel é uma rodovia tecnicamente classificada como um sistema "fechado de classe ZERO"⁴⁶. Segundo Gaiati (2011):

O Rodoanel ultrapassa os limites conceituais de uma simples infra-estrutura urbana e se coloca muito próximo do conceito de grande projeto urbano (GPU⁴⁷), tal como o mesmo é definido por Rezende e Ultramari, 2007 e Lungo, 2002 [...] A grande quantidade de atores envolvidos nas negociações para que o projeto se realize, os impactos externos que estão sendo produzidos contribuindo à transformação urbana na metrópole, as formas de gestão e de governança que se estabelecem, o grande volume financeiro necessário para a construção requer interação entre setores públicos e privados, além de servir como modelo pra outros projetos similares (Lungo, 2002) são elementos marcantes deste projeto (GUAITI, 2011, p. 4).

Os 16 volumes dos EIAs dos trechos Norte, Leste e Sul foram concluídos em maio de 2002, juntamente com seus respectivos Relatórios de Impacto Ambiental. Imediatamente, após a publicação dos documentos, o Conselho Consultivo do PEC e CONSEMA solicitaram ao Instituto Florestal um parecer técnico

⁴⁶ "Ou seja o acesso à rodovia só pode ser feita em poucos pontos, onde a maioria deles se faz nos entroncamentos com as rodovias que chegam a metrópole. Assim o poder público afirma que o Rodoanel cumprirá o papel de *barreira* ao processo de expansão urbana, pois o acesso ao sistema é limitado e fortemente controlado."(GUAITI, 2011,p.5)

⁴⁷ Grande Projeto Urbano.

sobre o Rodoanel. Assim, em portaria publicada no Diário Oficial do Estado em 26 de julho de 2002, foi nomeado um grupo de técnicos do IF para esta tarefa.

Para o trecho Norte, o DERSA apresentou uma análise comparativa de duas alternativas de traçado: a superior e a inferior. A alternativa de traçado “superior”, na porção norte da Cantareira, passaria através de túneis e obras de arte por dentro do PEC, afetando principalmente áreas mananciais de abastecimento de água e condomínios de alto padrão, enquanto a alternativa “inferior”, ao Sul, cortaria periferias, além de áreas florestadas na zona de amortecimento do PEC.

Este EIA/RIMA, além de propor uma drástica intervenção na região da Cantareira, afetaria diretamente os mananciais da região Sul de São Paulo, o que propiciou uma rápida mobilização de setores interessados da sociedade e a emergência de novas alianças entre grupos de interesses que resultaram em ações coletivas integradas entre os ambientalistas da região Norte e Sul da RMSP.

Apesar do grande investimento publicitário do projeto, ainda em 2002, a opinião pública e principalmente os ativistas ambientais da Cantareira não estavam plenamente convencidos de que valeria a pena sacrificar importantes áreas florestais e mananciais do Cinturão Verde em favor da suposta “modernização” do sistema de transporte rodoviário.

A sociedade civil ainda estava descontente com o projeto. Setores derivados dos movimentos populares urbanos continuavam a criticar os baixos investimentos em transporte público, escolas, creches, áreas de lazer, hospitais e moradia, enquanto o movimento ambientalista formulava críticas que apontavam imediatamente para a necessidade de se conter e controlar a operação dos mercados e o saturamento metropolitano em favor da qualidade ambiental e da preservação dos recursos naturais.

O EIA/RIMA, divulgado pelo DERSA, foi bastante criticado, não só pelos movimentos ligados à preservação da Cantareira, mas por grandes ONGs brasileiras como S.O.S Mata Atlântica, Instituto Socioambiental e setores técnicos do próprio governo como a SABESP, o que resultou em diversos pareceres que demonstravam a incompletude e as inconsistências do EIA do Governo.

Os argumentos baseavam-se, principalmente, nos potenciais impactos sobre os mananciais na represa Paiva e Castro na região norte e as represas Billings e Guarapiranga na região sul.

Além disso, o documento oficial produzido pelo Comitê Transitório da RBCV-SP sobre o Rodoanel foi contundente quanto à principal justificativa da obra, ao citar a crítica do professor Dr. Nicolau D. F. Gualda, chefe do Departamento de Engenharia de Transportes da Escola Politécnica de São Paulo: “É uma falácia dizer que o Rodoanel irá retirar congestionamentos das marginais, porque o tráfego *existe em três níveis: intrazona, de passagem e interzona.*” O estudo da RBCV-SP, através da tabela abaixo, apontava a baixa eficiência do Rodoanel quanto à sua capacidade de minimizar o trânsito da RMSP.

Tabela 2 - Eficiência do RODOANEL

EFICIÊNCIA DO RODOANEL (considerando que 100% dos veículos que não tenham destino para RMSP utilizem o mesmo)	
Total de viagens dentro da RMSP (A)	20.215.000
Total de viagens na linha de contorno (B)	666.966
Total max. de viagens no Rodoanel (C)	476.364
Total max. de caminhões no Rodoanel (D)	77.731
Relações	Eficiência
(B/A)	3.30%
(C/A)	2.36%
(C/(A+B))	2.28%
(D/(A+B))	0.37%

Fonte: Parecer preliminar do Rodoanel trecho Norte produzido pela RBCV-SP em 2002.

4.2. Campanha S.O.S Cantareira (parte 1)

Sob a denominação de **Movimento S.O.S Cantareira**, moradores da porção Norte da Cantareira, associados ao grupo de ambientalistas do Tremembé, iniciaram um novo ciclo de protesto.

A partir da constituição deste movimento, logrou-se executar um contencioso repertório de ações técnicas e mobilizatórias em relação à agenda de

licenciamento do Estado com o objetivo principal de interromper o processo de licenciamento. Novamente, o movimento defenderia a alternativa **zero** para o traçado na Cantareira. Dessa forma, os ambientalistas refutavam as duas alternativas de traçados.

No dia 1º de setembro de 2002, um grupo de moradores da Serra da Cantareira protocolou ofício para um primeiro encontro com o Governador de São Paulo. Na véspera, havia sido realizada a primeira manifestação coletiva: na região Norte de São Paulo – e mais uma vez no bairro do Tremembé, o berço da resistência ambiental – moradores desse bairro e da Serra da Cantareira organizaram uma passeata à qual compareceram aproximadamente mil pessoas. Com palavras de ordem como “Rodoanel na Serra não! A Cantareira é da Humanidade!” os manifestantes caminharam pela principal avenida do bairro em direção ao Horto Florestal onde abraçaram simbolicamente a Serra, dando as mãos em volta do lago do Horto. Ninguém da grande imprensa estava lá, mas o movimento cresceu. Em volume e qualidade (JORNAL DA SERRA, 2004).

O movimento *S.O.S Cantareira* congregava principalmente entidades de atuação regional ⁴⁸ e nacional, entre as quais: AMAR - Associação de Amigos da RBCV-SP, Fundação SOS Mata Atlântica, Grupo Geca, Instituto Olhos D’água, ONG Planeta Verde, ISA - Instituto Socioambiental, Movimento dos Moradores dos Municípios de Caieiras, Mairiporã e Franco da Rocha, CASC - Congregação das Associações da Serra da Cantareira, AMPAC - Associação dos Moradores do Alpes de Caieiras, Associação Acorda Mairipa, Amigos do Horto, entre outras. Como veremos a seguir, este novo ciclo de protestos se valeria de um amplo repertório de mobilizações e ações coletivas, entre as quais: passeatas, eventos e redes de protesto, audiências públicas, fóruns e abaixo-assinado.

Figura 20 - Passeata Movimento S.O.S Cantareira em 2002. Fonte: Jornal da Serra 2002.

⁴⁸ Municípios de Mairiporã, São Paulo, Caieiras e Franco da Rocha.

Figura 21 - Passeata Movimento S.O.S Cantareira em 2002. Fonte: Jornal da Serra 2002.

Figura 22 - Filipeta movimento S.O.S Cantareira. Fonte: Acervo Mauro Antônio Moraes Victor

A frente do movimento, formou-se um novo quadro de lideranças composto por moradores dos municípios ao norte do PEC (Caieiras, Franco da Rocha, Mairiporã). Entre estas lideranças, podemos destacar as moradoras de Mairiporã Aldelise Del Manto, representante comercial, Yuca Cunha Maekawa, ex-

metroviária e ex-integrante do Consema e o Dr. Bonfílio Alves Filho, advogado, morador de Franco da Rocha⁴⁹.

De 2002 à 2006, estes moradores foram à luta, arregimentaram novos aliados e se utilizaram, amplamente, dos veículos de comunicação para a difusão da campanha S.O.S Cantareira. Em matéria publicada no Jornal Folha de São Paulo, Yuca C. Maekawa, coordenadora do S.O.S Cantareira, conta como tudo começou.

O movimento começou literalmente com a idéia de “não mexa no meu quintal.” Del Manto é dona de um terreno vizinho à área da Sabesp na Cantareira e que seria cortado pelo traçado atual do trecho Norte. - Fiquei indignada com aquilo e liguei para a Yuca, que sempre foi ambientalista, conta. - Eu disse a ela que a primeira coisa a fazer seria mobilizar todos, completa Maekawa. - Com o trabalho, compreendi que não era um problema só meu, mas de todo mundo que mora em São Paulo. Acho que foi por isso que o movimento realmente ganhou força, afirma Del Manto. - Tiramos as pessoas da passividade: daquela situação em que o governo manda e todos têm de obedecer calados, rebate Maekawa. (Jornal Folha de São Paulo, novembro 2002)⁵⁰.

Mais uma vez, a participação direta de mulheres e cidadãos comuns no movimento ambiental da Cantareira se mostrou significativa e decisiva durante processo de licenciamento. O ativismo ambiental, desta fase, promoveu como nenhum outro ações jurídicas junto ao MPF⁵¹, alianças com grandes ONGs nacionais, além de buscar, de formas bastante inusitadas, pressionar o candidato Geraldo Alckimim.

Na época da campanha eleitoral, seguíamos a agenda do governador e de sua esposa. Onde eles iam, lá estávamos nós, dizendo 'não esqueça a Cantareira (Yuca Maekawa, coordenadora do movimento S.O.S para Folha de São Paulo, 2002).

Autores como McAdam, Tarrow, Tilly (2009, p.15) dão ênfase à: “capacidade de pegar desprevenido o oponente ou autoridade e de criar exemplos de desordem pública que são custosos aos interesses estabelecidos.”

Além de levar aproximadamente 3.000 pessoas as ruas, os ativistas espalharam faixas por toda a serra, visitaram as feiras de ciência das escolas, e

⁴⁹ O advogado Bonfílio Alvez foi um dos principais articuladores das ações junto a MPE e MPF. Atualmente é conselheiro do Comitê de bacias do Alto Tiête e Secretario de Meio Ambiente do município de Caieiras.

⁵⁰ <http://www.premioreportagem.org.br/>.

⁵¹ Ações jurídicas podem ser consideradas uma importante inovação tática deste ciclo de protesto.

editaram jornal, mídias impressas buscando, através de diferentes suportes, informar a comunidade sobre os possíveis impactos do Rodoanel.

Em 24 de novembro de 2003, 20 entidades ambientalistas⁵² promoveram um ato pela conservação da água e dos recursos naturais. A ação fazia parte da Campanha "Água Para Vida, Água Para Todos", que a WWF-Brasil estava desenvolvendo em todo o país em defesa dos mananciais. Esta manifestação, tornou-se oportuna para o movimento S.O.S Cantareira, a medida que incluía o voo sobre os mananciais secos do atual Sistema Cantareira.

Nesta ocasião, foram midiaticizadas⁵³ as seguintes demandas do movimento ambiental paulista: 1) a criação e aprovação das *Leis Específicas dos Mananciais*; 2) Implantação de programas efetivos de Recuperação e Conservação dos Mananciais já existentes; 3) Gestão Integrada entre o Comitê de Bacia Hidrográfica do Alto Tietê com o Comitê de Bacia Hidrográfica dos rios Piracicaba, Capivari e Jundiaí, ambas bacias de grande importância para o abastecimento do Sistema Cantareira.

4.2.1. Inovações táticas e Oportunidades Políticas

O fato do Sistema Cantareira estar enfrentando uma das piores crises de sua história gerava uma situação alarmante em diversas regiões São Paulo, afinal metade dos habitantes da RMSP corriam o risco de ficar sem água conforme é possível observar no gráfico a seguir:

⁵² ONGs participantes: Acordamairipa, Amar, Fundação SOS Mata Atlântica - Núcleo Pro-Tietê, Grupo Geca, Instituto Olhos D'água, Ipeh * Instituto Pedra Grande de Preservação Ambiental, IPEG, ISA * Instituto Socioambiental, Sorlbidema * Rio Claro, SOS Cantareira, Sub-Comitê Juquery/Cantareira, Universidade de Bragança e WWF- Brasil.

⁵³ Fonte: assessoria de imprensa WWF Brasil <http://www.ecopress.jex.com.br/noticias+com+baixa+repercussao/a+Cantareira+pede+socorro>.

Figura 23 - Evolução do nível de armazenamento do Sistema Cantareira. Fonte: Instituto Socioambiental

No segundo semestre de 2003, o Sistema Cantareira contava com apenas 1,6% de sua capacidade e a represa Jaguari-Jacareí estava praticamente seca. Valendo-se da Estrutura de Oportunidades Políticas - EOPs (Tarrow, Tilly, MacAdam, 2001), a partir de 2001, o S.O.S Cantareira muniria-se de inovações táticas, ao buscar enfatizar os problemas de escassez dos reservatórios.

Vão rasgar a serra. O impacto será enorme, com os bota-foras, movimentação de terra e desmatamento. E depois serão seis pistas em dois sentidos, com barulho, poluição e riscos com cargas perigosas numa área rica em cursos de água que alimentam o maior sistema de abastecimento da Grande São Paulo [...] O SOS Cantareira vem lutando para reverter este quadro caótico sobre os mananciais. A má gestão na política de recursos hídricos tem contribuído para absurda perda de 40% desses recursos; Queremos investimentos na sua recuperação e não no favorecimento de novas grandes obras. A boa gestão terá que estar baseada na sustentabilidade (Yuca Cunha Maekawa, coordenadora do SOS Cantareira, Folha de São Paulo, 2002).

Este novo ciclo de protestos, organizado pelas novas lideranças do movimento S.O.S Cantareira, tomaria como principal bandeira não a preservação da RBCV-SP, mas a defesa do Sistema Cantareira pois esta escolha possibilitava uma maior fusão entre os interesses das regiões Norte e Sul afetadas pelo Rodoanel,

além de um maior apoio de entidades civis e dos Conselhos de Bacia Hidrográficas que já vinham trabalhando sobre o tema da preservação da água ⁵⁴.

Dessa forma, as ações coletivas deste novo ciclo de protesto apresentaram um repertório contencioso e escolhas táticas que se conectavam com quatro EOPs: 1º) O momento eleitoral; 2º) A midiaticização do discurso ambientalista do Estado; 3º) A escassez de recursos do sistema Cantareira; 4º) O surgimento de um conjunto de novos espaços e mecanismos para a participação da sociedade civil, entre os quais podemos destacar os Comitês de Bacias hidrográficas e o Ministério Público. Aproveitando as quatro EOPs daquele momento, o movimento S.O.S Cantareira, de 2000 à 2004, se valeria amplamente dos procedimentos jurídicos e das brechas encontradas no próprio cenário institucional brasileiro.

A nova ordem constitucional produziu o **arcabouço jurídico-institucional** que regulamenta a questão ambiental no país: agências de controle ambiental, legislação ambiental de punição de delitos ambientais e institutos legais de mediação e regulação dos conflitos, particularmente o Ministério Público; Fóruns participativos de tomadas de decisão [...] A legislação ambiental brasileira regula obras com impacto ambiental potencial e prevê uma rede institucional de controle e fiscalização de seu cumprimento. Uma dimensão fundamental a ser considerada é a inclusão do direito a um meio ambiente saudável como parte dos direitos “difusos”, coletivos, cujos mecanismos de garantia e proteção são a Ação Popular e a Ação Civil Pública e uma instituição, o Ministério Público (ALONSO; COSTA; 2000, p. 15, grifo meu).

A partir desta nova configuração institucional, com o Brasil dividido por bacias hidrográficas, a sociedade civil emerge como um ator importante no processo de gestão de recursos hídricos, fomentando novas representações políticas juntamente com o novo papel representado pelo MPF e MPE junto à proteção dos recursos naturais.

Fazem parte deste arcabouço jurídico-institucional: a Lei Federal 9433/97 “Lei das Águas” que estabeleceu um marco inicial para implementação dos comitês de bacia hidrográficas no Brasil e a regulamentação da ANA (Agência Nacional de Águas), cuja missão foi implementar a Política Nacional de Recursos Hídricos e coordenar o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos (JACOBI,

⁵⁴ Também em 2004, a Conferência Nacional dos Bispos do Brasil (CNBB) adotou a preservação da Água como tema da Campanha da Fraternidade o que permitiu uma maior diálogo da igreja com os ambientalistas do movimento S.O.S Cantareira. Ver: <http://pib.socioambiental.org/es/noticias?id=31380>

2004). Tal arcabouço jurídico-institucional propiciaria, como diria MUNIZ (2009, p. 191): “transformações na forma e na linguagem de conflitos sociais e na sua institucionalização parcial”.

Muito mais focadas na internalização⁵⁵ do conflito e no problema da água, as lideranças deste ciclo de protesto fizeram pouco uso do ativismo transnacional, sendo minimizada a estratégia de pressão dos ambientalistas sobre BID e BIRD, tão utilizada pelos “primeiros insurgentes” do movimento durante os ciclos anteriores.

Duas razões podem ser atribuídas à diminuição da influência dos atores transnacionais, neste momento do conflito. Além do falecimento da ambientalista Vera Lúcia Braga, em 2000, e o consequente afastamento, no momento de luto, de seu esposo Mauro Victor⁵⁶, ambos os principais articuladores da rede transnacional, as dificuldades geradas pelos ambientalistas para obtenção de financiamento externo levou o Estado a assumir uma postura mais autônoma para realização do empreendimento, concentrando mais energia na obtenção da licença, ao invés de anunciar a fonte financiadora, antes mesmo de licenciar a obra.

4.3. A Avaliação Ambiental Estratégica e a desmobilização do Movimento

O MPF identificou a necessidade de um novo desenho institucional para o processo de licenciamento e determinou a participação do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA). O Rodoanel agora precisaria de dupla licença ambiental: uma do IBAMA e outra do CONSEMA.

Tendo em vista a resistência encontrada principalmente no trecho Norte e a dificuldade de licenciar os três trechos simultaneamente, o governo do Estado foi obrigado a suspender este processo de licenciamento. Contudo, para surpresa de todos, já no segundo semestre de 2003, autoridades do Estado anunciaram que cada trecho do Rodoanel seria licenciado de forma independente. Fato que teve,

⁵⁵ Tarrow (2009) chama de processo de *internalização*, a construção de campanhas de ação local ou nacional, não-estatais, construídas em torno de questões externas.

⁵⁶ Como vimos nos capítulos anteriores, toda a rede internacional a favor da RBCV-SP havia sido tecida pelo casal.

como veremos, uma repercussão desarticuladora sobre o movimento dos ambientalistas das regiões NORTE/ SUL, que haviam se unido para enfrentar o Rodoanel.

A retomada do processo de licenciamento ocorreu quando o governo do Estado apresentou um documento denominado **Avaliação Ambiental Estratégica** (AAE). O objetivo da AAE era avaliar a viabilidade ambiental do RMC, bem como sua implementação gradativa por trechos, num horizonte de quinze anos.

A “Avaliação Ambiental Estratégica” foi analisada por uma Comissão Especial de Avaliação de Impacto Ambiental (AIA) e pelo CONSEMA (Conselho Estadual de Meio Ambiente de São Paulo) em três reuniões realizadas em menos de um mês. Por fim, esta Comissão Especial e o CONSEMA concluíram que o licenciamento por trechos seria viável, como ocorreu com o trecho Oeste.

AAE é o nome que se dá às formas de avaliação de impactos ambiental (AIA) mais amplas que as dos projetos individuais, com o objetivo de pré-avaliar os impactos ambientais gerados por políticas, planos e programas governamentais. Uma das definições mais conhecidas para AAE é:

um processo sistemático para avaliar as consequências ambientais de uma política, plano ou programa propostos, de modo a assegurar que elas sejam plenamente incluídas e adequadamente equacionadas nos estágios iniciais mais apropriados do processo decisório, com o mesmo peso que considerações sociais e econômicas (SANCHEZ, 2010, p.1).⁵⁷

⁵⁷ SÁNCHEZ, Luiz Enrique. Avaliação ambiental estratégica e sua aplicação no Brasil. Disponível em: <<http://www.iea.usp.br/iea/aaeartigo.pdf>>, acesso em: 28/09/2010. p. 1.

QUADRO 1 - Algumas diferenças fundamentais entre AAE e AIA de projetos

Em AAE	Em AIA de projetos
A perspectiva é estratégica e de longo prazo	A perspectiva é de execução e de curto e médio prazo
O processo é cíclico e contínuo	O processo é discreto, motivado por propostas concretas de intervenção
Não se procura saber o futuro, o objetivo é ajudar um futuro desejável	O projeto de intervenção tem que ser conhecido com o nível de pormenor adequado
A definição do que se pretende fazer é vaga, a incerteza é enorme e os dados são sempre muito insuficientes	A definição do que se pretende fazer é relativamente precisa e os dados são razoavelmente disponíveis ou podem ser recolhidos em campo
O seguimento da AAE faz-se através da preparação e desenvolvimento de políticas, programas e projetos	O seguimento da AIA faz-se através da construção e exploração do projeto
A estratégia pode nunca vir a ser concretizada uma vez que as ações previstas em planos e programas podem nunca ser executadas	Os projetos sujeitos a AIA são executados, uma vez assegurada a sua viabilidade ambiental

Fonte: PARTIDÁRIO, Maria do Rosário, 2007, apud MACIEL, 2010.

As críticas dos ambientalistas à AAE são contundentes:

“A Avaliação Ambiental Estratégica, sem metodologia consagrada, apresentada de forma simplista. Mesmo assim, a AAE sacralizada no Consema pela maioria governamental a medida em que segmentou o licenciamento por trechos e retirou a possibilidade de avaliação de impacto de forma integrada. As sinergias e cumulatividades dos impactos, inclusive os indutores de crescimento, foram minimizados e amenizados em trocas por mudinhas. Ecossistemas complexos foram destruídos no sul, numa barganha medíocre por mudas, embrulhada na promessa, inócua para a biodiversidade, de um plantio superior à área devastada. Assistimos à derrubada das matas do sul e do leste, o corte raso da morraria e o aterramento das principais represas, Billings e Guarapiranga.” (CONTRA RIMA, 2010 p. 04)

Munido da AAE, o governo elegeu como prioridade a implementação da trecho Sul do Rodoanel que facilitaria o acesso ao porto de Santos. Nesta perspectiva, a construção do trecho Norte, que era a prioridade do Governo até então, deveria ter seu processo adiado por muitos anos.

De fato, o governo já havia identificado que o principal foco de resistência ao empreendimento não era o trecho Sul, pelo contrário, as prefeituras da região do ABC pressionavam o Estado para o início imediato das obras⁵⁸. Na alça Sul, confirmou-se a previsão de que as resistências seriam contornadas pela oferta de mais medidas compensatórias.

⁵⁸ Folha de São Paulo 06/11/2002.

Ainda no 2º semestre de 2003, o DERSA apresentou um EIA exclusivo do Trecho Sul. Este EIA foi considerado insuficiente ao CONSEMA que deferiu a licença prévia do trecho Sul para somente concedê-la em 12/02/2006 com base em um EIA do *Trecho Sul modificado*.

O processo de licenciamento do *Trecho Sul modificado* do RMC envolveu a realização de setes audiências públicas, sendo emitida a **Licença Prévia** 00935/06, atestando a viabilidade ambiental do empreendimento. A construção do Trecho Sul, com 57 km de extensão, foi iniciada em 19 de setembro de 2006 e representou investimentos de aproximadamente R\$ 4 bilhões, sendo R\$ 500 milhões despendido com o cumprimento das exigências ambientais.

O foco no trecho Sul, fez com que muitos voluntários que militaram exaustivamente durante os últimos anos no S.O.S Cantareira abandonassem a militância e fossem cuidar de suas vidas, deixando para ONGs profissionais, como S.O.S Mata Atlântica, ISA e PROAM a tarefa de brecar o Rodoanel no trecho Sul:

“A reação ambientalista da região da Cantareira desmobilizou-se, pois não se viu mais ameaçada, e a grande resistência se travou na região sul. É preciso esclarecer que por diversas vezes alertei as entidades do norte, que estávamos combatendo todos pela preservação da Cantareira, mas que estas deveriam apoiar o movimento de resistência contra o trecho sul. Mas de fato isso não ocorreu, com pouquíssimas exceções, como a presença do Dr. Bonfiglio, que nos assistiu até o último pedido de cassação de audiência pública por liminar.” (BOCUHY, 1999, presidente do PROAM-Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental) ⁵⁹

Sem a insistente, competente e dedicada militância dos ambientalistas da Cantareira, o movimento contra o Rodoanel se enfraqueceu, após a fragmentação do licenciamento proposta pela AAE. Ao contrário do que poderíamos supor, o poder de negociação de grandes ONGs junto ao Estado resumiu-se ao incremento das compensações ambientais. Dessa forma, a estratégia do governo de realizar AAE foi bem sucedida, a medida que serviu para desmobilizar o movimento pelo traçado Zero.

⁵⁹ FÓRUM NACIONAL DA SOCIEDADE CIVIL NOS COMITÊS DE BACIAS HIDROGRÁFICAS- <http://www.grupos.com.br/group/fonasc.cbh/Messages.html?action=message&id=1245566015317924&year=09&month=6>

CONCLUSÃO PARTE 1

Os debates públicos relacionados à crise do Sistema Cantareira e o repertório adotado pelo Movimento S.O.S Cantareira, a partir de 2002, serviram para reforçar, perante à opinião pública, a existência de problemas ambientais relacionados ao anel viário, estimulando um processo contencioso envolvendo disputas técnicas e políticas (*contentious politics*).

O conceito de repertório aqui empregado, a partir da definição de Tilly (1995, p. 26) trata-se de: “um conjunto limitado de rotinas que são aprendidas, compartilhadas e postas em ação por meio de um processo relativamente deliberado de escolha”.

A bandeira em favor dos recursos hídricos demonstrava ser o melhor caminho para o S.O.S Cantareira, pois, além de pegar o inimigo desprevenido, o tema tornava-se sensível à toda sociedade, dada a visão predominantemente utilitária sobre os recursos hídricos, plenamente adaptada à sociedade urbana de consumo.

Nesta primeira parte da dissertação, nossa análise sobre o repertório, estratégias e EOPs dos ciclos de protesto esteve fundamentada no arcabouço teórico e metodológico dos autores McCarthy, Tarrow e Tilly (2001). Como é possível visualizar na figura a seguir extraída do livro *Dynamics of Contention* (2001), sob o ponto de vista de sua dinamicidade, o repertório dos movimentos está sempre relacionado aos grupos de interesses e às suas interpretações a cerca da situação contenciosa.

Figura 24 - Clássica agenda dos movimentos sociais (contestação política). Fonte: *Dynamics of Contention* McCarthy, Tarrow e Tilly (2001).

Segundo Alonso (2009), a *Teoria do Processo Político* (TPP) diferencia-se da Teoria de Mobilização de Recursos (TMR)⁶⁰, a medida que a última valoriza mais os *Recursos Materiais* disponíveis para ativistas do que as *Estruturas de Oportunidades Políticas* (ALONSO, 2009).

A TMR, portanto, avalia os movimentos sociais igualando-os a um fenômeno social como outro qualquer, dotado das mesmas características que os partidos políticos, por exemplo. A explicação privilegia a racionalidade e a organização e nega relevo a ideologias e valores na conformação das mobilizações coletivas (ALONSO, 2009, p. 53).

Vale ressaltar que tanto a Teoria do Processo Político (TPP) quanto a Teoria dos Novos Movimentos Sociais (TNMS)⁶¹ nasceram do desgaste dos debates a cerca da ação coletiva sendo protagonizada por um “sujeito histórico universal” dentro de um contexto revolucionário. Ao invés disso, estas Teorias explicam as ações coletivas e a contestação política pela atuação de sujeitos insatisfeitos dentro de diferentes estruturas políticas e de dominação e poder, não só econômico.

A maior parte dos ambientalistas quando entrevistados declararam que, tendo em vista o grande envolvimento dos moradores e sua capacidade de liderança, as grandes ONGs ambientalistas, ou *Kings Ongs* como alguns ambientalistas se referem a elas, desempenharam um papel não substancial para a constituição das bases do movimento S.O.S Cantareira, desempenhando mais um papel institucional do que de articulação da campanha que ganhou as ruas. Dessa forma, os cidadãos comuns, de fora do mundo da política, encontraram espaços para participação associando-se, não às ONGs, mas ao ativismo local das escolas, igrejas e associações de bairro.

Durante o processo contencioso, em conflito com o Estado, e somente através dele, podemos observar a formação de um ator coletivo, indivíduos envolvendo-se através da solidariedade entre vizinhos, do sentimento de pertencimento e toda sorte de elementos identitários e territoriais que ligam novos indivíduos à uma categoria (TILLY, 1978). O que confirma a tese de Tarrow (2009) de que nos movimentos sociais é comum existir uma espécie de **síntese entre identidade e interesse**.

⁶⁰ Podemos citar como grandes expoentes da TMR atores como Zald e MacCarthy (1977) que tiveram como precursor Offe, do qual a Teoria herdou o cálculo racional entre benefícios e custos.

⁶¹ Allan Tourraine é teórico dos NMS (Novos Movimentos Sociais).

Segundo Ferreira (1999), é justamente a partir da fusão entre interesses privados e coletivos que o ambientalismo começa a emergir no seio das classes médias intelectualizadas dos grandes centros urbanos esboçando intenções mais amplas de se opor ao modelo de sociedade predatória e desenvolvimentista.

Apesar do processo de institucionalização do movimento e de sua aliança com Estado (a partir da declaração da RBCV-SP), podemos afirmar que o movimento não perdeu as características populares presente em sua origem, sendo efetivamente um movimento de contestação política protagonizado por moradores voluntários, constituído basicamente, a partir do trabalho das associação de moradores dos anos 80 em fusão com o ambientalismo pioneiro dos anos 70.

Em todos os momentos de confronto político estudados, aqui chamados de *ciclo de protestos*, os manifestantes buscaram superar e combater a linguagem reconhecida no diálogo tradicional com o Estado (TELLES, 1994), constituindo uma agenda própria capaz de traduzir para linguagem do direito e da justiça ambiental os dramas públicos e privados vivenciados pelas comunidades diretamente afetadas pelo Trecho Norte do empreendimento Rodoanel Mário Covas.

Parte II

Introdução à Ecologia Política e aos conflitos socioambientais

Ao nosso ver, a ambientalização dos discursos⁶² e o envolvimento dos cidadãos comuns em ações coletivas e audiências públicas representam um salto qualitativo para participação popular e para o exercício da cidadania. Todavia, a participação cidadã em conflitos socioambientais sempre está relacionada a um grande leque de aprendizagens, interpretações e decisões diante de fatos políticos e arbítrios do poder público. Dessa forma, não só na Cantareira como em outras regiões florestais brasileiras, o fluxo constante de linguagem e ação entre os movimentos ambientalistas e movimentos populares urbanos tem enveredado formas de resistência locais em intercâmbio com resistências globais, inseridas na *práxis* da Ecologia Política.

Antes de iniciarmos a segunda parte desta dissertação, que tratará do momento atual dos conflitos socioambientais da Cantareira, faremos uma breve introdução teórica sobre a Ecologia Política e seu principal objeto de estudo: os conflitos socioambientais.

Segundo MARTÍNEZ (2007), a Ecologia Política foi um novo campo criado por geógrafos, antropólogos e sociólogos ambientais para estudar conflitos ecológicos distributivos “a partir de estudos de casos locais pela geografia e antropologia rural, (está) hoje estendido aos níveis nacional e internacional” (MARTÍNEZ, 2007, p. 110).

A Ecologia Política tornou-se um referencial teórico, uma ferramenta de análise para o estudo de problemas socioambientais no contexto político, focalizando a identificação dos atores ambientais e seus interesses específicos.

A análise inclui as interdependências e divergências entre os atores nos diferentes níveis no eixo global-local, assim como as **diferentes racionalidades** que orientam suas ações e, finalmente, os impactos de tais ações na configuração do meio ambiente no local (LASCHEFSKI e COSTA, 2008, p. 308, grifo meu).

⁶² Para Loppes (2004, p. 17), o termo “ambientalização”, é utilizado nas ciências sociais como um “neologismo” para designar novos fenômenos ou novas percepções da questão pública do meio ambiente.

Para Ecologia Política, diferentes racionalidades têm como local privilegiado de observação e análise as arenas políticas e públicas (fóruns, conselhos, audiências, reuniões comunitárias, e etc.), onde atores sociais, sujeitos políticos, de diferentes grupos de interesse debatem e argumentam sobre diferentes lógicas de uso e ocupação do espaço, bem como sobre os impactos gerados no meio ambiente e nas populações humanas.

Interessa-nos, sobretudo, analisar aqui: Como, em contato com o movimento ambientalista em prol de florestas urbanas, moradores da Cantareira, direta ou indiretamente afetados pela obra, tornaram-se ativistas ambientais, enveredando formas de resistência e assimilando novas identidades territoriais pautadas pelo ambientalismo? Como situações contenciosas que incluem descolamentos compulsórios⁶³ em massa entram em conexão com a agenda dos movimentos ambientais? De fato existe uma conexão histórica?

Sob o arcabouço teórico da Ecologia Política, neste estudo de caso, pretendemos elucidar como conteúdos eminentemente sociológicos e antropológicos relacionados as populações lindeiras às florestas urbanas e problemas ligados ao planejamento territorial contribuem para a discussão sobre os conflitos distributivos no seio da sociedade urbana/industrial.

Os chamados *conflitos distributivos*, ou simplesmente *conflitos socioambientais*, refletem os dilemas provocados pela diminuição da disponibilidade dos recursos naturais, bem como as tensões provocadas pela diminuição da qualidade vida, devido ao *duplo processo* urbanização/industrialização e seus decorrentes impactos socioambientais.

Alonso & Costa (2000) defendem que o conceito de *conflitos socioambientais* integra itens relacionados aos impactos “ambientais” aos conflitos sociais. Problemas como poluição do ar, das águas e do solo foram integrados às questões que a sociologia nomeava, até os anos 70, como “problemas sociais” (saneamento, moradia, saúde e uso da terra).

⁶³ Almeida (1996, p. 30) define deslocamento compulsório como sendo “o conjunto de realidades factuais em que pessoas, grupos domésticos, segmentos sociais e/ou etnias são obrigados a deixar suas moradias habituais, seus lugares históricos de ocupação imemorial ou datada, mediante constrangimentos, inclusive físicos, sem qualquer opção de se contrapor e reverter os efeitos de tal decisão, ditada por interesses circunstancialmente mais poderosos”

Tal divisão, durante muito tempo, tornou-se paradigmática e alimentou, principalmente, no então chamado Terceiro Mundo, a crença de que o ambientalismo era uma forma de neocolonialismo que interessava apenas à burguesia e desviava o foco dos problemas relacionados à pobreza. O advento da Ecologia Política⁶⁴ e, mais recentemente, do “Ecologismo dos Pobres”, identificado por Martínez (2007) nos movimentos por Justiça Ambiental, têm sido responsáveis pela transformação desta visão sobre o ambientalismo.

Por justiça ambiental, portanto, passou-se a entender, desde as primeiras lutas que evocam tal noção no início dos anos 80, o conjunto de princípios que asseguram que nenhum grupo de pessoas, sejam grupos étnicos, raciais ou de classe, suporte uma parcela desproporcional de degradação do espaço coletivo. Complementarmente, entende-se por injustiça ambiental a condição de existência coletiva própria a sociedades desiguais onde operam mecanismos sociopolíticos que destinam a maior carga dos danos ambientais do desenvolvimento a grupos sociais de trabalhadores, populações de baixa renda, segmentos raciais discriminados, parcelas marginalizadas e mais vulneráveis da cidadania (ACSELRAD; HERCULANO; PÁDUA, 2004, p. 9)

Na opinião dos autores acima citados, embora não seja frequentemente cunhado o termo “justiça ambiental” no Brasil, os conflitos socioambientais aqui perduram há muitas décadas. Acrescentamos que, não só em ecossistemas como a Amazônia, mas em regiões serranas de grandes florestas urbanas como a Cantareira, Tijuca, Serra do Mar, Mumbai (na Índia) encontramos populações com um histórico bastante sensível de injustiça ambiental envolvendo famílias residentes no entorno, muitas delas retirantes de outras regiões, refugiadas das injustiças ambientais sofridas no campo. Ao observar estas dinâmicas territoriais, torna-se possível ir além dos conflitos socioambientais envolvendo populações rurais e tradicionais como seringueiros, indígenas, quebradeiras de côco, para estudarmos relevantes casos de injustiça ambiental no Estado de São Paulo, entre os quais, podemos citar, não só o emblemático caso do pólo petroquímico de Cubatão, mas, na Cantareira, o distrito da Brasilândia, sensivelmente estigmatizado pela degradação provocada por lixões clandestinos e pelo despejo de materiais tóxicos.

LITTLE (2006, p.91), classifica os conflitos socioambientais em três grupos: 1) Conflitos em torno da disputa pelo controle sobre os recursos naturais,

⁶⁴ Segundo Martínez (2007), a expressão “Ecologia Política” foi introduzida pelo antropólogo Eric Wolf, em 1972, mas já havia sido utilizada em 1957 por Bertrand de Jouvenel.

tais como disputas sobre a exploração ou não de um minério, da pesca, do uso dos recursos hídricos, florestais etc.; 2) Conflitos em torno dos impactos sociais e/ou ambientais, gerados pela ação humana, tais como a contaminação dos rios e do ar, o desmatamento, a construção de grandes barragens hidrelétricas e grandes obras de infra-estrutura urbana; 3) Conflitos em torno de valores culturais e modo de vida, isto é, conflitos envolvendo o uso e os serviços ambientais.

Com a instalação de uma rodovia tipo 0, a frequente incidência de acidentes e atitudes criminosas envolvendo o despejo ilegal de cargas tóxicas só intensifica a ocorrência dos conflitos tipo 2. Todavia, na Cantareira, podemos encontrar um pouco destes três tipos de conflitos socioambientais sobre os quais nos fala Little. Afinal, os conflitos da Cantareira, além de envolverem a desapropriação de comunidades de seus territórios, expõem distintas cosmovisões sobre a floresta e disputas acirradas pelo domínio e controle da natureza.

O antropólogo Paul Little (2006) propõe como método de análise a *etnografia dos conflitos socioambientais*, que enfatiza a necessidade de identificação dos interesses e reivindicações em torno dos recursos naturais e do território e de levantamento das interações entre atores sociais dentro de arenas políticas, o que estas arenas bastante relevantes ao campo de estudo da Ecologia Política.

Todo esse processo é sediado no “sistema de arenas públicas”, onde estão em curso as atividades reivindicatórias de grupos, o trabalho da mídia, a criação de novas leis, a divulgação de descobertas científicas, os litígios e a definição de políticas públicas. Nota-se, portanto, que o sistema de arenas públicas constitui-se simultaneamente, em espaço de ação e de debate. Na dinâmica que envolve a complementaridade dessas duas dimensões, ocorre o processo de definição dos problemas sociais e dos temas emergentes e salientes (FUCKS, 1998, pg. 89).

Para Little, o mapeamento destas interações ajuda o pesquisador a entender a dinâmica própria de cada conflito. Ao analisar as variadas táticas e estratégias utilizadas pelos grupos sociais, torna-se possível identificar as possibilidades de resolução ou de aparecimento de novos conflitos. A seguir, Little esclarece sua etnografia e seu conceito de *cosmografia*:

...os saberes ambientais, ideologias e identidades – coletivamente criados e historicamente situados – que um grupo social utiliza para estabelecer e manter seu território. A cosmografia de um grupo inclui seu regime de propriedade, os vínculos afetivos que mantém com seu território específico,

a história da sua ocupação guardada na memória coletiva, o uso social que dá ao território e as formas de defesa dele (LITTLE, 2002, p.4).

Nesta segunda parte da dissertação, nosso enfoque metodológico será a etnografia dos conflitos socioambientais com base na técnica de pesquisa-participação. Diferentemente da primeira parte, onde me baseio em pesquisa bibliográfica e documental, além das entrevistas com militantes para a reconstrução historiográfica dos primeiros ciclos de protesto da Cantareira, ao estudar o momento atual do conflito, tive a oportunidade de participar diretamente de audiências, pareceres técnicos⁶⁵, passeatas e micromobilizações. Sobretudo, esta experiência foi riquíssima para o mapeamento das interações que variados grupos (Povos da Biosfera) mantém com seu respectivo território.

O estudo das lutas contemporâneas planetárias sobre os recursos naturais, como a ecologia política propõe fazer, aumenta a importância de incorporar outros níveis de articulação e análise (Bennett, 1976) e entender melhor os chamados “povos da biosfera⁶⁶” (Dasmann, 1988) com seus impactos socioambientais inéditos. [...]. A etnografia dos conflitos socioambientais difere da etnografia tradicional em vários aspectos essenciais. Primeiro, o foco da etnografia não é o modo de vida de um grupo social, mas tem como seu objeto principal a análise dos conflitos socioambientais em si e as múltiplas interações sociais e naturais que os fundamentam. Segundo, não trata de um único grupo social, mas tem que lidar simultaneamente com vários grupos sociais. Terceiro, o escopo geográfico é rara vez limitado ao âmbito local do grupo, já que incorpora vários níveis de articulação social (LITTLE, 2006, p. 92-93).

Uma das minhas contribuições durante o confronto político foi promover publicamente um “lugar de memória”⁶⁷ afetado pelo Rodoanel. A chamada *Vila Histórica Cantareira*, localizada no Clube da SABESP, corria o risco ter um viaduto sobre ela. Através de um processo de mobilização e da elaboração de um dossiê, tornou-se possível alterar parcialmente o traçado e reivindicar a necessidade de tombamento das relíquias históricas e arqueológicas⁶⁸ presentes no local.

⁶⁵ Em 2010, participei do GT para elaboração do parecer do bureau da RBCV-SP sobre o trecho Norte.

⁶⁶ Notem que o conceito de *povos da Biosfera* de Dasmann é bastante amplo por abranger a pluralidade de grupos humanos que habitam a biosfera, ao invés da especificidade de um grupo ou comunidade local.

⁶⁷ Sobre o conceito de lugares de memória ver NORA [1984] 1993.

⁶⁸ Primeiro reservatório de água de São Paulo e estação Final do Tramway Cantareira.

Capítulo 5

S.O.S CANTAREIRA (parte 2)

Comunidades afetadas e o

Papel do Estado

5.1. O Retorno do Traçado ao Sul da Cantareira

Apesar de alguns ativistas terem alimentado a esperança de que o Rodoanel seria uma “rodo ferradura⁶⁹” ou ainda de que a ligação norte seria feita através da rodovia D. Pedro I, a partir de 2010, sua construção seria uma das prioridades na agenda do Governo Alckimim, juntamente com um roll de obras de infra-estrutura importantes para realização da Copa do Mundo no Brasil em 2014.

Após o silêncio de 6 anos em relação ao Trecho Norte, em 2010, a retomada do processo de licenciamento e a apresentação do traçado preferencial pelo DERSA trouxe grande repercussão entre os ambientalistas e comunidades lindeiras ao PEC. O retorno do traçado ao Sul da Cantareira, ainda que acalmasse os ânimos dos conservacionistas e dos moradores de condomínios, foi uma infeliz notícia para a população dos bairros da zona norte de São Paulo Guarulhos.

Em síntese, a *alternativa intermediária* apresentada em 2002 que passaria ao norte do PEC foi refutada pelo novo EIA elaborado pelo DERSA, dando lugar à *alternativa inferior*, ao sul do PEC, que passaria por áreas rurais, urbanas e peri-urbanas da zona de amortecimento do PEC, entre elas, o distrito do Tremembé, berço do movimento ambiental e das ações coletivas em prol da Cantareira.⁷⁰

Apesar do grande impacto socioambiental deste traçado, o DERSA, em seu EIA, defende a chamada *alternativa inferior* (ou diretriz interna) pelos seus “benefícios ambientais” em detrimento do traçado proposto em 2002 (diretriz intermediária).

A diretriz Intermediária atravessa aproximadamente 1400 metros do Parque Estadual de Itaberaba⁷¹, com segmentos variados que incluem parte de um viaduto (150 m), um pequeno segmento em corte com cerca de 200 m de extensão, e parte de um túnel (1050 m). A magnitude dos impactos diretos sobre esta UC, principalmente os relacionados ao meio biótico, variam de acordo com o tipo e a extensão das intervenções propostas. A necessidade de supressão de vegetação e os impactos relacionados ao fluxo dos diversos componentes da fauna nativa no interior desta UC ocorrerão no

⁶⁹ Em uma entrevista realizada em 11/03/2008 para o Jornal da manhã da Rádio Bandeirantes, o governador José Serra declarou que o Rodoanel não seria mais Rodoanel, e sim RODOFERRADURA.

⁷⁰ O traçado Norte de 2010 possui grande semelhança com projeto original da VPM de 1989. Ver pág. 42.

⁷¹ Em 2009 o governo congelou uma grande área ao norte do PEC fazendo a ligação com a Serra da Mantiqueira. Com aproximadamente 29.000ha, esta área denominada **Contínuo Cantareira** propôs deu origem 2010 a quatro Unidades de Conservação (UCs): o Parque Estadual de Itaberaba, o Parque Estadual de Itapetinga, o Monumento Natural de Atibaia e a Floresta Estadual de Guarulhos.

entorno do emboque do túnel e no segmento da rodovia em superfície com corte/aterro, além dos caminhos de acesso. A Alternativa Preferencial Interna possui eixo que não afeta diretamente nenhuma UC de proteção integral. Intercepta o território do PEC por meio de túneis, não demandando intervenções ou obras no seu interior. No trecho de Guarulhos, a diretriz sul também tangencia o limite norte do Parque Municipal do Cabuçu e o limite sul do Parque Natural Municipal Sítio da Candinha, além de atravessar longitudinalmente a área proposta para implantação da APA Cabuçu - Tanque Grande. Considerando as diferenciações das alternativas quanto ao tipo e porte das interferências sobre unidades de conservação de proteção integral, conclui-se que a Alternativa Preferencial Interna apresenta-se como a de menor impacto (EIA - Trecho Norte Rodoanel Mário Covas, Vol. II, 2010, p. 97).

Por fim, o DERSA, assessorado pela *JGP Consultoria e Participações Ltda.*⁷² propôs que o trecho norte tivesse 44km de extensão, 6 túneis, 21 viadutos e outras obras de arte até chegar ao aeroporto de Guarulhos e ao município de Arujá, fazendo a interligação das rodovias Presidente Dutra e Anhanguera. Segundo do RIMA (2010), tal traçado tornaria necessária a remoção de cerca de 4.200 edificações caracterizadas por moradias irregulares, regulares, comércios e equipamentos. Os distritos de Brasilândia e Jaraguá (TAIPAS) concentrariam o maior número de remoções, bem como o maior número de assentamentos considerados irregulares, perfazendo um total de 1.500 remoções nesses dois distritos.

5.2. Comunidades afetadas

A traçado apresentado afetaria diretamente as comunidades do bairros de: Vila Rica, Jardim Corisco, Jardim Peri, Tremembé, Vila Albertina, Parada de Taipas, Vila Brasilândia, Jardim Damasceno, Jardim Paraná, Jardim Vista Alegre, Condomínio Itabira, Vila Nova Cachoeirinha, Pedra Branca, Jardim Itatinga, Jardim Antártica, Horto Ipê, Jardim Ibiratiba, Sítio Santa Maria, Jardim Harmonia, Vila Santos, Jardim Três Cruzes, Invernada, Fortaleza, Jardim Acácio, São João e Cabuçu, dos município de São Paulo e Guarulhos.

⁷² A JGP Consultoria e Participações Ltda é uma empresa de Planejamento e Gestão Ambiental que desenvolve projetos e EIA/RIMAs na maioria dos estados brasileiros e no exterior visando o licenciamento ambiental de projetos de gás natural, energia hidroelétrica, linhas de transmissão, rodovias, mineração e produção de bio-combustíveis

Passando por diversos bairros de baixa renda e pouca infra-estrutura urbana, a alternativa “inferior” do traçado norte do RMC, por fim, acabará por atravessando toda a zona de amortecimento ao Sul do PEC e interferindo em regiões ocupadas por favelas e áreas de proteção ambiental (como APAs, ZEPAMs), afetando, principalmente, cidadãos pobres, pequenos proprietários rurais em situação imobiliária irregular e com pouca ou nenhuma capacidade de representação jurídica diante de um conflito desta natureza.

A seguir apresentaremos quadros sinóticos que expõem, de maneira sucinta, o perfil, as estratégias, as alianças e os principais impactos temidos pelas comunidades afetadas, que fizeram-se presentes durante o processo de licenciamento. A intenção é revelar como, a partir dos conflitos socioambientais decorrentes do deste Grande projeto urbano, se constituiu e uma rede popular do ambientalismo urbano, atuante em uma arena política que discute a grande diversidade de usos e ocupações da Serra da Cantareira, o futuro da RBCV-SP e de um território social marcado por desigualdades agudas e comportamentos variáveis em relação ao Meio Ambiente.

5.2.1 Quadros Sinóticos das Comunidades afetadas

Quadro 2 - Córrego Guaraú, Jd. Pery e Zona de Amortecimento PEAL (São Paulo)

PERFIL COMUNIDADE	ESTRATÉGIAS DE ORGANIZAÇÃO
<p>Comunidade de baixa renda</p> <p>Número de desapropriações: 120 famílias</p> <p>Tipos de moradias: Construções irregulares em áreas de risco. residencias classe média -baixa.</p> <p>Campanha dos moradores do Jd Pery. <i>Robinson Dias e</i></p>	<p>Repertório de mobilização: passeatas, abaixo assinado, vídeos denúncias, cartoons, alianças políticas e etc.</p> <p>Alianças: Movimento ambientalista do Tremembé, Frente Parlamentar contra o Traçado do Rodoanel, Centro Comunitário Nossa Senhora da Aparecida, Associação Unidos na Luta pela Igualdade.</p> <p>Blogs: http://motopropio.blogspot.com.br</p> <p>Impactos: Além dos moradores que serão “reassentados” do córrego Guaraú (Jd. Pery), moradores do entorno do PEAL e Pedra Branca criticam a obra pela perda de qualidade de vida do entorno e os riscos ambientais, entre os quais destacamos: Poluição sonora, degradação de cachoeiras e espaços de lazer, possibilidade de risco ao abastecimento d’água ETA GUARAU.</p>

Quadro 3 - Fazenda Santa Maria - Distrito Tremembé (São Paulo)

PERFIL COMUNIDADE	TIPO DE ORGANIZAÇÃO
<p>Agricultores tradicionais (idosos) ou comunidade de baixa renda que aluga chácaras para moradia.</p> <p>Propriedades agrícolas, chácaras arrendadas da família paulistana quatrocentona Alcântara Machado.</p> <p>Fonte: Jornal Folha de São Paulo 05/08/2012</p>	<p>Alianças: sem alianças totalmente subserviente à generosidade do proprietário da terra</p> <p>Impactos: Desapropriação de famílias agricultores tradicionais algumas que alugam terras há 80 anos;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Descontinuação do programa da Linha Verde da SVMA implantado na região com objetivo de identificação do patrimônio histórico e ambiental da fazenda Sta. Maria; • Impacto sobre a rica fauna e flora da região. <p>Desapropriações: Sem informações detalhadas, pois trata-se de uma só propriedade com diversos arrendatários.</p>

Quadro 4 - Comunidades Vila Rica e Jd. Corisco - Distrito Tremembé (São Paulo)

PERFIL COMUNIDADE	TIPO DE ORGANIZAÇÃO
<p>Comunidade de classe média e baixa</p> <p>Vila Rica: Construções irregulares sobre terreno de um só proprietário, sem escritura.</p> <p>Fonte: Blog S.O.S Cantareira (ZN na Linha)</p>	<p>Repertório de mobilização: Participação ativa no Movimento S.O.S Cantareira. Encontros locais, participação em passeatas, audiências públicas.</p> <p>Alianças: Grupo de ambientalistas , comissão direitos humanos, Comissão Meio Ambiente OAB</p> <ul style="list-style-type: none"> • Impactos: Indenizações que não incluem o valor do terreno. • Perda das qualidades ambientais locais com a rodovia com os desmatamentos previstos na região. • Apesar de terem conseguido impedir a demolição da Escola Estadual Brigadeiro Hélio Franco, as crianças terão que estudar ao lado da rodovia. • Riscos de saúde dos moradores, devido à proximidade da comunidade com a obra.

Quadro 5 - Jardim Damasceno - Chiqueirão, Jd. Paraná, Vila Nova Esperança, Piscinão Bananal e Vila Dionísia. Distrito Brasilândia⁷³ (São Paulo)

PERFIL COMUNIDADE	TIPO DE ORGANIZAÇÃO
<p>Comunidade com o mais baixo IDH da zona norte de SP, na qual predominam migrantes de regiões rurais e afrodescendentes de baixa renda. Apresenta um dos maiores índices de vulnerabilidade juvenil do Estado.</p> <p>Tipo de Moradia: Construções irregulares, o distrito da Brasilândia sofre com a falta de saneamento e infra-estruturas urbana. Moradias irregulares em invasões nas áreas de mata da Serra da Cantareira. Criação de porcos apresentando grande risco de contaminação das nascentes.</p>	<p>Alianças: Apoio de Igreja local, Ongs locais e Movimento de Moradia, Projeto Chão (Faculdade de Arquitetura da USP), Associação Cantareira, Movimento Ousadia Popular, Arte na Rua, Projeto Saci, entre outros. Blog: http://arquiteturanafavela.blogspot.com.br</p>
<p>Fonte: Blog Arquitetura na Favela Projeto Chão Dr. Cecília Morais (FAU- USP)</p>	<p>Impactos temidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reassentamento com base na indenizações de R\$1.500 à R \$5.000,00 induzindo novas ocupações na Serra da Cantareira. • Com a instalação do RMC, os parques Bordas da Cantareira, planejados pela Secretaria do Verde e Meio Ambiente, estariam em baixo de viadutos do Rodoanel.

⁷³ “O distrito de Brasilândia terá o maior número de remoções deste trecho da obra. A estimativa de remoções de moradias irregulares é de 542 e 40 moradias regulares; 63 comércios, 3 equipamentos, e 11 edificações de uso Rural, num total de 657 edificações. Esse número ainda pode aumentar para 836 remoções já que 179 moradias estão localizadas sobre o futuro Túnel 2 do Rodoanel no Jardim Paraná” (ANGILELI, 2012, p.144).

Quadro 6 - Condomínio Itatinga - Bairro Pedra Branca - São Paulo

PERFIL COMUNIDADE	ESTRATÉGIA DE ORGANIZAÇÃO
<p>Comunidade de mais alta renda afetada pelo traçado</p> <p>500 moradores com alto nível de escolaridade e renda</p> <p>Tipo de moradia: Condomínio de alto padrão</p> <p>Fonte: Blog S.O.S Cantareira (Zn na Linha)</p>	<p>Repertório de mobilização: Contratação de advogados e peritos em engenharia para contestação do EIA/RIMA do DERSA, apresentação de relatório ao CONSEMA. Enfrentamento público com tomadores de decisão.</p> <p>Impactos: Não serão desapropriados mas muito próximos ao Rodoanel temem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alteração da estabilidade nas encostas dos túneis • Risco de contaminação do solo e acidentes operacionais • Impacto na qualidade do ar na construção • Impacto na qualidade do ar durante a operação • Perda irreversível da reserva florestal no condomínio • Afugentamento da fauna • Modificações no padrão de distribuição do tráfego durante a construção • Aumento da circulação de veículos pesados na malha viária durante a construção • Alterações urbanísticas • Alterações no valores imobiliários • Aumento dos níveis de ruído.

QUADRO 7 - Distrito Cabuçu (Guarulhos)

PERFIL COMUNIDADE	ESTRATÉGIAS DE ORGANIZAÇÃO
<p>Comunidade peri-urbana de baixa renda com forte sentido de territorialidade e identidade local.</p> <p>Fonte: Valor Econômico</p>	<p>Repertório de mobilização: Participação em abaixo assinados e passeatas, Criação da Área de Proteção Ambiental (APA Cabuçu), que garante a preservação dos recursos naturais e da biodiversidade.</p> <p>Alianças: Projeto Cabuçu, Associação Cultural e Ambiental Chico Mendes e UNG (Universidade de Guarulhos) Blog http://rodoanel.wordpress.com</p> <p>Impactos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Enchente nos córregos Cabuçu de Cima e Cabuçu de Baixo • O município de Guarulhos critica cerca de 1,2 mil famílias de Guarulhos terão de sair de suas casas e pelo menos 4 mil residências serão isoladas do resto da cidade pelo anel viário, alega a prefeitura da cidade. • O traçado passaria sobre um reservatório de água no bairro Bananal e por uma estação de tratamento de esgoto no Cabuçu.

Quadro 8 - Jd. Três Cruzes e Jd. Cachoeira (Guarulhos)

PERFIL COMUNIDADE	ESTRATÉGIAS DE ORGANIZAÇÃO
<p>Comunidade predominantemente rural de migrantes portugueses e japoneses vizinhas a rodovia Fernão Dias</p> <p>Tipo de moradia: chácaras e sítios</p> <p>Haverá desapropriações</p>	<p>Repertório de mobilização: Reuniões, Pautas imprensa, Participação em abaixo assinados e passeatas. Blog http://rodoanel.wordpress.com</p>
<p>Fonte: http://rodoanel.wordpress.com</p>	<p>Impactos:</p> <p>Além das desapropriações temem que soterramento de áreas de mananciais e corpos hídricos s</p> <p>Fim da produção agrícola e da qualidade de vida da região.</p> <p>Extinção de patrimônio histórico; Capela Santa Cruz da Comunidade Três Cruzes construída por volta de 1889 e inaugurada oficialmente</p>

QUADRO 9 - Parada de Taipas (São Paulo)

PERFIL COMUNIDADE	ESTRATÉGIAS DE ORGANIZAÇÃO
<p>Comunidade de baixa renda, pequenos agricultores, operários de fábricas de plásticos, papelão, tinturaria da região.</p> <p>Tipos de moradia: Alguns sítios e pequenas casas, apoiadas uma sobre as outras, cravadas nos morros.</p>	<p>Repertório de mobilização:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Convocação de audiência da qual participaram aproximadamente 1.000 pessoa; • Encontro regional: O Rodoanel Vai Passar, onde eu Vou Morar?" aproximadamente 200 pessoas. <p>Alianças: movimento por moradia liderados por mulheres e Alianças com parlamentares.</p>
<p>Fonte: Jornal Estado de São Paulo</p>	<p>Impactos Temidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Novas ocupações que já vem ocorrendo com interesse nas pequenas indenizações;

5.3. O papel do Estado e os conflitos de classe

De uma maneira geral, o Estado democrático está bastante caracterizado pelo dissenso, o que torna os conflitos elementos constitutivos de nossa sociedade moderna. Em um território social e identitário marcado por agudas desigualdades como a zona de amortecimento do PEC, o Estado não é um poder neutro, um mero observador de fora, atuando como um mediador de conflitos “a imagem e a realidade da razão” como sustentava Hegel. Ao invés disso, o Estado, que tampouco representa o “interesse comum”, procura aliados em todos os setores da sociedade para seus projetos políticos (ABERS;KECK, 2007).

O controle indireto e fracionário do Estado sobre assuntos de interesse público nos leva, inevitavelmente, a buscar um maior aprofundamento sobre o seu papel, como ator fundamental para a regulação e dominação social dos conflitos socioambientais modernos. Neste sentido, estamos de acordo com Boaventura dos Santos (1982) de que Estado moderno democrático:

Não é capitalista por suas características institucionais, nem pela composição de classes das elites que ocupam os seus aparelhos. O estado é capitalista pelo seu papel constitutivo no processo de acumulação. Esta contradição e instabilidade e estas lutas não só atravessam o Estado em suas múltiplas ações e omissões como se inscrevem sua forma política básica, a medida que o estado deve assegurar a criação e reprodução das condições de acumulação e *no mesmo processo* permanecer exterior a elas (BOAVENTURA DOS SANTOS, 1982, p.12).

A decisão governamental sobre o traçado de megaprojetos como RMC dá-se em uma arena política conformada a partir de diferentes lógicas para a gestão dos bens públicos. Em processos de licenciamento ambiental, a execução de obras estatais está, irremediavelmente, ligada à uma ampla gama de interesses públicos e privados, nacionais e internacionais em disputa.

O traçado como veremos apresenta subsídios interessantes para discutirmos o implementação de políticas territoriais e a reprodução das condições de acumulação do capital.

Figura 25 - Mapa das Alternativa “superior” e “inferior” do traçado norte do RMC Fonte: Kátia Mazzei, pesquisadora do Instituto Florestal

O DERSA, no EIA/RIMA de 2010 produzido pela JGP Consultoria, argumentou que a alternativa inferior do Rodoanel, ao Sul da Cantareira, poderia servir como uma “linha amortizante” para conter as ocupações na Serra da Cantareira.

Sem buscar avaliar a veracidade desta informação ou comparar os impactos da alternativa inferior em relação à alternativa superior, esta declaração “per si”, baseada em uma suposição não-empírica e dissociada de uma perspectiva histórica dessas ocupações periféricas⁷⁴, procura encobrir, ou ocultar formas comprovadas de proteger estes remanescentes florestais, que seria oferecer condições de moradia digna a uma enorme parte da população urbana excluída do acesso à cidade e conter o grande número de desmatamentos legais na região

⁷⁴ Em “O Direito a cidade” (1968), Lefèbvre afirma que uma estratégia de classe resultou no remanejamento espacial das cidades. Para este autor, como a democracia urbana ameaçava os privilégios da nova classe dominante, esta impediu que essa democracia nascesse. Como? Destruindo a urbanidade, expulsando do centro urbano (centro das decisões políticas) o proletariado.

emitindo menos licenças ambientais⁷⁵. Da maneira como o traçado foi proposto, perpetuam-se as formas de planejamento tradicional onde o controle sobre a oferta de lotes na cidade legal continua subordinado aos interesses dos proprietários e investidores imobiliários⁷⁶, que por sua vez, buscam aumentar a oferta do espaço construído para os setores de classes média e alta, enquanto prevalece uma enorme escassez de habitações para o mercado de baixa renda (BRASIL, 2002).

Ao invés de enxergarmos alguma veracidade nesta afirmação do EIA, nesta “linha amortizante” vemos claramente uma “linha abissal” como indicada por Boaventura dos Santos (2007), onde o Estado, ao realizar a distinção central entre o *legal* e o *ilegal*, no campo do direito moderno, deixa de fora todo um território social considerado “sem lei, fora da lei”, separando a população *visível* da *invisível*, o *civilizado* do *selvagem*, os territórios *metropolitanos* dos *coloniais*.

A modernidade ocidental, em vez de significar o abandono do estado de natureza e a passagem à sociedade civil, significa a coexistência de sociedade civil e estado de natureza separados por uma linha abissal com base na qual o olhar hegemônico, localizado na sociedade civil, deixa de ver e declara efetivamente como não-existente o estado de natureza. O presente que vai sendo criado do outro lado da linha é tornado invisível ao ser reconceitualizado como o passado irreversível deste lado da linha [...] Essa distinção visível fundamenta todos os conflitos modernos, tanto em termos de fatos substantivos como de procedimentos. Mas a essa distinção subjaz uma outra, invisível, na qual a anterior se funda: a distinção entre as sociedades metropolitanas e os territórios coloniais (BOAVENTURA, 2007, p.72-74).

De um lado da linha, o saber científico promulgado pelo EIA, do outro, conhecimentos tornados incomensuráveis e incompreensíveis, territórios sem leis que não obedecem nem aos critérios da racionalidade, nem aos da ciência. Como poderiam coexistir estes mundos, senão sob conflitos inconciliáveis e o domínio das sociedades metropolitanas sobre a natureza? A ação instrumental do Estado e do

⁷⁵ Em 2008, o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE) e da Fundação SOS Mata Atlântica detectou 16 polígonos de desmatamento no entorno do Parque Estadual da Serra da Cantareira. A pesquisa não só revelou a aceleração do desmatamento, estagnado entre 2000 e 2005, como mostrou uma mudança no processo de devastação. Se nos anos 90, a causa principal do desmatamento era a profusão de lotes clandestinos, a partir de 2000, a ocupação regular, derivada da especulação imobiliária e dos licenciamentos era sua principal causa. Em 2009, o MPE informou que nove municípios paulistas seriam acionados para não emitirem mais licenças de construção ou alvarás. O avanço da destruição na Cantareira contou com o respaldo de 865 licenças emitidas por prefeituras e órgãos estaduais em áreas de preservação permanente entre os anos de 2000 e 2007. (Site ISA - Instituto Socioambiental 18/02/2009)

⁷⁶ Mesmo antes de ser construído, a valorização imobiliária ao redor do trecho Norte já está em andamento. Principalmente ao redor dos pontos de acesso, os terrenos que sirvam para construção de condomínios e galpões industriais são os mais cobiçados.

direito moderno somados ao predominante papel da ciência como instrumento de dominação da natureza e dos Homens, leva-nos a concordar com Little (2002) sobre a necessidade de empreender uma etnografia (cosmografia) dos conflitos pois somente:

...um olhar antropológico pode enxergar conflitos latentes que ainda não se manifestaram politicamente no espaço público formal, porque os grupos sociais envolvidos são politicamente marginalizados ou mesmo invisíveis ao olhar do Estado (LITTLE, 2002, p. 92).

Em 2006, o Secretário adjunto dos Transportes do Estado de São Paulo, Sr. Paulo Trombone declarou que o principal efeito do Rodoanel seria: “valorizar a terra ao longo do traçado e reservá-lo para usos mais nobres, com maior uso de capital” (Autos da Ação Civil Pública Ambiental – Ministério Público do Estado de São Paulo – Comarca de São Paulo-SP, CONTRA-RIMA, 2010).

Diante de um padrão de urbanização excludente (do ponto de vista social) e predatório (do ponto de vista ambiental) seria válido ainda nos perguntarmos: Por que, para Estado, é preferível que os impactos recaiam sobre territórios *coloniais*, maioritariamente ocupados precariamente por populações marginalizadas, pela vida silvestre, APAs e Parques⁷⁷ mal constituídos, ao invés de de clubes, condomínios, bairros e galpões industriais de posse das sociedades metropolitanas?

A tese da urbanização completa de Lefèbvre defendida em a *Revolução Urbana* (1970) responde esta questão se considerarmos a urbanização como a forma intrínseca de reprodução do capital. Mais recentemente, a contribuição de David Harvey (2006) para estruturação da *Teoria de Desenvolvimento Geográfico Desigual* (TDGD) revela a relação intrínseca entre as dinâmicas de acumulação e circulação de capital e as injustiças ambientais urbanas. Harvey chama a atenção sobre o processo de reprodução ampliada do capital, através do conceito de “Accumulation by dispossession”.

⁷⁷ Entre os parques afetados estão os Parques lineares da Brasilândia e os Parques Bordas da Cantareira propostos pela Secretaria do Verde e Meio Ambiente do municípios de São Paulo.

*A acumulação por desapropriação*⁷⁸ é uma generalização da concepção de Marx acerca da acumulação primitiva⁷⁹, a partir da qual os seres humanos e a natureza são convertidos em mercadorias e postos em circulação como o capital, o que torna a vida dos seres humanos uma força crucial para a validação do sistema capitalista. Este processo traz consigo, irremediavelmente, a apropriação de recursos alheios através de processos de dominação/ violência⁸⁰. Como afirma Boaventura dos Santos (2007), a dicotomia “regulação/emancipação” se aplica apenas às sociedades metropolitanas, sendo impensável aplicá-la aos territórios coloniais, nos quais prevalece a dicotomia “apropriação/violência”.

Outra questão que nos chama bastante a atenção, neste estudo de caso, é como os argumentos promulgados pelo “saber científico” e pelo “urbanismo moderno e racional”, através do EIA e das mídias do governo, consolida no senso comum⁸¹ a crença de que investimentos bilionários do Estado em infra-estrutura de transporte rodoviário devem sempre ser aceitos como de “interesse comum”, e portanto, indispensáveis para o desenvolvimento econômico da metrópole.

Ao promover *Desenvolvimentos Geográficos Desiguais* e profundos impactos na matriz energética da cidade, em favor da circulação de mercadorias, políticas que estimulam o crescimento de regiões metropolitanas, extremamente saturadas pelo duplo processo urbanização/industrialização, vemos extrapolar a capacidade de suporte dos ecossistemas, levando a cidade à deterioração completa e a sociedade urbana a renascer permanentemente de seus escombros (LEFÈBVRE, 1968).

⁷⁸ Muitos atores brasileiros preferem traduzir o termo “dispossession” como “desposseção” ou “desposseamento”, pela sua semelhança com o original em inglês. Todavia, creio eu, que o termo “desposseção”, em nosso idioma, remete-nos a um universo muito diferente do estudado por David Harvey, enquanto o termo “desapropriação” se adequa plenamente ao sentido de “perda das posses” principalmente quando tratamos de moradia e da estatização de terras. Assim optamos por traduzir aqui, o o conceito de Harvey como “acumulação por desapropriação”. No Brasil, Felix (2011), propôs em um artigo sobre acumulação primitiva o conceito de “Urbanização por desposseção” baseado na TDGD.

⁷⁹ *Formas violentas de expropriação capitalista*. A violência da acumulação primitiva se expressa, inicialmente, por meio da expropriação das terras dos produtores rurais, ou seja, pela separação do camponês de seus meios de produção.

⁸⁰ Sobre a violência gerada nos processos de desapropriações compulsória na capital ler ANGILELI (2012) p. 137-141.

⁸¹ Muito embora esse senso comum acabe quando a pessoa torna-se ela mesma vítima da desapropriação compulsória.

Em “A produção capitalista do Espaço”, David Harvey (2005) elucida a perspectiva marxista sobre o Estado, cuja premissa principal é que todos os conflitos, originados pela ação estatal, são conflitos de classe, enquanto os “interesses comuns” são formas meramente ilusórias, uma constante nos discursos das classes dirigentes que sempre em buscam a universalização de suas idéias.

Toda classe que se põe no lugar da classe dirigente anterior fica obrigada, para levar a cabo seu objetivo, a representar seus interesses como interesse comum de todos os membros da sociedade [...] precisa dar as suas idéias a forma de universalidade, e representá-las como as únicas idéias racionais e universalmente válidas (MARX e ENGELS, 1970, p.65 apud HARVEY, 2005, p. 79)

Estaria o urbanismo moderno repleto de estratégia de classe? A exclusão e a remoção das classes populares sob justificativa de realização de projetos de interesse comum, como o Rodoanel, poderia, na verdade, camuflar uma nova estratégia de classe para expulsar as classes mais pobres agora das periferia? Mas para onde afinal? Para a floresta? Para o meio rural? Para outras cidades menores? Para novas favelas? Contudo, antes de aprofundarmos este debate devemos, primeiramente, esclarecer nosso referencial teórico de classe social.

A dimensão cultural do fenômeno da luta de classes imprimiu, nas obras de Bordieu, do historiador Edward Thompson e parte dos revisionistas marxistas ingleses, um novo conceito de classe social, que se distingue daquele classicamente teorizado por Lênin, como um fenômeno global e imutável, dentro de um contexto revolucionário. Na concepção destes autores, o conceito passa a ser substituído, tanto do ponto de vista sociológico como heurístico, por uma categoria histórica derivada de processos conflitivos, não só econômicos, mas socioculturais, estruturados através do tempo e no espaço.

Thompson (1987), ao pensar o conceito de classe, enfocava as experiências cotidianas de indivíduos e grupos em lutas “herdadas ou partilhadas”, resgatando a importância das memórias populares, de “gente comum”, freqüentemente esquecida, que se engaja em confrontos políticos no “fazer-se em si mesmo”, diante de privações reais impostas pelo poder hegemônico.

Bordieu (1985), por sua vez, chama à atenção sobre a importância das estruturas simbólicas para a legitimação cultural de um grupo sobre os outros no “espaço social”. Sob esta perspectiva, a cultura dominante não é o reflexo automático da posição dos grupos dominantes, pois a hegemonia de suas práticas culturais no espaço é sempre o resultado de uma luta.

Ao adotarmos o conceito de classe proposto por estes autores, torna-se possível estabelecermos uma ponte entre as teorias de *produção do espaço* e a história cultural, para a construção de uma visão crítica da ideologia do progresso e da modernização, cuja consequência mais cruel é a mercantilização da vida promovida, através de rupturas de violentas com o passado, em favor da livre operação dos mercados. Parafraseando Thompson (1987, p.13) e Boaventura: “Os becos sem saída, são linhas abissais para além das quais as causas perdidas e os próprios perdedores são esquecidos”.

Durante toda nossa pesquisa, estivemos atentos às formas como argumentos de cunho tecnocrático tendem a ofuscar conflitos distributivos, discriminando classes e comunidades em um sistema repleto de injustiça ambiental. Baseados na livre interpretação da lei, tais argumentos acabam por alimentar instrumentos de controle da legalidade e de licenciamento ambiental que, além de favorecerem apenas os grupos dominantes, subvertem, não só as leis de proteção ambiental, mas os direitos humanos e os planos diretores das cidades.

Ao final de quase 25 anos de embates e definições sobre o traçado, ao optarem passar por comunidades pobres da zona de amortecimento da Cantareira, sob a justificativa de que o Rodoanel teria a função de conter as ocupações irregulares (RIMA, 2010), promove-se, sob o signo atraente da Modernização Ecológica, uma releitura dos ideais do sanitarismo urbanístico, perpetuando um sistema de produção espacial que marginaliza grupos em situação de maior exclusão do ponto de vista do direito à terra urbana e à moradia.

5.4. Entre o direito à moradia e a preservação ambiental

O crescimento urbano e os problemas de moradia na RMSP tem afetado diretamente a qualidade de vida dos cidadãos, levando a uma série de problemas característicos do aumento da vulnerabilidade socioambiental e do agravamento dos níveis de degradação ambiental. A pressão crescente das moradias sobre os recursos hídricos, os problemas quanto à destinação dos resíduos sólidos e os índices cada vez maiores da poluição colocam em risco tanto a saúde humana como do ecossistema. Dessa forma, não é mais possível dissociar a questão da moradia da questão ambiental.

Como aponta Freitas, (2009), as divergências entre os direitos sociais e a proteção ambiental nas grandes cidades brasileiras foram institucionalizadas no próprio marco regulatório federal. O que, certamente, tem repercutido negativamente nas demais esferas administrativas de governo, trazendo graves consequências e custos socioambientais à população brasileira e às florestas urbanas.

Por um lado, as políticas urbanas têm privilegiado a questão da distribuição social dos serviços urbanos em detrimento dos impactos da urbanização sobre o quadro natural. Por outro lado, a política ambiental tem privilegiado a proteção de ecossistemas de grande representatividade ecológica, como a Amazônia, e concentrado menos esforços na proteção de ecossistemas urbanos (FREITAS, 2009, p. 2).

Curiosamente, as grandes tensões existentes nas políticas urbanas de moradia e de proteção ambiental, principalmente quando a discussão envolve a regularização fundiária dos assentamentos informais, zoneamento e definições de padrões de urbanização no entorno de Unidades de Conservação, se dissipam quando passamos a analisar o contexto dos movimentos urbanos. Ao invés das tensões, prevalece o consenso entre o movimentos ambiental e de moradia. Isto porque, como bem reflete Freitas (2009, p.2): “os dois movimentos sociais são contestatórios do padrão de desenvolvimento econômico (e urbano) vigente”, e tendem a se aliar durante o confronto político.

Em nosso estudo de caso, o movimento de moradia e o ambiental sempre estiveram bastante conectados entre si, principalmente porque os ativistas ambientais da Cantareira, na sua quase totalidade, são também moradores da

região, diretamente ou indiretamente afetados pelo empreendimento. Os conflitos entre as causas da moradia e ambiental tendem a se dissipar quando afinal a sociedade civil compreende o processo de espoliação e segregação urbana que alimenta o mercado imobiliário.

Na área da geografia, a partir de trabalhos como o de Martin (1997), houve a consolidação de uma interessante proposta de abordagem sobre temas e lutas envolvendo descolamentos humanos, com o emprego do conceito *movimento sócio-espacial* (FERNANDES, 2000; NEVES, 2004). Cunhado para designar os movimentos que teriam o espaço e os recursos ambientais relacionados ao uso da terra e do solo como elemento de disputa, tal abordagem pode englobar movimentos que reivindicam não só o à terra, mas à moradia, à cidade, à floresta, espaços da vida/do trabalho/do lazer/do aprendizado/da natureza. O território é sempre a base, o trunfo e o elemento central de disputa desses movimentos.

A medida que a pressão do capital se intensifica gerando grandes transformações nos territórios e nos modos de vida local, os grupos diretamente afetados por situações de *deslocamento compulsório*⁸² e *acumulação por desapropriação* tomam as ruas, assembléias, formam alianças, grupos de pressão, mobilizam partidos políticos e ações coletivas.

Este é o caso do MST, do movimento de moradia urbana, do movimento dos favelados, do movimento pelas reservas extrativistas, do movimento dos desapropriados por barragens, entre tantos movimentos sócio-espaciais que defendem o direito a moradia digna e regular para o homem do campo, da cidade e de populações tradicionais

A interface dos movimentos populares urbanos⁸³ com o movimento ambiental consiste justamente no fato de que, diante das formas praticadas de urbanização pelo capitalismo (HARVEY, 2012) e da insurgência de uma Urbanização completa (LEFÈBVRE, 1970), os recursos naturais e os serviços ambientais tenham

⁸² Segundo a definição de Almeida (nota de rodapé 63).

⁸³ A Prof. Dr Regina Célia Bega dos Santos lembra que os movimentos urbanos são comumente designados como “populares”, sendo uma referência assim caracterizar a maioria dos movimentos reivindicatórios urbanos. Para Gohn (1991), o caráter da organização popular é político, já que a mobilização é de enfrentamento ao status-quo, diferentemente de outros movimentos reivindicatórios que envolvem outras classes ou as camadas mais abastadas da população.

começado a ser valorizados como bens comuns, inseridos nos direitos à cidade, à moradia e à terra.

Seguindo a linha de raciocínio destes autores, podemos dizer que se a forma capitalista da urbanização é tão completamente incorporada à reprodução do capital é natural que as lutas por formas dignas de urbanização e moradia se integrem à luta contra a degradação dos recursos naturais, em favor da própria sustentação do meio urbano, ocupando um lugar de destaque no século XXI.

Apesar da fragilidade dos valores ambientais no interior de movimentos sócio-espaciais, é possível identificar, nestes movimentos, uma crescente tendência a extrapolar as orientações dos Novos Movimentos Sociais (NMS)⁸⁴ para se identificarem com um *novo ambientalismo* (MacCormick, 1992), nascido nos anos 60⁸⁵, que despediu-se das origens preservacionistas ou conservacionistas para restabelecer-se como um movimento histórico e político.

O Novo ambientalismo era ativista e político. Muitos dentre os grupos preservacionistas mais antigos perseguiram objetivo essencialmente filantrópicos, enquanto os conservacionistas baseavam seus argumento na ciência econômica; em contraste, os novos ambientalistas buscavam um impacto mais diretamente político. Sua mensagem era de que a catástrofe ambiental só poderia ser evitada, através de mudanças fundamentais nos valores e instituições das sociedades industriais. O Novo Ambientalismo pode ser visto como parte de uma transformação social mais ampla que ocorria então na sociedade ocidental. O Novo Ambientalismo era um movimento político social. E as questões que levantou eram, em última análise, universais (MACCORMICK, 1992, p. 77).

Neste ***Novo ambientalismo***, ou ***Novos Movimentos Ambientais***, como gostaríamos de chamá-los, já que não podemos falar em um único ambientalismo, mas em diversificados tipos de *ambientalismos*, o interesse público pelas questões ambientais não contradiz o interesse por outras questões de ordem social, privada ou pública.

Leis (1999), no livro *“A modernidade insustentável: as críticas do ambientalismo à sociedade contemporânea”*, defende que seria incorreto buscar explicar toda “agitação” ambientalista a partir do esvaziamento dos outros

⁸⁴ Referência aos NMS (Novos Movimentos Sociais), o novo modelo de ação coletiva que rompe com movimentos sociais clássicos por se constituírem a partir de diferentes formas de ações coletivas em busca de interesses particulares e difusos. Entre eles, pode-se citar: movimento de estudantes, movimento de mulheres, de homossexuais, pela liberação sexual, de minorias, pela paz, entre tantos (GOHN, 2004).

⁸⁵ No Brasil, o *novo ambientalismo* aparece na arena política após a Conferencia de Estocolmo de 1972.

movimentos sociais e enfatiza a necessidade de buscarmos explicações, não a partir do empreguismo do ativismo, mas na maior abrangência da perspectiva ambientalista. Para este autor, a natureza pública das questões ambientais não colocaria apenas novos problemas num velho cenário político, mas velhos problemas em um novo cenário político, ao incorporar os problemas de moradia, de saúde pública e transportes urbanos à agenda ambiental, suscitando problemas de ação coletiva, muito importantes para os *policy-makers*.

Se por um lado, o movimento ambiental da Cantareira questiona o que será feito daqueles milhares cidadãos deslocados de suas residências. Quais os impactos socioambientais derivados da especulação imobiliária em torno do empreendimento? Para a população direta ou indiretamente afetadas, surgem indagações como: Irão destruir “nosso” Parque? Como ficará a qualidade de vida, a saúde da minha comunidade, da cidade e do ecossistema após a obra?

Esta dinâmica entre saberes e ignorâncias, Boaventura dos Santos (2007) denominou como *Ecologia dos Saberes*.

Na ecologia de saberes cruzam-se conhecimentos e também ignorâncias. [...] Uma das premissas básicas da ecologia de saberes é que todos os conhecimentos têm limites internos, referentes às intervenções no real que eles permitem, e externos, decorrentes do reconhecimento de intervenções alternativas propiciadas por outras formas de conhecimento [...] consiste nas novas emergências políticas de povos do outro lado da linha como parceiros da resistência ao capitalismo global: globalização contra-hegemônica (BOAVENTURA, 2007, p. 87-8).

Com base em diversos depoimentos de ativistas ambientais e moradores da Cantareira, concluímos que, em 25 anos de resistência, foi possível observar grupos e indivíduos do “outro lado da linha” tornando-se ativistas, enquanto ambientalistas advogavam pela causa da moradia⁸⁶.

⁸⁶ Este é o caso de Adriana Matos, moradora do bairro Vila Rica no distrito do Tremembé, dona-de-casa que esteve liderando ao microfone os manifestantes da passeata S.O.S Cantareira em novembro de 2010 e testemunhou que se soubesse da importância da Cantareira para a cidade não teria ocupado a área em que mora. Ou ainda, da Dr. Cristina Greco, ativista ambiental da Comissão de Meio Ambiente da OAB Santana, que após tomar contato com as comunidades vulneráveis da Brasilândia advogou, voluntariamente, pela causa da moradia.

Capítulo 6

LICENCIAMENTO AMBIENTAL E AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

Formas de Participação

6.1. Introdução ao Licenciamento Ambiental no Brasil

Desde a Conferência de Estocolmo, em 1972, a ONU passou a apoiar a difusão de políticas ambientais globais, influenciando as agências multilaterais de desenvolvimento a exigirem o EIA para o financiamento de projetos. Dessa forma, a origem do EIA no Brasil é anterior ao sistema de licenciamento ambiental e deveu-se às exigências de órgãos financiadores internacionais.

A partir dos anos 80, o Banco Mundial e outras instituições multilaterais, começaram a orientar a ação dos países que dependiam de seus recursos à adoção de práticas de “boa governança” (*good governance*)⁸⁷, levando o Brasil e demais países do terceiro mundo a incorporarem a avaliação de impactos ambientais no seu ordenamento jurídico, tomando como modelo o *National Environmental Policy Act* (NEPA) de 1969, do direito norte-americano.

Em 1981, o Congresso Nacional, em resposta às pressões internacionais e internas intensificadas pelos efeitos da poluição industrial da cidade de Cubatão, aprovou a Lei nº 6.938, que estabelece a Política Nacional de Meio Ambiente - PNMA, instituindo o Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, que alterou o panorama normativo da proteção e defesa do meio ambiente no Brasil e o modo como se implementava políticas públicas até então.

A Lei nº 6.938/81 instituiu, formalmente, a Política Nacional do Meio Ambiente com o objetivo de harmonizar defesa do meio ambiente e desenvolvimento econômico, buscando uma maior promoção das ideias de desenvolvimento sustentável e justiça social. O artigo 9º traz como principais instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente:

I – o estabelecimento de padrões de qualidade ambiental; II – o zoneamento ambiental; III – a avaliação de impactos ambientais; IV – o licenciamento e a revisão de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras; V – os incentivos à produção e instalação de equipamentos e a criação ou absorção de tecnologia, voltados para a melhoria da qualidade ambiental; VI – a criação de espaços territoriais especialmente protegidos pelo Poder Público federal, estadual e municipal, tais como áreas de proteção ambiental, de relevante interesse ecológico e reservas extrativistas; VII – o

⁸⁷ O governo municipal de Jânio Quadros foi um bom exemplo de como a ausência do EIA poderia levar a suspensão de recursos internacionais às obras públicas. Os governantes de São Paulo se viram forçados a iniciar um processo de aplicação de métodos de previsão de impactos em grandes projetos urbanos.

sistema nacional de informações sobre o meio ambiente; VIII – o Cadastro Técnico Federal de Atividades e Instrumento de Defesa Ambiental; IX – as penalidades disciplinares ou compensatórias não cumprimento das medidas necessárias à preservação ou correção da degradação ambiental. X – a instituição do Relatório de Qualidade do Meio Ambiente, a ser divulgado anualmente pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis – IBAMA; XI – a garantia da prestação de informações relativas ao Meio Ambiente, obrigando-se o Poder Público a produzi-las, quando inexistentes; XII – o Cadastro Técnico Federal de atividades potencialmente poluidoras e/ou utilizadoras dos recursos ambientais (Lei nº 6.938/81, Art. 9º)

No Brasil, inicialmente, a exigência do EIA estava voltada para implantação de pólos petroquímicos, cloroquímicos, carboquímicos, instalações nucleares e outros empreendimentos estritamente industriais em áreas críticas de poluição.

Embora o licenciamento ambiental tenha surgido em âmbito nacional no início da década de 80, foi somente a partir da década de 90 que ele passou a ser adotado de forma mais abrangente pelos órgãos ambientais, iniciando um processo de aplicação dos métodos de EIAs em grandes projetos governamentais de ordenamento territorial como a construção de hidrelétricas e rodovias.

A Constituição Federal brasileira de 1988, em seu artigo 225 § 1º - IV, exigiu o prévio licenciamento ambiental para a instalação de atividades efetivas ou potencialmente degradadoras dos recursos ambientais, o que reforçou a elaboração do EIA e seu respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), assim como a sua aprovação pelo órgão estadual competente.

O Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), espelha as conclusões do EIA, sendo um resumo desse, e deve ser consubstanciado em um documento elaborado em linguagem acessível, municiado com gráficos, mapas, fluxogramas e outras técnicas visuais para facilitar seu entendimento.

O conceito legal de licenciamento ambiental foi instituído pelo CONAMA⁸⁸, que o define como:

...procedimento administrativo pelo qual o órgão ambiental competente licencia a localização, instalação, ampliação e a operação de empreendimentos e atividades utilizadoras dos recursos ambientais, consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou daquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental, considerando as

⁸⁸ Conselho Nacional de Meio Ambiente.

disposições legais e regulamentares e as normas técnicas aplicáveis ao caso (Inciso I do art. 1º da Resolução 237/97, do CONAMA, 1997).

Como atividades modificadoras do meio ambiente, a resolução 237 do CONAMA define:

- I. estradas de rodagem com 2 (duas) ou mais faixas de rolamento;
- II. ferrovias;
- III. portos e terminais de minério, petróleo e produtos químicos;
- IV. aeroportos, conforme definidos pelo inciso I, art. 48, do Decreto Lei no 32, de 18 de novembro de 1966;
- V. oleodutos, gasodutos, minerodutos, troncos coletores e emissários de esgotos sanitários;
- VI. linhas de transmissão de energia elétrica, acima de 230 Kw;
- VII. obras hidráulicas para exploração de recursos hídricos, tais como: barragem para quaisquer fins hidrelétricos, acima de 10 MW, de saneamento ou de irrigação, abertura de canais para navegação, drenagem e irrigação, retificação de cursos d'água, abertura de barras e embocaduras, transposição de bacias, diques;
- VIII. extração de combustível fóssil (petróleo, xisto, carvão);
- IX. extração de minério, inclusive os da classe II, definidas no Código de Mineração;
- X. aterros sanitários, processamento e destino final de resíduos tóxicos ou perigosos;
- XI. usina de geração de eletricidade, qualquer que seja a fonte de energia primária,
- XII. acima de 10 MW;
- XIII. complexo e unidades industriais e agroindustriais (petroquímicos, siderúrgicos, cloroquímicos, destilarias de álcool, hulha, extração e cultivo de recursos hidróbios;
- XIV. distritos industriais e Zonas Estritamente Industriais - ZEI;
- XV. exploração econômica de madeira ou de lenha, em áreas acima de 100ha (cem
- XVI. hectares) ou menores, quando atingir áreas significativas em termos percentuais ou de importância do ponto de vista ambiental;
- XVII. projetos urbanísticos, acima de 100ha (cem hectares) ou em áreas consideradas de relevante interesse ambiental a critério da SEMA e dos órgãos municipais e estaduais competentes;
- XVIII. qualquer atividade que utilizar carvão vegetal, derivados ou produtos similares, em quantidade superior a dez toneladas por dia;
- XIX. projetos agropecuários que contemplem áreas acima de 1.000ha, ou menores, neste caso, quando se tratar de áreas significativas em termos percentuais ou de importância do ponto de vista ambiental, inclusive nas áreas de proteção ambiental.

Segundo art. 8 da Resolução nº 237/97 do CONAMA, empreendimentos sujeitos a grandes impactos devem passar por três fases de licença ambiental: Licença Prévia⁸⁹ (LP), Licença de Instalação⁹⁰ (LI) e Licença de Operação⁹¹ (LO), ambas expedidas pelo poder público. Um resumo do procedimento para obtenção

⁸⁹ Permissão para instalar, concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade e estabelecendo os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases de sua implementação.

⁹⁰ Início da implantação, verificando se está de acordo com a Licença anterior.

⁹¹ Autoriza a operação da atividade ou empreendimento ainda de acordo com as Licenças anteriores, com as medidas de controle ambiental e condicionantes determinados para a operação.

do Licenciamento está disposto no art.10 da mesma resolução, sendo constituído de oito etapas, que a seguir encontram-se sintetizadas.

- I – Definição pelo órgão ambiental competente dos documentos, projetos e estudo ambientais necessários ao início do processo de licenciamento
- II – Requerimento da Licença Ambiental pelo empreendedor, acompanhado dos documentos, projetos e estudos ambientais exigidos, dando a devida publicidade
- III – análise pelo órgão ambiental competente dos documentos, projetos e estudos apresentados, realizando-se vistoria técnica, quando necessário
- IV – Solicitação de esclarecimentos pelo órgão ambiental competente
- V – Realização de audiência pública, quando couber
- VI – Solicitação de esclarecimentos pelo órgão ambiental competente, em decorrência de audiência pública, quando couber
- VII – Emissão de parecer técnico-conclusivo e, quando couber, jurídico;
- VIII – Deferimento ou não do pedido de Licença, com a devida publicidade.

O EIA, na Resolução CONAMA, é definido como:

um conjunto de atividades científicas e técnicas que incluem o diagnóstico ambiental, a identificação, previsão e medição dos impactos, sua interpretação e valoração e a definição de medidas mitigadoras e de programas de monitorização destes [...] um estudo das prováveis modificações nas diversas características sócio-econômicas e biofísicas do meio ambiente que podem resultar de um projeto proposto (CONAMA 237/97).

Todavia, das décadas que se sucederam a sua adoção até hoje, diversas críticas vem sendo colocadas por ambientalistas, juristas e acadêmicos ao modelo de licenciamento, importado pela legislação brasileira do modelo Norte Americano - *Environmental Impact Assessment*.

A tentativa de replicação de ferramentas legais de licenciamento norte-americanas, em nossa sociedade, ainda que tenha sido acompanhada pela expansão de espaços deliberativos como os Conselhos Ambientais e Audiências Públicas, cada vez mais, vem sendo questionada em sua efetividade para salvaguarda do patrimônio ambiental brasileiro, como podemos observar nas críticas contundentes do Ministério Público do Rio Grande do Sul (MPRS):

Embora o EIA brasileiro tenha-se inspirado no National Environmental Policy Act, Lei da Política Nacional Ambiental Norte-americana, de 1969, que o previa como instrumento de planejamento, a legislação brasileira vinculou-o

ao licenciamento ambiental, oferecendo margem a pressões econômicas e políticas [...] O EIA pátrio se presta para a produção de documentos frequentemente inadequados pelo despreparo científico das equipes multidisciplinares e análise deficiente devido à carência material dos órgãos da Administração Pública. Por fim, nosso sistema permite a sobreposição de interesses políticos sobre as conclusões dos EIA/RIMAs. Enquanto Estados e Municípios esforçam-se em uma competição para ver quem oferece mais vantagens, grandes empreendimentos fazem exigências de toda ordem, até com a tentativa de escamoteamento da legislação ambiental (Site do MPRS, *sem data*)⁹².

A cientista política Evelina Dagnino (2004), reconhece no Brasil e na América Latina das últimas décadas, uma profunda crise discursiva nas disputas políticas de onde resulta uma “confluência perversa” entre o projeto neoliberal que se instala a partir dos anos 90 e um projeto democratizante e participativo, que emerge a partir do fim da ditadura.

6.2. A tomada de decisão no Processo de Licenciamento Ambiental

A essência de um estudo de caso, nas palavras de Schramm (1971 apud YIN, 2001, p.31), melhor se traduz como a tentativa de “esclarecer uma decisão ou um conjunto de decisões: o motivo pelo qual foram tomadas, como foram implementadas e com quais resultados”. O refinamento analítico requerido para levarmos adiante nosso estudo de caso passa, inevitavelmente:

...pela centralidade das decisões e do poder de comando de sujeitos concretos, situados e envolvidos nas disputas diversas (com variados instrumentos) em torno da construção social de determinado espaço, investigando as hierarquias (divisão social do trabalho) e hegemonias de poder de comando, as ações e as cadeias de reação das decisões tomadas (por agentes e sujeitos sociais que operam em variadas escalas espaciais). A interação permanente entre atores, agentes e sujeitos forja e transforma estruturas, estratégias e determinados campos espaciais e arenas de luta e de conflituosidade (BRANDÃO, 2011, p.21).

A tomada de decisão sobre a licença ambiental é um assunto polêmico no Brasil. Afinal, teria o Estado brasileiro adquirido competências administrativas e executivas nas esferas municipal, estadual e federal para licenciar e fiscalizar tais processos fazendo valer as leis da democracia, com base nos princípios

⁹² <http://www.mp.rs.gov.br/ambiente/doutrina/id21.htm>

preconizado nos artigos 18 e 23 da Constituição Federal de 88, adotando eficientes formas de participação cidadã?

Como veremos a seguir, no modelo atual de licenciamento, convergem diversas e divergentes opiniões, pareceres, recomendações para o centro do poder decisório sobre o licenciamento ambiental. No Estado de São Paulo, este centro trata-se do Conselho Estadual de Meio Ambiente (CONSEMA), criado por pressão de grupos ambientalistas engajados na preservação da Mata Atlântica.

O CONSEMA (1983), como embrião da Secretaria de Meio Ambiente, passou a estar à ela vinculado como órgão normativo e recursal em 1986⁹³. Desde então a presidência do CONSEMA é sempre exercida pelo Secretário de Meio Ambiente. Sendo composto por trinta e seis (36) membros, sendo a metade de seus representantes oriundos de órgãos do Estado e a outra metade da sociedade civil, no CONSEMA, apenas seis cadeiras são ocupadas por associações civis de cunho ambientalista, eleitas diretamente pelos votos das demais organizações não-governamentais cadastradas no CONSEMA.

Entre as atribuições dos seus conselheiros está a apreciação de Estudos e Relatórios de Impacto sobre o Meio Ambiente e pareceres dos órgãos da administração direta e indireta. As opiniões e recomendações, expressas pelos pareceres, não vinculam, necessariamente, a decisão que se dá através da votação dos membros do Conselho. Entre os pareceres e recomendações relacionados ao Rodoanel Trecho Norte analisados pelo CONSEMA, destacamos:

1. Conselho da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo
2. Conselho da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica de São Paulo
3. Fundação Florestal
4. SABESP (Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo S.A)
5. Secretaria do Verde e Meio Ambiente de São Paulo
6. Município de Arujá e Guarulhos
7. CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico)
8. Comitê de Bacia do Alto Tietê / Subcomitê Juquery Cantareira
9. Secretaria Municipal do Meio Ambiente da Prefeitura de Caieiras
10. Consórcio Intermunicipal da Bacia do Juquery

⁹³ Art. 193 da Constituição do Estado.

Ainda que o Estado estabeleça, através das audiências, um canal para que o cidadão comum, gestores municipais, comunidades afetadas e órgãos da administração direta e indireta tenham a oportunidade de se manifestar antes da licença prévia, a tomada de decisão recai efetivamente sobre o CONSEMA, juntamente com o IBAMA⁹⁴.

Nos anos 90, a frustração com a política convencional alimentou a esperança de que os conselhos criassem a possibilidade de uma representação mais “autêntica [...] O Estado eleito democraticamente pode não constituir a expressão da vontade de todos, mas tem obrigações para com todos os cidadãos e para com a igualdade de direitos. Associações cívicas não têm, todavia, tal obrigação, ainda que na prática muitas delas procurem promover igualdade de direitos e justiça social (ABERS e KECK, 2007, p. 6).

Segundo ABERS e KECK (2007), embora boa parte da literatura brasileira sobre os conselhos gestores os vejam como novas arenas deliberativas que encorajariam a expansão da participação direta dos cidadãos no processo de decisão pública, a estrutura organizacional e a prática política desses conselhos contraria essa visão.

Mas o modelo organizacional dos conselhos não se encaixa no conceito tradicional de democracia participativa por dois motivos. Primeiro, os “participantes” não são cidadãos comuns, como estipulariam os modelos de democracia direta: são representantes de organizações. Segundo, além de associações cívicas e grupos de interesse, “representantes” do Estado também participam desses conselhos.[...] as expectativas para participação em conselhos gestores deveriam ser ajustadas em três sentidos: 1) que a participação de associações cívicas nos conselhos tem legitimidade quando possibilita a presença de pontos de vista diversos e não somente quando estas falam em nome de grupos sociais amplos; 2) que os representantes do Estado deveriam ser cobrados para defender os interesses daqueles que não se fazem representar; e 3) que os conselhos gestores deveriam ser entendidos como potenciais espaços dinâmicos, nos quais atores diversos não somente deliberam, mas também mudam as suas práticas. (ABERS e KECK, 2007, p.1).

A partir do ano de 2000, o CONSEMA, ao começar a licenciar GPUs como o Rodoanel levou a cabo desmatamentos e desapropriações como jamais antes vistos, demonstrando pouca ou nenhuma eficácia em representar aquele cidadão comum que está sendo diretamente afetado por estes empreendimentos e

⁹⁴ Sentença judicial de 2003 reafirmou a alteração ocorrida com a Lei 7804/89, que acrescentou um § 4.º ao art. 10 da Lei 6938/81, tornando competência do órgão federal o Licenciamento Ambiental no caso de obras com significativo impacto ambiental, de âmbito nacional e regional.

que fica a mercê das precárias políticas habitacionais dos municípios. As alterações da paisagem, principalmente em regiões periféricas e vulneráveis, raramente fornecem melhoramentos das demais estruturas urbanas como saneamento, áreas de lazer, ao contrário disso, trazem mais poluição industrial para estas regiões.

Como diria Manin (2007, p.31) no Estado moderno e democrático: “Uma decisão legítima não representa a vontade de todos, mas resulta da deliberação de todos.” Neste contexto, é importante ressaltar que a participação cidadã nos Conselhos só é *direta* quando o cidadão assume a função de conselheiro, atuando como autêntico Agente Público, deliberando diretamente sobre as matérias de competência setorial do Colegiado. A participação popular, portanto, é *indireta* e se dá através das Audiências Públicas (APLAs) ou Reuniões Técnicas Informativas quando o público tem o direito opinar, através do exercício da palavra.

A negociação dos conflitos, nessas instâncias, se realiza quando os cidadãos afetados atribuem ou negam legitimidade a iniciativas públicas ou privadas, conforme sua percepção subjetiva das consequências imediatas dos problemas ambientais para sua vida cotidiana. No entanto, o resultado da deliberação é incerto. Nada garante que a expansão da participação popular venham a emergir decisões consensuais relativas a dilemas ambientais (ALONSO; COSTA, 2002, p.121).

Segundo LEIS (1997), as audiências públicas estariam entre os mais usados mecanismos deliberativos brasileiros juntamente com os Conselhos Ambientais e os EIA/RIMAs. Por sua natureza plural, como espaço da diversidade e da adversidade, as APLAs dificilmente resultam em consenso.

Smith (2003) descreve três instrumentos complementares para a tomada de decisão no Estado democrático contemporâneo. 1) Instrumentos de mediação (*mediation*); 2) fóruns ou audiências públicas (*citizens forums*); 3) referendos (*referendum*). Segundo este autor, as APLAs podem ainda tomar três formas distintas: a) *opinion polls*; b) *citizens juries*; e, c) *consensus conferences*.

Diferentemente dos instrumentos de mediação, que buscam alcançar algum tipo de resolução de conflitos entre grupos de interesse em disputa, ou mesmo dos referendos que podem inclusive mudar leis, as APLAs são, maioritariamente, do tipo *opinion polls* e realizam o levantamento de opiniões sobre questões de interesse público.

Uma declaração de Alberto Goldman (PSDB), divulgada no Jornal OESP de 27 de Novembro de 2010, chamou atenção dos ambientalistas. Goldman declarou: “embora o licenciamento ambiental esteja em tramitação, o traçado do Trecho Norte já está definido.” Em resposta os ambientalistas escreveram em seu Contra-Rima.

Ora, uma afirmação deste quilate, justo no momento em que as Audiências Públicas estão em curso, coloca por terra toda legitimidade e legalidade do processo. Revela que o processo já foi decidido de forma enclausurada e autoritária,— top-down decision. Neste caso, as Audiências Públicas são apenas parte de uma encenação grotesca. Um desprezo às normas democráticas, um desrespeito à cidadania (CONTRA-RIMA, 2010, p. 65).

A manifestação do público quanto ao EIA/RIMA é prevista, em duas oportunidades: a primeira, de forma escrita, correspondente à fase de comentários (art. 11 da Res. 1/86), quando o RIMA fica à disposição na biblioteca do órgão licenciador. Essa norma é de pouca eficácia. A prática tem demonstrado que são raras as entidades que se manifestam nos prazos concedidos. A segunda oportunidade se dá de forma oral nas APLAs promovidas pelo empreendedor por solicitação do órgão ambiental “sempre que julgar necessário” (art. 11, § 1º), a sua realização.

Nos termos da Res. 1/86 do CONAMA, a realização de Audiência Pública dependia, exclusivamente, da vontade da Administração. Todavia, a Res. 9, de 3/12/87 veio retirar o caráter discricionário quanto à realização de Audiências Públicas ao prever, em seu art. 2º, que “sempre que julgar necessário, ou quando for solicitado por entidade civil, Ministério Público, ou por 50 ou mais cidadãos, o órgão do Meio Ambiente promoverá a audiência pública.” Tal matéria afetou os termos da Resolução CONAMA nº 09/87, que se refere às APLAs como condição de validade para a concessão da licença. Por isso, umas das primeiras estratégias adotadas em conflitos socioambientais envolvendo o licenciamento de obras tem sido buscar suspender ou adiar as audiências públicas acionando o Ministério Público.

É relevante recordar que as discussões sobre o licenciamento dos trechos Sul, Leste e Norte tiveram início em 2002, quando o DERSA, apresentou em nas audiências públicas um EIA/RIMA para todos os trechos do Rodoanel. O processo foi paralisado por ação judicial movida pelo MPF. A ação foi julgada em 2003 e a

sentença resultante vinculou a continuidade do licenciamento à participação do IBAMA.

6.3. Audiências Públicas do trecho norte do Rodoanel 2010/2011

Diante da eminente conclusão da maior obra de infraestrutura urbana do Brasil, os espaços das audiências públicas mostraram-se como uma arena propícia, senão para influenciar a decisão pública, para termos uma maior visibilidade dos conflitos socioambientais, estando diante de uma pluralidade de manifestações e interesses em relação à obra.

Até mesmos os grupos e indivíduos mais organizados e com grande experiência em conflitos desta natureza usaram as APLAs para ampliarem suas alianças e obterem informações relevantes sobre o processo de licenciamento, delineando suas estratégias.

Durante as APLAs que antecederam à obtenção da LP do Trecho Norte do RMC, a grande maioria dos participantes era constituída pela população diretamente afetada pela obra, sobretudo, moradores da zona norte de São Paulo e de Guarulhos, em sua maioria, classe média e baixa, moradores das periferias mais vulneráveis, seguidos, minoritariamente, por pequenos proprietários rurais e moradores de condomínio, além de servidores públicos dos municípios e Estado.

No final de 2010, a partir de uma ação civil, o MPE de São Paulo recomendou o adiamento da primeira audiência do Trecho Norte, a ser realizada em Arujá, apontando uma série de problemas, entre eles, a falta de destaque da realização de tais audiências no portal da SMA, além de dificuldades para o *download* dos anexos e mapas do EIA/RIMA pela população diretamente afetada.

Apesar da participação do MPE no processo de licenciamento, assegurada pela Constituição Federal, o redima de atuar como mero espectador durante o processo de licenciamento, para atuar como órgão interveniente e fiscal do seu correto desenvolvimento perante a Administração, a recomendação do MPE não teve repercussão no CONSEMA e a Audiência transcorreu normalmente, contrariando a vontade dos manifestantes.

A fim de discutir algumas das potencialidades e limitações destes espaços de participação, iremos apresentar uma síntese das APLAs realizadas durante a solicitação da Licença Prévia (LP) do Trecho Norte do RMC. Foram realizadas 9 APLAs, as quais descreveremos, sumariamente, no quadro a seguir:

Quadro 10 - Audiências Públicas do Trecho Norte do RMC que antecederam à concessão da Licença Prévia

DATA/ LOCAL	IMAGENS	PRINCIPAIS ACONTECIMENTOS
1ª Audiência: 07/12/2010 Local: Arujá Org: CONSEMA e DERSA	A photograph showing a public hearing in Arujá. A man is speaking at a podium on a stage, with an audience seated in front of him. A banner in the background reads 'AUDIÊNCIA PÚBLICA'.	Mesmo após o Ministério Público Federal recomendar ao CONSEMA o adiamento das Audiências Públicas por dificuldade de acesso ao EIA pelas comunidades afetadas, a primeira APLA para a análise do EIA - RIMA do trecho Norte foi realizada no município de Arujá na data prevista.
2ª Audiência: 15/12/2010 Local: Guarulhos Org: CONSEMA e Dersa	A photograph showing a crowded public hearing in Guarulhos. Many people are standing and talking, indicating a high level of participation and possibly some disorder.	Em auditório superlotado, após grande tumulto, esta Audiência foi cancelada sob protestos dos manifestantes presentes.
3ª Audiência: 16/12/2010 Local: Casa Portugal Bairro Liberdade- SP Org: CONSEMA e DERSA	A photograph showing a public hearing in Casa Portugal, Bairro Liberdade, SP. A group of people are seated in the audience, some looking towards the camera.	Entidades ambientalistas do CONSEMA que expuseram suas críticas ao projeto demonstrando preferencia pelo traçado ao norte da Cantareira argumentando que a ligação com a D. Pedro desestimularia o uso do Rodoanel como avenida de fuga para os carros da cidade. Várias denúncias de abuso do DERSA com relação à negociação de valores e retirada de moradores.
2ª Audiência: 19/01/2011 Local: Open Hall - Guarulhos Org: DERSA e CONSEMA	A photograph showing a public hearing in Open Hall, Guarulhos. A man is speaking at a podium, and a large audience is seated in front of him. A banner in the background reads 'AUDIÊNCIA PÚBLICA RODOANEL TRECHO NORTE'.	Reagendada, a audiência de Guarulhos durou quase 7 horas. Representantes da sociedade civil vindos de diversas regiões superlotaram o auditório e apresentaram à mesa trabalhos técnicos denunciando inconsistências sobre o EIA/RIMA. A manifestação, através de votos, que confirmou contrariedade quase unânime dos presentes ao empreendimento.

DATA/ LOCAL	IMAGENS	PRINCIPAIS ACONTECIMENTOS
<p>4ª Audiência: 25/02/2011</p> <p>Local: Ginásio Taipas</p> <p>Org: Comissão de Administração Pública da C. M. de São Paulo. Frente Parlamentar contra o traçado do Rodoanel</p>		<p>Moradores da região de Taipas e Brasilândia, no pé da Serra da Cantareira, reclamaram não pôde comparecer na audiência pública de São Paulo, realizada no bairro da Liberdade, a quase 20 km de distância. Os moradores lotaram o auditório com aproximadamente 1.000 pessoas. Representantes do movimento de moradia ganharam destaque nas discussões.</p>
<p>5ª Audiência: 14/04/2011</p> <p>Local: Assembléia Legislativa /SP</p> <p>Org. Frente Parlamentar Contra o Traçado do Rodoanel</p>		<p>Coordenada pelo deputado Enio Tatto (PT) a audiência abordou preocupação com os variados impactos que o Rodoanel poderá causar, tanto social, por conta das desapropriações, como os ambientais, foram expressas pelos deputados do PT, PDT , PSol e PC do B.</p>
<p>6ª Audiência: 27/04/2011</p> <p>Local: Câmara Municipal de São Paulo</p> <p>Org: Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente Frente Parlamentar contra o traçado do Rodoanel</p>		<p>Convocada pelo vereador Chico Macena (PT), i para que a Dersa, as secretarias municipal e estadual de Transportes e a secretaria estadual do Verde e Meio Ambiente apresentem os projetos do trecho norte do Rodoanel e seus respectivos impactos ambientais, urbanísticos e de vizinhança. Prefeitura e DERSA não compareceram.</p>
<p>7ª Audiência: 03/05/2011</p> <p>Local: Instituto de Engenharia, zona sul da capital/ SP</p> <p>Org: Dersa - Desenvolvimento Rodoviário S.A.</p>		<p>Conduzida pelo presidente do DERSA, Sr. Laurence Casagrande Lourenço, foram discutidos detalhes do projeto de construção. DERSA informou que, a pedido da prefeitura de São Paulo, não haveria mais o trevo de ligação na avenida Inajar de Souza. Mais de 300 moradores dos bairros atingidos pela obra participaram do evento público.</p>
<p>8ª Audiência: 27/05/2011</p> <p>Local: Câmara Municipal de São Paulo</p> <p>Org: Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente Frente Parlamentar contra o traçado do Rodoanel</p>		<p>Foi apresentado um parecer técnico elaborado pela SVMA propondo 70 medidas de prevenção, compensação e mitigação de impactos ambientais. O vereador Chico Macena (PT) declarou que o documento, apesar de contundente quanto aos impactos e irregularidades da obra, não produziu resultados práticos porque a SVMA não impediu a continuidade do empreendimento.</p>

DATA/ LOCAL	IMAGENS	PRINCIPAIS ACONTECIMENTOS
<p>9ª Audiência: 28/06/2011</p> <p>Local: Auditório do CONSEMA</p> <p>AUDIÊNCIA RESOLUTIVA DA LP</p>		<p>Foram 23 votos favoráveis à Licença Prévia, 7 votos contrários e uma abstenção da Agência Ambiental Paulista (CETESB) que elaborou o parecer do CONSEMA.</p>

Fonte: Imagens blog S.O.S Cantareira (ZN na Linha)

A decisão do CONSEMA garantiu a Licença Prévia (LP) da obra em 28/06/11. O parecer aprovado fez 119 recomendações ao DERSA para que a LI (Licença de Instalação) da obra fosse concedida. De posse da LP, o Dersa poderia publicar o edital, fazer sondagens de campo e cadastrar famílias e donos de imóveis a serem removidos.

Além da indignação dos moradores diante da grande modificação da paisagem da Cantareira, pairavam durante as audiências, o sentimento de perda da qualidade ambiental da região, o clima de insegurança quanto às indenizações e à efetividade dos programas de habitação (competência dos municípios) e de compensações ambientais (empreendedor). Foram bastante frequentes, nas APLAs do Trecho Norte, os relatos de moradores de outros trechos do Rodoanel sobre os dramas da desapropriação compulsória.

Durante todo o processo que antecedeu a obtenção da LP, o movimento ambiental da Cantareira e as comunidades diretamente afetadas unificaram sua argumentação baseando-a, em linhas gerais, nos seguintes questionamentos em relação ao empreendimento:

- 1) A real contribuição da obra para resolver os problemas de trânsito da cidade de São Paulo, considerando o pouco investimento em transporte público de qualidade na região metropolitana;
- 2) O fato do traçado norte não ter a distância menor de 20Km do centro, como era previsto no projeto original;

- 3) A falta de estudos de três alternativas de traçado, incluindo a alternativa pela Rodovia D. Pedro I;
- 4) Aos impactos ambientais sobre os mananciais e áreas da RBCV-SP e prejuízos para saúde humana e serviços ambientais;
- 5) À quantidade de desapropriações necessárias para consecução do empreendimento⁹⁵;
- 6) Sua capacidade de induzir um “boom imobiliário” em áreas do entorno da Serra da Cantareira e novas ocupações irregulares em áreas verdes e de mananciais, devido a necessidade de mobilidade da população de baixa renda desapropriada;
- 7) À transferência de poluição, a intensificação dos fenômenos das “ilhas de calor” e das enchentes e risco de acidentes envolvendo cargas perigosas em locais de relativa pureza ambiental, gerando impacto sobre a fauna e flora local;
- 8) Ao desmatamento de aproximadamente 100 hectares de floresta primária e secundária;
- 9) À insuficiência e ineficiência das compensações ambientais e mitigações da obra levadas a cabo pelo empreendedor DERSA;
- 10) Às denúncias de corrupção, desvio de verbas públicas e insatisfatória execução da obra pelos prestadores de serviço e empresas licitadas em outros trechos;
- 11) Ao impacto da obra sobre o Sistema Cantareira de Abastecimento e os riscos à Estação Elevatória (ESE) da SABESP, Estação de Tratamento (E.T.A) Guarau.
- 12) Violação Plano Diretor da cidade e do Plano de Manejo do PEC pela implantação da obra viária em Zonas de Amortecimento.
- 13) O escamoteamento do parecer contundente da SVMA pelo então Secretário do Verde e Meio Ambiente Eduardo Jorge.
- 14) Ausência de estudos geológicos e geotécnicos relacionado as grandes remoções de terra a serem realizadas na Região Serrana da Serra da Cantareira⁹⁶;

⁹⁵ Até o presente momento foi feita uma estimativa de desapropriação de 20.000 pessoas obtida por um levantamento de —roof counting (contagem de telhados), portanto ainda imprecisa.

⁹⁶ Segundo o geógrafo Aziz Nacib Ab'Saber: "Os solos da região serrana da Cantareira, geologicamente são mais críticos que aqueles da região serrana do Rio de Janeiro, onde ocorreram as tragédias deste ano, porque são solos vermelhos, classificados como latossolos vermelho-amarelos, fase rasa que apresentam os —bordersll, ou matações solares em sua massa, tornando-os mais suscetíveis a deslizamentos." (24/set./2011-IP).

15) Impacto sobre patrimônio histórico e arqueológico da Cantareira, a exemplo da Vila Histórica Cantareira no Clube da SABESP e o antigo sistema de abastecimento.

Entre outras indagações feitas pela sociedade civil ao Governo, destacamos: a localização inexata dos canteiros de obras; a falta de resposta às audiências públicas anteriores e aos documentos já protocolados; a falta de definições dos locais para reassentamento; as informações imprecisas sobre o número de estabelecimentos afetados; a ausência de dados precisos sobre a mortandade de animais silvestres do trecho Sul; denúncias de que o traçado privilegiaria interesses de empresas na região e grandes proprietários e de que as notificações de desapropriação já estariam sendo feitas antes mesmo da obtenção da LP. O governo, por sua vez, questionava os reais interesses da população afetada em defender interesses ambientais ou seu próprios interesses diante do fantasma da desapropriação, sendo a maioria dos contesta. Contudo, ainda que a maior parte dos contestadores sejam a população diretamente afetada, pesquisadores, técnicos e especialistas se manifestaram contra os procedimentos adotados durante o licenciamento e as informações contidas no EIA/RIMA.

6.4. Principais críticas e potencialidades das APLAs de Licenciamento

Em relação às APLAs, o texto constitucional menciona, além da sua função de dar publicidade do projeto, seu aspecto de legitimação das decisões governamentais, no qual a realização de APLAs condicionaria a legalidade dos atos, ou a *legitimidade administrativa*.

Este último aspecto, que supostamente protegeria o cidadão dos arbítrios do poder público, vem reforçando, entre os ambientalistas, a convicção de que as APLAs tem servido, fundamentalmente, como instrumentos legitimadores e legalizantes de projetos desenvolvimentistas do Estado.

“Visando à legitimação administrativa, formalmente disciplinada em lei, pela qual se exerce o direito de expor tendências, preferências e opções que possam conduzir o Poder Público a uma decisão de maior aceitação conceitual.” (MOREIRA NETO, 1992 apud OLIVEIRA 1997, p.4)

Com base no art. 32 da Lei nº 9.784/1999 que regula o processo administrativo no âmbito da administração pública federal, audiência pública é definida como:

“mecanismo de instrução do processo administrativo, a finalidade de sua realização é o amplo debate acerca de questão relevante, que afeta ao interesse geral da coletividade, via de regra identificada pela presença de interesses meta individuais, difusos ou coletivos, de sorte a não atingir direitos da população sem sua prévia oitiva.” (Lei nº 9.784/1999, art. 32)

Autores como Lenzi (2009) e Jacobi (1997) colocam dúvidas sobre a eficiência destas arenas políticas para o exercício pleno de uma “cidadania ambiental” e para o desenvolvimento de assuntos de interesse público, envolvendo a conservação do patrimônio natural. Para estes autores, a tensão entre interesses públicos e privados torna o processo de licenciamento uma ferramenta bastante ineficaz, sob o ponto de vista de garantir o bem-comum⁹⁷, tornando tais instituições deliberativas limitadas para implementação de políticas pautadas pelos princípios da “sustentabilidade” e da preservação dos bens públicos.

Na realidade, nas APLAs, onde discute-se conflitos distributivos que afetam um grande número de pessoas, a população afetada, primeiramente, tende a formular argumentos que evidencie suas próprias experiências e memórias para somente depois se apropriarem de argumentos que salvaguardem o bem público, o patrimônio histórico e ambiental. Segundo Mansbridge (1999), a participação de cidadãos comuns, não-ativistas e leigos, quase sempre, se dá sob as condições de comunidade afetada.

Durante as APLAs do RMC, nosso estudo de campo e reflexão sobre a participação popular no processo de licenciamento partiu de uma questão norteadora: Como os indivíduos, grupos afetados tornam públicos seus interesses?

Como observou Habermas (1982) a experiência individual é sempre o ponto de partida para a formação de identidades coletivas.

⁹⁷ JACOBI (1991) discute as diferenças entre bens públicos e recursos comuns como o Ar que não pode ser apropriado como partes separadas pelos indivíduos, embora os usos possam ser diferenciados.

Se os atores não trouxerem consigo, dentro de seu discurso, suas histórias de vida individuais, suas identidades, suas necessidades e desejos, tradições e pertencimento, o discurso prático será esvaziado de todo o seu conteúdo (HABERMAS, 1982, p.255).

Enquanto, Dromi (1982) chama atenção para figura do “cidadão colaborador”, atuante na gestão dos bens públicos, hábil em tornar público seus argumentos e influenciar políticas públicas, Bohman (1996) defende que um argumento só torna-se público quando apresenta grande chance de ser compreendido e aceito pelos demais interlocutores. Aquilo que Eliasoph (1997) chama de “espírito público” depende da competência dos atores de abordar os aspectos generalizantes de uma determinada questão junto ao coletivo.

Em sua Teoria da Ação Comunicativa, Habermas (1987) afirma que as sociedades modernas, sejam capitalistas ou socialistas, estruturam-se através de dois princípios; o *sistêmico*, que domina e organiza, através da ação instrumental, o mercado e o Estado, e o *mundo da vida* (Lebenswelt), que orienta a comunicação cotidiana entre os seres humanos e suas múltiplas formas de representação, sendo que o *mundo da vida* está sendo, permanentemente, colonizado pelo *mundo sistêmico*, constituindo assim uma patologia da modernidade.

Mesmo sem nos aprofundar em questões habermesianas tão complexas como a “colonização do mundo da vida”, tal teoria tem grande importância para o debate sobre a complexidade dos processos de modernização de sociedades democrático-liberais e na reprodução de dicotomias e contradições clássicas entre estado de natureza X estado de direito, no contexto da globalização.

Vale mencionar duas correntes de pensamento neste campo da participação e ação comunicativa. De um lado, estão os defensores da democracia deliberativa (BOHMAN, 1986⁹⁸; HABERMAS, 1997; DRYZEC, 2004) que defendem a adoção de procedimentos próprios da teoria hegemônica (da maioria, eleições periódicas, divisão de poderes). Para estes autores a democracia promoveria a razão pública e legitimaria as decisões governamentais, através do exercício da deliberação dos indivíduos racionais em fóruns amplos de debate e negociação.

Na outra corrente, estão os autores que refutam a possibilidade de reconstrução racional do mundo da vida diante da hipercomplexidade da sociedade

⁹⁸ Bohman (re)interpreta o ideal de soberania popular como o governo das “maiorias deliberativas.”

moderna e sua diversidade contraditória, inconciliável de valores e interesses (NEVES, 2001; BOAVENTURA, 2007). Esta perspectiva, muito distante de uma sociedade ideal ocidentalizada e deliberativa como preconizada por Habermas, dá maior ênfase às desigualdades agudas, conflitos inconciliáveis em torno de formas de uso do poder.

Nesta corrente de pensamento, podemos identificar 3 tipos de críticas, no que diz respeito às APLAs de cunho ambiental: quanto às suas limitações técnico-científicas (LA ROVERE, 1992); quanto aos seus fundamentos morais e ao seu desenho institucional (LEIS, 1997) e quanto a possibilidades de gerarem a elitização do processo decisório (ALONSO; COSTA, 2000). De maneira geral, fundamentam estas críticas a presença de mecanismos de controle inerentes à uma concepção funcionalista de uma sociedade técnico-científica, desigual do ponto de vista das capacidades dos atores de formularem argumentos racionais, principalmente aos olhos do aparato legal do Estado.

Embora estejamos de acordo com esta corrente mais crítica, consideramos as APLAs, do ponto de vista da mobilização comunitária e do confronto político, mesmo quando canceladas aos gritos pelos manifestantes indignados com o prosseguimento das etapas do licenciamento, uma arena ímpar para manifestações da sociedade civil, compelida a manifestar seus argumentos, preocupações e perguntas em apenas 5 minutos de publicização.

Ao serem publicizados uma diversidade de discursos, ainda que pela ótica dos interesses privados, dramas e memórias individuais, ou subsídio técnico e formal para influenciar as políticas públicas, manifesta-se um amplo potencial, para ecologia dos saberes, interação dialógica e intercâmbio entre as experiências vivida/aprendida, rumo à construção de argumentos coletivizantes, que podem até mudar juízos pré-concebidos, influenciando a ação coletiva e a ação estatal.

Não podemos ignorar nas APLAS a existência de inúmeras oportunidades para micromobilização, cooptação, articulação e desmobilização de ações coletivas da sociedade civil e do governo, gerando novas possibilidades para o ativismo e para expressão de identidades territoriais em constante processo de construção.

Além disso, a aparição de novos atores no conflito vindo do *mundo da vida* (HABERMAS, 1997), ou seja atores de fora do *mundo da política* (MCADAM; TARROW; TILLY, 2001), leva-nos a admitir o potencial das APLAs para configurarem

um espaço político de visibilidade de conflitos socioambientais (FERRAZ, 2012), onde expressam-se diferentes lógicas de apropriação do espaço.

Ao saltar para uma esfera de argumentação mais coletivizante, baseada em inter-relações ecológicas, a população diretamente afetada dirige-se à construção de uma memória coletiva e ao fortalecimento do sentimento comunitário e de pertença ao território. Tal mudança de perspectiva, do individual para o coletivo, impulsionada pelo confronto político, gera ações coletivas que, conectadas com as EOPs, podem afetar o conjunto de decisões políticas sobre este território e intensificar o processo de resistência como se evidenciou, não só no adiamento da obra, como nas mudanças do traçado do trecho norte.

Em interação com o movimento ambientalista e demais grupos de pressão logrou-se influenciar os centros de decisão e redirecionar ações públicas para procedimentos e técnicas construtivas pautadas na adoção de cautelas socioambientais, favorecendo também algumas comunidades afetadas. Um caso exemplar foi o movimento da comunidade do distrito de Cabucu em Guarulhos, liderada pelo projeto Cabucu e Associação Chico Mendes e assessorada conselheiro da RBCV-SP prof. Dr. Antônio Manoel de Oliveira da UNG (Universidade de Guarulhos), que conquistou uma área de preservação ambiental (APA Cabucu), ao mesmo tempo que evitou ter um bairro cortado ao meio pelo Rodoanel.

Durante todo o processo que antecedeu e sucedeu a licença prévia, diversos documentos foram entregues ao CONSEMA para constar em ata, assim como ações civis, manifestos, petições e dossiês chegaram aos MPF, MPE, IBAMA, CETESB, SVMA, CONDEPHAAT, MMA e Presidência da República apontando, sob o ponto de vista técnico, as irregularidades e equívocos do EIA/RIMA elaborado pela empresa de consultoria ambiental JGP, contratada pelo DERSA.

A participação ativa e competente dos moradores da Cantareira, em arenas políticas de licenciamento ambiental, vem desafiando especialistas, autoridades e conhecedores de relatórios de todos os campos do conhecimento, ao ampliar, progressivamente, as competências e a influência dos cidadãos comuns, outrora condenados à aceitação ignorante das decisões sobre suas vidas e seus territórios de origem.

6.5. A participação de Parlamentares (Frentes Parlamentares e CPI)

Diferentemente dos outros ciclos de protesto da Cantareira, destacou-se a participação de parlamentares na organização de passeatas, audiências locais, reuniões com autoridades e visitas técnicas aos locais afetados. Neste ciclo atual de protesto, parlamentares dividiram os palanques e holofotes com representantes do movimento ambiental e de moradia. Durante todo o processo de licenciamento do Rodoanel Trecho Norte, parlamentares da bancada de oposição ao Governo do Estado (PT, PSol, PCdoB, PMDB) tomaram a defesa das vítimas do empreendimento, principalmente daquelas milhares de famílias pobres que seriam reassentadas ou desapropriadas⁹⁹ pela obra.

Em junho de 2011, deputados estaduais do Estado de São Paulo criaram a **Frente Parlamentar para acompanhamento das Obras do Rodoanel**, presidida pela deputada Vanessa Damo (PMDB), com objetivo de:

...garantir a participação da população no debate sobre esta importante obra viária e seus impactos junto às comunidades, como no caso das desapropriações, das compensações ambientais, das mudanças nos sistemas viários e demais aspectos relacionados ao empreendimento (Deputada Estadual Vanessa Damo, 2011)¹⁰⁰.

Nestas *Frentes*, os parlamentares já não discutiam o “porque” da construção do Rodoanel, mas “onde” o trecho deveria ser instalado, ou ainda “quem” o traçado afetaria e “como” o Estado trataria essas pessoas. Por isso os nomes *Frente Parlamentar* “para acompanhamento” “contra o traçado do Rodoanel”¹⁰¹.

No ano de 2012, vereadores de São Paulo fizeram-se presentes nas disputas relacionadas ao Trecho Norte há apenas cinco meses das eleições municipais. Em maio de 2012, sob à presidência do Deputado Paulo Frange do PT, tiveram início os trabalhos da **Comissão Parlamentar de Inquérito da Cantareira**

⁹⁹ O *Programa de Reassentamento* prevê investimentos de R\$ 155 milhões para remoção de 2 mil famílias. Elas podem optar por receber unidade habitacional ou ser indenizada pelas benfeitorias existentes na área ocupada. Também está previsto o aluguel social de R\$ 480. No Programa de Desapropriação, 2,1 mil imóveis devem ser indenizados.

¹⁰⁰ Site www.soscantareira.com.br da RECANTA, acesso em fevereiro de 2013.

¹⁰¹ A contestação política dos parlamentares da oposição, todavia, não contestou a necessidade da obra que se insere também dentro do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) do Governo Federal.

(CPI da Cantareira), cujo objetivo seria apurar irregularidades no uso e ocupação do solo da região e os impactos gerados pela instalação do Rodoanel. Sobre a importância das CPIs no cenário político brasileiro, Schilling explica:

As CPIs adquirem uma especial importância a partir da década de 80, ocupando manchetes de jornais e disputando audiência com as novelas. Estas Comissões constituem cenário privilegiado para estudar como são recolhidas e elaboradas as denúncias sobre corrupção, permitindo compreender a importância do que está em jogo quando se fala em corrupção e por que se fala de corrupção: arma, estratégia, foco para introduzir o debate sobre limites no uso dos recursos públicos, sobre a distribuição dos recursos públicos, sobre a legitimidade de certas práticas de governo e de certos privilégios econômicos e sobre a configuração dos poderes no Brasil (SCHILLING, 1999, p. 52).

Apesar da importância de minorias parlamentares criarem CPIs, assumindo um papel fiscalizador das ações da maioria governamental, a CPI composta pelos vereadores: Agnaldo Timóteo (PR), Milton Ferreira (PSD), Fernando Estima (PSD) e Aníbal de Freitas (PSDB), Juscelino Gadelha (PSB), não publicou nenhum relatório conclusivo e encerrou suas atividades logo após o segundo turno das eleições municipais¹⁰². Isso mostra o grau de banalização que algumas CPIs podem assumir no Brasil hoje, quando fica evidente o objetivo de tirar proveito de momentos eleitorais. Afinal, as irregularidades no uso e ocupação do solo da Cantareira vêm acontecendo há décadas, sob a anuência de parlamentares.

Ao nosso ver, o fato da CPI da Cantareira ter apresentado inócuos resultados, após meses de “investigação”, deveu-se ao fato dos parlamentares não poderem avançar senão comesçassem a investigar a si mesmos e a questionar um conjunto de “ilegalidades toleradas” (FOUCAUT, 1984), expressas na regularização constante de assentamentos ilegais na Cantareira sob a promessa de voto.

Não seria leviano de minha parte afirmar que grande parte dos deputados e vereadores, frequentemente eleitos na Cantareira, fazem constantes negociações sobre as leis de zoneamento urbano na região, o que intensifica o papel das ilegalidades para a manutenção e conservação de uma distribuição geográfica desigual de riqueza e poder no território.

¹⁰² Enviamos solicitação de informação, com base na lei de acesso a informações públicas (Lei nº12.527/2011) mas não tivemos nenhuma resposta do vereador Paulo Frange que preside a CPI.

As relações entre os movimentos sociais e partidos sempre foram uma constante, por isso, ao invés de procurarmos atribuir este fato à ausência de autonomia dos movimentos, preferimos examinar os mecanismos que conectam os parlamentares às comunidades mais vulneráveis.

Apesar do desmatamento, sem precedentes, provocado por uma obra como o RMC, em seus 100 ha por trecho construído, “o efeito formiga”, como é chamado pelos ambientalistas¹⁰³ o fenômeno gradativo de perda do tecido florestal, é o modelo padrão de urbanização na região. Sob um sistema político e fundiário de irregularidades toleradas, em nome do “desenvolvimento” da região, o papel de parlamentares tornou-se fundamental para manutenção deste modelo.

Somados a estes fatores, diante da frustração com a representividade dos conselhos de política pública e sua incapacidade de representar o cidadão comum contra os arbítrios do poder público, emerge, entre os movimentos populares e associações de bairro, a necessidade de resgatar alianças políticas tradicionais com representantes do poder legislativo eleitos pelo voto direto (ABERS; KECK, 2007).

Não é preciso muita imaginação sociológica para imaginarmos parlamentares sendo assim cobrados pelos seus eleitores: *Puxa! Estávamos indo tão bem Vereador. Quando chegamos aqui só tinha mata. Agora que que está chegando esgoto, luz e creche, vem esse tal de Rodoanel acabar com tudo?*

A partir da segunda passeata realizada na Av. Paulista¹⁰⁴, parlamentares já haviam criado um movimento paralelo ao S.O.S Cantareira. Aquela porção da população afetada mais susceptível à política assistencialista começava a depositar novas esperanças nestes parlamentares de que o traçado seria revisto.

Esta influência direta dos parlamentares minimizou a influência dos ambientalistas sobre boa parcela desta população. Pois, se por um lado a assistência oferecida pelos parlamentares era muito mais promissora, por outro lado, alguns ambientalistas, bastante resistentes às formas tradicionais da política partidária, se afastaram dos grupos mais vulneráveis.

¹⁰³ Em 2009, a SOS Mata Atlântica, revelou, a partir de imagens via satélite, que o “efeito formiga” que destrói a Serra da Cantareira está sendo fomentado, entre outros motivos, pela explosão de bufetes de casamentos e de aniversários, diferentemente dos anos 90, quando a devastação atingia áreas dentro do PEC pela ocupação de favelas (Jornal Estado de São Paulo, 24 de junho de 2009).

¹⁰⁴ A participação dos parlamentares em audiências e passeatas começaram em 2010, logo após a primeira passeata S.O.S Cantareira. A passeata na Av. Paulista foi organizada diretamente por parlamentares manifestação da paulista. Estas ações coletivas serão analisadas no capítulo 7 desta dissertação.

Capítulo 7

S.O.S CANTAREIRA (parte 2)

*Repertório e Ações Coletivas do
Movimento*

7.1. A Retomada do Movimento S.O.S Cantareira - Novos tempos

Para moradores da zona de amortecimento do PEC, a opção pela mobilização comunitária e/ou ambiental está ligada à necessidade de encontrar um *modus vivendi* e à afirmação de sua identidade e seu direito à moradia digna. Assim, mais uma vez, em 2010, movidos pela necessidade e por interesses defensivos, moradores da Cantareira iniciariam um novo ciclo de protesto de novas ações coletivas.

Contudo, mesmo para os ambientalistas mais experientes, uma nova confrontação contra do Rodoanel não parecia ser uma simples tarefa. Após 8 anos de pesados investimentos em propaganda, a opinião pública transmitia a necessidade de finalização da obra como solução para os grandes engarrafamentos das marginais.

Se compararmos o momento atual com o cenário político dos conflitos de 1988 à 2002, podemos constatar muitas mudanças sociais, seja nas formas de governança e governabilidade do Estado, seja no próprio movimento ambiental, que se fragmentou em diversas formas de ambientalismo, muitas vezes inconciliáveis entre si. Além disso, da ampla incorporação do EIA/RIMA e dos avanços da política ambiental, a partir dos anos 90, derivaram empresas e consultorias especializadas na produção de Relatórios, além de cursos ambientais e MBAs que qualificavam um grande número de profissionais para lidar com o procedimento administrativo na obtenção de licenças ambientais.

Enquanto o Movimento S.O.S Cantareira adormeceu por longos 6 anos, não ocupando-se com a formação de novos quadros e mantendo seu caráter voluntarista, seu principal adversário ganhava experiência na construção do trecho Oeste e Sul, cooptava importantes colaboradores vindos das universidades, do campo do direito, da educação e da cultura, ampliando sua campanha como nunca antes imaginado¹⁰⁵. Mesmo para os ativistas mais otimistas, o momento histórico e a conjuntura política pareciam desoladores.

¹⁰⁵ Entre as estratégias de marketing adotadas pelo DERSA destacam-se a elaboração do ***gibi da Turma da Mônica do Trecho Sul do Rodoanel*** desenhado por Maurício de Souza e o ***Autorama do Rodoanel*** para alunos do ensino médio e o ônibus do Rodoanel que passava pelas comunidades explicando a obra.

Este já foi barrado em sua versão de 1987 por forte ação da comunidade local. O que fazer agora? Ocorreram reuniões em Guarulhos, no Tremembé, com comunidades atingidas e ambientalistas. Os ritos de licenciamento prosperavam fortemente, amparados pela venalidade do sistema de avaliação ambiental da SMA, fragilizado depois de gestões políticas pouco exigentes, pouco inteligentes. A consequência tem sido o baixo nível de exigência para o empreendedor, que é o próprio governo; mínima exigência social, por um Conselho Estadual de Meio Ambiente sucateado pela perda de sua qualidade democrática; forte pressão sobre a imprensa com uma barreira econômica quase intransponível – tudo isso desguarnecendo qualquer possibilidade de reação social com mínima condição de equilíbrio de forças (CONTRA- RIMA, 2010).

O veterano ambientalista da Cantareira Mauro A. M. Victor¹⁰⁶ declarou em entrevista que os “ritos de licenciamento” progrediram muito favorecendo o adversário e seu capital intelectual. A figura do “*facilitator*” do licenciamento, mencionada por Victor, se tornou central para entendermos o desenrolar do conflito neste momento atual. O *facilitator* de um processo de licenciamento, está munido de um conjunto de habilidades, competências e recursos que os políticos dos finais dos anos 80 não possuíam, entre as quais podemos citar:

- 1) conhecimento sobre o processo de licenciamento e um quadro de profissionais especializados disponíveis no mercado;
- 2) apropriação do discurso da participação comunitária, responsabilidade ambiental e modernização ecológica;
- 3) recursos financeiros disponíveis para contratação melhores especialistas da área ambiental, das engenharias, e da arqueologia, entre outras.

As desvantagens dos ambientalistas acirraram-se ainda com a nomeação de uma equipe de peso para a Secretaria de Logística e Transportes pelo Governador Geraldo Alckimim. Laurence Casa Grande, atual diretor do DERSA, foi diretor da multinacional Kroll¹⁰⁷. A empresa de investigação foi alvo da CPI dos grampos na câmara em 2009, sob suspeita de patrocinar espionagem e escutas

¹⁰⁶ Autor dos livros “Capital Natural” e “Mata Atlântica 100 anos de destruição” (2005).

¹⁰⁷ <http://www.kroll.com>

ilegais¹⁰⁸, tendo também sido investigado pela Polícia Federal a ligação da empresa com a CIA (Agência de Inteligência Americana) em 2006.¹⁰⁹

Apesar dos constantes enfrentamentos, a ação dos ambientalistas foi muito minimizada pelo trabalho destes profissionais. Várias estratégias adotadas de maneira eficaz pelos ambientalistas em outros momentos, foram facilmente neutralizadas, a exemplo do cancelamento das audiências e do lobby com Ministério do Meio Ambiente e IBAMA.

Neste último ciclo de protesto da Cantareira, foram reunidas aproximadamente 20.000 assinaturas¹¹⁰ contra a instalação do Rodoanel na zona de amortecimento, realizadas 2 passeatas, 2 ações jurídicas coletivas no MPE, diversas ações na Defensoria Pública e denúncias à Comissão Internacional de Direitos Humanos¹¹¹ da Organização dos Estados Americanos - OEA, além de diversas micromobilizações pela cidade.

A divulgação do EIA/RIMA do traçado norte trouxe grande comoção às populações afetadas e aos ambientalistas da Cantareira. As comunidades locais buscavam se organizar, através de reuniões e seminários realizados nas associações de moradores, ONGs, igrejas e clubes locais.

No segundo semestre de 2010, o movimento ambiental e as associações de bairro começavam a divulgar informações às comunidades, através de Blogs a exemplo do ZN na Linha (antigo *Tremembé na Linha*), site da Rede de Cooperação da Cantareira (RECANTA)¹¹², Associação Cantareira, blog do Jd. Pery e outros mais ligados às denúncias sobre o Rodoanel¹¹³. Muitas comunidades tomaram os blogs como principal meio para as mobilizações das ações coletivas.

Neste primeiro momento, em que a notícia corria, ninguém sabia ainda como agir. Desmobilizado desde 2004, o movimento S.O.S Cantareira e suas

¹⁰⁸ Folha de São São Paulo, 23 de janeiro de 2011.

¹⁰⁹ Folha de São Paulo, 29 de maio de 2006.

¹¹⁰ Incluindo o abaixo-assinado virtual.

¹¹¹ Em 2013, o caso do Rodoanel Trecho Norte tornou-se objeto de campanha da Anistia Internacional que buscará denunciar ao mundo casos de violação dos direitos humanos durante nas remoções para Copa de 2014 no Brasil. A Anistia Internacional é um movimento global com mais de 3 milhões de apoiadores.

¹¹² Neste momento, minha participação foi direta na campanha, não só como pesquisadora, mas como coordenadora do Conselho Gestor da Rede de Cooperação da Cantareira, o que configura como Pesquisa Ação a técnica desta parte do estudo de caso.

¹¹³ <http://averdadedorodoanel.blogspot.com.br>

lideranças anteriores¹¹⁴ estavam desconectados e ainda não havia uma estratégia definida para uma nova campanha.

Figura 26 - Logotipo campanha desenhado por voluntário da RECANTA em 2010. Fonte: Site Rede de Cooperação da Cantareira

O primeiro logotipo desenhado pela Rede de Cooperação da Cantareira em 2010 estava carregado de muita emocionalidade e buscava uma imagem forte que antagonizasse seu principal adversário. Mas como dizer não ao Rodoanel? O projeto tinha ganhado a simpatia da sociedade paulista e há muito já saíra do papel, tendo três trechos licenciados e dois concluídos.

A circulação de um abaixo-assinado contra a instalação do Rodoanel na zona de amortecimento do Parque Estadual da Cantareira e P.E. Alberto Lofgren e Rodoanel da Cantareira foi a primeira ação do movimento. O documento começou a circular no II Encontro de Educadores e Voluntários da Cantareira promovido pela RECANTA¹¹⁵, um mês depois da divulgação do EIA/RIMA.

¹¹⁴ Cabe ressaltar que as lideranças do movimento S.O.S Cantareira I eram, em sua maioria, moradores da face norte do entorno do PEC, que não seria mais afetada na versão atual do traçado.

¹¹⁵ A Rede de Cooperação da Cantareira tem como objetivo congrega associações de moradores, instituições de ensino, movimentos populares, agências governamentais em um trabalho de rede visando o empoderamento das populações do entorno do Parque Estadual da Cantareira, constantemente ameaçado, sensibilizando as gerações futuras sobre a importância desta floresta urbana para qualidade de vida de milhões de habitantes. www.recanta.org.br

Figuras 27 e 28 - II Encontro de Educadores e Voluntários da Cantareira. Fonte: Site Rede de Cooperação da Cantareira

O encontro atraiu 80 voluntários e educadores das instituições de ensino associadas à RECANTA, além de lideranças comunitárias e ativistas ambientais das regiões do entorno do PEC e PEAL: Vila Albertina, Jardim Corisco, Vila Rica, Tremembé, Santana, Cachoeirinha, Jardim Pery. Durante o encontro, foram propostas dinâmicas onde os participantes puderam compartilhar experiências, críticas e opiniões, assim como elaborar coletivamente um plano de ação para o desenvolvimento da campanha de informação da comunidade. Podemos citar os seguintes apontamentos feitos pelos participantes durante este encontro:

Cada professor deveria elaborar uma apresentação com o tema Rodoanel apresentá-la aos seus alunos tornando-os multiplicadores das informações, pois poderão informar suas famílias (Francisco Florentino, liderança do Jardim Corisco).

Como estudante da ETEC, posso divulgar a Campanha por meio de cartazes na minha Instituição de Ensino, fazendo comissões de meio ambiente entre os gestores dos cursos técnicos, além de baixo assinado. Também podemos mobilizar mais voluntários não só do entorno da Cantareira, mas de outros parques além de tentar promover a Campanha em redes sociais como Orkut, facebook, twitter (Camila Camargo, aluna ETEC).

Utilizar o programa da família na escola, divulgando entre os alunos, e utilizar as associações de igrejas para divulgar, ir de porta em porta com panfletagem simples e distribuindo o baixo assinado é uma boa forma de espalhar a Campanha (Marco Túlio da Silva, estudante da ETESP).

O nosso tempo é muito curto e precisamos agir agora. Fazer uma reunião extraordinária com os professores convocando-os a mobilizar, abrir a escola para a comunidade seria um bom começo. Divulgar a campanha em igrejas, colocar cartazes em comércios, levar a campanha em postos de saúde levantando a questão como os problemas respiratórios e organizando passeatas (Kassiane, Educadora do Colégio Santana).

Restava assim, aos voluntários, ligados ou não às associações cívicas da Cantareira, iniciar um novo ciclo de protestos (o quarto da Cantareira) em um momento em que todos os trechos já haviam sido licenciado e em que maioria da população após anos de intensa propaganda da obra, considerava a obra boa em si mesma, ou o mal necessário.

Após esse primeiro encontro foi realizada uma reflexão mais ampla sobre as estratégias de Campanha sendo colocada em pauta a importância do resgate de modelos, repertórios inseridos na história e na memória coletiva das ações em prol da Cantareira para o fortalecimento identidade do movimento.

7.2. Repertório do Movimento S.O.S Cantareira

Ao longo da trajetória de 25 anos do movimento ambientalista da Cantareira *versus* Rodoanel, algumas ações do repertório sobreviveram, outras foram questionadas¹¹⁶, ou ainda transformadas para melhor se adaptarem às novas circunstâncias. Um fator importante para compreendermos os significados do repertório para um grupo de demandantes é que raramente um repertório é completamente inventado, pois emerge como conhecimento social, a partir de negociações internas, consensos, memórias, relações sociais, significados e ações amalgamadas em padrões conhecidos e recorrentes (TILLY, 1995). Segundo Alonso (2012), a partir dos anos 90, Tilly minimiza sua influência estruturalista dos anos 70 e imprime ao conceito características relacionais, pautado pela interação dos atores.

Como coordenadora do Conselho Gestor da Rede de Cooperação da Cantareira desde 2007, levei à Yuca Cunha Maekawa, coordenadora do movimento de 2002-04 (atualmente residente em outro Estado), a necessidade de retomada do movimento S.O.S Cantareira mantendo o mesmo slogan da campanha de 2002-2004. Yuca incentivou a proposta entendendo o sentido comum da causa e a

¹¹⁶ A exemplo da demasiada crença que alguns agentes da ação coletiva depositavam nas alianças transnacionais para mediação e resolução do conflito.

importância desta continuidade. Porém, como única condição, pediu-me que o S.O.S Cantareira não fosse transformado em uma ONG¹¹⁷.

Para o veterano líder ambientalista Mauro A. Victor, apesar da participação ativa das ONGs este não é um movimento ambiental centrado em uma ONG. Para ele, o movimento vem adotando, ao longo dos anos, como estratégia de luta a técnica do “enxameamento”.

Metáfora do “Novo ativismo”, frequentemente relacionada às redes sociais e ao cyberativismo, os benefícios táticos do *Swarming* (enxameamento), segundo Castells (2003), foram primeiramente percebido pelas forças armadas norte-americanas para depois serem difundidos nas redes sociais. Para Castells¹¹⁸, seja por meio de tecnologias baseadas na informação ou por táticas militares, a ampla difusão das técnicas de *enxameamento* refletem um mundo e um Estado cada vez mais depende da comunicação profundamente transformados em sua estrutura e em sua prática.

Mauro Victor faz alusão ao ataque de abelhas quando a colmeia (metáfora do centro do poder decisório) é invadida. Segundo o ambientalista, tal técnica permite que as ações e protestos partam de diversos coletivos: parlamentares, movimento de moradia, OAB, ONGs, religiosos, movimento de intelectuais, associação de moradores, artistas, setores públicos, imprensa local, entre outros. Adotando essa técnica, o movimento não possui uma só centralidade de comando, mas sim várias lideranças, o que, absolutamente, não neutraliza a capacidade de aglutinação do enxame para um ataque coletivo.

Na verdade, em uma estrutura de mobilização descentralizada, ocorre a desconstituição de hierarquias de poder, o que propicia um maior grau de liberdade de escolha do repertório das ações.

O repertório das ações coletivas surge como um conjunto de formas de ação, de apropriação, transmissão de estratégias e maneiras de articular queixas e demandas ao poder público. Podendo fazer parte do repertório de uma campanha

¹¹⁷ Creio oportuno, citar esta minha conversa com YUCA pois, revalida minha hipótese de que movimento S.O.S Cantareira, embora tenha a participação de ONGs, diferenciam-se dos modelos de ambientalismo *stricto sensu* das grandes ONGs nacionais e internacionais emergentes durante toda década de 90 até os dias de hoje, sendo constituído por lideranças comunitárias e cidadãos locais e globais de perfil heterogêneo e diferentes classes sociais unidos por vínculos propriamente civis e voluntários.

¹¹⁸ Ibidem.

desde o envio de petições e dossiês aos centros de decisão, até a organização de grupos de pressão e perturbações públicas de audiências. A escolha das performances do repertório depende das OPs, do interlocutor, da escala da ação, das rotinas e grau de organização dos grupos de interesse.

Como veremos, a explicação histórico-estrutural tillyana sobre a origem e mudança dos repertórios soma-se a *Teoria da difusão*, onde a construção de *identidades* tem um importante papel durante o confronto. Se valendo do conceito de Tilly de *performance*, Alonso (2012) explica a idéia de repertório.

a idéia de repertório como conjunto de performances se desenvolve [...] Performance suplanta rotina como unidade mínima do repertório, num esforço para adentrar significados a repertório, assimilando temas afins com a sociologia da cultura, mas sem adentrar os meandros da discussão semântica. Assim, “identidade” é o que os atores definem como tal num conflito particular, por contraste e confronto com grupos rivais (ALONSO, 2012, p. 9-12).

Durante os anos de 2010 à 2012, diversas denúncias foram realizadas em escala nacional e internacional, apontando irregularidades no processo de licenciamento, entre as quais: a falta de comunicação do andamento do projeto; irregularidades nas licitações; a falta de um genuíno processo participativo; a falta de resposta às audiências públicas anteriores e aos documentos já protocolados; erros na redação de atas; nos números do EIA (moradias, impactos sonoro, poluição); escamoteamento de pareceres técnicos e de informações relevantes no parecer do CONSEMA, e a inconsistências e omissões da administração pública sobre temas os riscos relacionados à obra.

Segundo Tilly (2008), o repertório de um movimento é um conhecimento prático, aprendido durante as performances confrontacionais. Em suma, só se aprende a marchar, marchando, só se aprende organizar manifestações de rua, tomando as ruas.

7.2.1. Passeatas

7.2.1.1. Passeata S.O.S Cantareira

As passeatas da Cantareira, realizadas no bairro do Tremembé, fizeram parte e provavelmente ainda farão parte do repertório de todos os ciclos de protesto relacionados à preservação da Cantareira. Logo após a divulgação do EIA/RIMA, uma nova passeata foi organizada pelos ativistas antecedendo a primeira Audiência Pública agendada para o dia 16 de dezembro de 2010.

A passeata que relançaria a campanha contra o trecho norte do Rodoanel tinha como objetivo chamar a atenção da mídia e das comunidades para o agendamento das audiências públicas para o final do ano, período em que tornava-se mais difícil a mobilização da comunidade devido às festas natalinas.

Realizada em 27 de novembro de 2010, a passeata recebeu o nome de S.O.S Cantareira e contou com a participação de aproximadamente 1.000 manifestantes de todas as idades, entre eles: moradores da Zona Norte e de outras regiões de São Paulo, Guarulhos, Mairiporã. Num pequeno carro de som, o microfone dividia-se entre lideranças dos bairros afetados (Jd. Corisco, Vila Rica, Cabuçu) e ONGs ambientais locais (Projeto Cabuçu, RECANTA, AMAR)

“Pela água! Pela Mata!” - bradavam os manifestantes que finalizaram mais uma vez a passeata com o abraço o clássico abraço coletivo (simbolizando o abraço à Cantareira) no lago do Horto Florestal, Parque Alberto Lofgren, a primeira Unidade e Conservação do Estado de São Paulo.

Vale notar, que apesar do belo passeio da praça Mariquinha Sciascia até o Horto Florestal, este repertório específico nunca foi usado gratuitamente, o que confirma a tese de Tilly que o repertório dos movimento sociais só existe encarnado em performances confrontacionais.

Nesta primeira passeata, realizada aos pés da serra Cantareira, no berço do ativismo ambiental local, apesar da significativa presença do movimento de moradia, prevaleceu a bandeira ambiental do S.O.S Cantareira. A seguir o cartaz divulgado nos bairros afetados e nos blogs que apoiaram o movimento:

PARTICIPE DA PASSEATA

www.soscantareira.org

S.O.S.
cantareira
DATA: 27/11

A Dersa pretende licenciar o trecho Norte do Rodoanel durante o período de festas natalinas.

Iniciar a obra no primeiro semestre de 2011 para finalizá-la para Copa de 2014.

O Rodoanel Trecho Norte passará por toda zona de amortecimento da Cantareira, afetará dezenas de bairros do entorno e desmatará aprox.100ha da Maior Floresta Urbana do Mundo, responsável pela regulação climática e dispersão de poluentes de toda cidade.

Assine o abaixo assinado e participe da Passeata S.O.S Cantareira.

CONCENTRAÇÃO à partir das 14:00 hrs:
Local: Praça Dona Mariquinha Sciascia - Tremembé
SAÍDA rumo ao Horto Florestal: 15:00hrs

Figura 29 - Cartaz de Divulgação da passeata S.O.S Cantareira 2010. Fonte: Site RECANTA

Figura 30 e 31 - Imagens da passeata S.O.S Cantareira em 2010. Fonte: Site RECANTA (www.recanta.org.br)

7.2.1.2. Passeata Rodoanel assim não dá - Moradia Já

A segunda passeata deste ciclo de protesto aconteceu em 14/04/2011 e foi liderada pela *Frente Parlamentar contra o traçado do Rodoanel* e Movimento de Moradia. A passeata chamada de “**Rodoanel assim não dá - Moradia Já**” começou no vão do MASP na Av. Paulista e dirigiu-se até a Assembléia Legislativa, onde ocorreria uma Audiência Pública convocada pelos parlamentares.

Figuras 32 e 33 - Passeata “Rodoanel assim não dá- Moradia Já”. Fonte: Blog S.O.S Cantareira (Zn na Linha)

Figura 34 - Cartaz de divulgação da APLA organizada por parlamentares dos partidos de oposição do governo. Fonte: Site Assembléia Legislativa

7.2.1.3. Passeata pela Mobilidade Urbana

A Passeata pela Mobilidade, realizada em 24/09/2011, foi uma iniciativa do movimento *Moving Planet*, uma ação global que tem como objetivo de promover discussões sobre o uso e a dependência de combustíveis fósseis e exigir soluções climáticas e de transporte das autoridades de todo o mundo.

Manifestantes do Movimento S.O.S Cantareira também tomaram parte desta passeata. Os manifestantes defendiam que os 6,5 bilhões investidos no Rodoanel deveriam ser aplicados na construção de novas linhas de metrô, na instalação de corredores de ônibus e na readequação dos trajetos das linhas de ônibus de São Paulo. Aproveitando a mídia espontânea da **passeata pela mobilidade urbana**, os manifestantes do S.O.S Cantareira distribuíram à imprensa a seguinte lista de argumentos contra o Rodoanel:

- 1 – Agressão ao maior patrimônio ambiental da cidade, a **Serra da Cantareira**, inclusive decretada pela **UNESCO** como **Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo**.
- 2 – Contramão histórica, em um tempo de busca de **sustentabilidade**, ao propor a construção de uma megaestrada muito próxima à área urbana (trechos a 11 km do centro), para o trânsito de carros e caminhões. “**Será uma nova avenida Marginal, paralela à Marginal do Tietê**”, dizem especialistas.
- 3 – **Discutível benefício para o trânsito paulistano**, em função do tráfego recolhido por essa obra, que deixaria de adentrar a cidade. Há estudos que mostram que esse benefício seria irrisório, se comparado aos transtornos ambientais e ao custo financeiro.
- 4 – Chegada de enorme quantidade de CO₂, materiais particulados e ruído urbano a uma região intacta, de preservação ambiental e de mananciais. Significa levar **POLUIÇÃO** intensa à área de preservação.
- 5 - A proposta do **FERROANEL**, recém anunciada pelos governos estadual e federal, a começar exatamente no TRECHO NORTE, contempla a retirada de cargas pesadas do centro da cidade, a um custo de obra 4 vezes menor: R\$ 1,2 bilhão. Para que o Rodoanel, se virá o FERROANEL, que pode ter um projeto ampliado, com centros de abastecimento e descarga para os produtos com destino à Gde SP? (ZN na LINHA, 2011).

Figura 35 e 36 - Manifestação do Movimento S.O.S Cantareira na passeata da mobilidade 2011 (Av. Paulista). Fonte: <http://rodoanelnorte.wordpress.com/>.

7.2.2 Micromobilizações S.O. S Cantareira

A partir de 2011, buscando dar maior visibilidade aos conflitos, intensificaram-se as micromobilizações ambientais nos territórios afetados pelo empreendimento. Segundo Ferreira (1997), as micromobilizações referem-se à “microcontextos de interação social, tais como instituições profissionais, grupos culturais e redes de amizade”, nos quais os cidadãos assumem o papel de ativistas enquanto diferentes gêneros de identidades coletivas são formuladas pelo ambientalismo.

Muitos exemplos de micromobilizações do Movimento S.O.S Cantareira poderiam ser citados, no entanto, iremos destacar apenas dois: O ato **"Macumba Antropofágica pela Serra da Cantareira, Rodoanel é Brincadeira"** realizado no Teatro Oficina (centro de São Paulo) e o **"Ato Cívico pela Cantareira"**, realizado no Parque da Juventude (zona norte de São Paulo).

7.2.2.1 Macumba Antropofágica pela Serra da Cantareira

Com um nome bastante chamativo, a *Macumba Antropofágica pela Cantareira* promoveu a participação de artistas paulistanos, acadêmicos, ambientalistas e moradores. A performance, realizada no Teatro Oficina sob direção do diretor teatral José Celso Martinez (Zé Celso), obteve certa repercussão na mídia ao lançar um ***manifesto contra o Rodoanel na Cantareira***.

O manifesto, segundo os organizadores, já tem assinatura de personalidades como atores de TV - moradores da serra -, urbanistas e arquitetos. O diretor da ONG Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental, Carlos Bocuhy, diz que as entidades envolvidas pretendem convencer o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) a suspender o financiamento da obra e, assim, inviabilizar a construção da nova rodovia (Jornal "O Estado de São Paulo", 30/11/2011).

Figura 37. Divulgação do evento Macumba Antropofágica pela Serra da Cantareira. Fonte: www.cartacapital.com.br, 01/03/2012.

Após a manifestação, o portal de notícias UOL divulgava a seguinte manchete: “Obra de Alckimim e Dilma, Rodoanel Norte acumula polêmicas e vira “Belo Monte paulista”. A matéria, amplamente reproduzida na imprensa nacional, fazia referência ao conflito relacionado à construção de uma hidrelétrica no Estado do Pará que, ao ameaçar o território original dos índios Xingus, obteve repercussão internacional.

Vale ainda destacar que esta micromobilização realizada no Teatro Oficina teve um caráter bastante lúdico buscando sensibilizar o público, através de apresentações musicais e performances teatrais, dirigidas por Zé Celso.

Segundo uma corrente mais culturalista da ação coletiva, representada por Jeffrey Alexander (2006), as mobilizações políticas também podem ser vistas como rituais de encenação que buscam a atualização de significados socialmente compartilhados. Através do gráfico a seguir, este autor, revela-nos um pouco da complexidade simbólica com que atores manifestam-se no espaço público.

Figura 38 - Os elementos difusos da performance inseridos na complexa organização social. Fonte: Social Performance between ritual and strategy, 2006, p.46.

7.2.2.2. Ato Cívico pela Cantareira

Na tarde de 16 de junho de 2012, cerca de 120 pessoas se mobilizaram frente ao Parque da Juventude (ex-presídio do Carandiru) para realização de um ato cívico contra o Trecho Norte do Rodoanel. Nesta manifestação, não foi usado nenhum equipamento de som. Ao invés disso, os manifestantes preferiram colocar um púlpito em frente à biblioteca do Parque, aberto para todos os cidadãos que quisessem expressar sua opinião a respeito da obra.

O encontro ocorreu logo após ter sido anunciado oficialmente um empréstimo do Banco Interamericano de Desenvolvimento à obra no valor de R\$ 2 bilhões. O clima era de inconformismo e grande revolta como foi possível constatar no depoimento à imprensa da manifestante Conceição Aparecida Santos, responsável pelo *blog Serra da Cantareira*:

O rodoanel é inviável para os moradores e para o ambiente. São 2.500 famílias que serão desapropriadas. Enquanto vários países do mundo juntam-se para defender o meio ambiente, São Paulo, com o trecho norte do Rodoanel destrói tudo. Nós que moramos lá, eu moro lá desde que eu nasci, contestamos esta obra neste sentido [...] Mas não adianta ter outras opções, pois quem manda no Brasil, infelizmente, é o poder econômico, frisou (JORNAL ESTADO DE SÃO PAULO, 17/06/2012).

Em dado momento, seguranças do Parque interromperam a manifestação, dizendo que era proibido a colocação de púlpito e painéis de fotos naquele local. Após certo tumulto, o vereador José Américo do PT interveio em defesa da manifestantes.

O vereador José Américo, posteriormente nomeado presidente da Câmara de vereadores de São Paulo, foi um dos poucos parlamentares que continuaram ativos na resistência ao traçado, após as eleições. Não só as comunidades afetadas, mas os próprios ambientalistas apostaram muito em sua performance, principalmente após ele ter pessoalmente movido uma ação contra o Estado (anexos D) exigindo o cancelamento da Licença Prévia, sob à alegação de que a obra estaria em desacordo com o Plano Diretor da cidade.

Figura 39 - Manifestantes expondo imagens da fauna da Cantareira no Parque da Juventude da zona norte de São Paulo. Fonte: Jornal o Estado de São Paulo de 17/06/2012.

7.3. Aspectos Identitários e agenciamento humano

Ainda que os aspectos identitários sejam frequentemente citados como importantes fatores para a conformação dos grupos e o sucesso ou fracasso das ações coletivas, Morris e Staggenborg (2004) identificam na produção teórica da ação coletiva, uma certa dificuldade de integrar *agency* e *estrutura* pois, ao focalizar a performance de grandes líderes nos movimentos, frequentemente, corremos o risco de negligenciar as oportunidades políticas, ao passo que, uma grande ênfase nas estruturas pode desconsiderar a agência humana.

Além disso, ao se dar demasiado revelo à atuação dos líderes, pode-se acabar relegando os demais membros do movimento à categoria de meros seguidores, o que, mais uma vez, enfraqueceria as teorias mais estruturalistas, como a do Processo Político e do Confronto.

Podemos obter uma solução mais equilibrada para este problema, ao reconhecer que entre as estruturas políticas e os atores existe um elo consistente, pois mesmo quando as EOPs estão abertas, o sucesso das mobilizações é sempre resultado das formas como os movimentos e suas lideranças se organizam, decidem, criam e reconhecem oportunidades, escolhendo repertórios que inspiram uma maior ou menor grau de agenciamento humano e alianças com grupos.

Neste estudo de caso, para discutirmos agenciamento humano (*Agency*) partiremos da premissa de que as pessoas portadoras de memórias, valores e principalmente um destino comum podem se unir para construção de um projeto de contestação política, mudança social, ou mesmo manutenção de um *status quo*. Para Pollack (1998), o indivíduo, ao definir o que tem em comum com um grupo e o que o diferencia dos outros, fundamenta o sentimento de pertencimento e identidade, determinando suas *fronteiras sócio-culturais*.

Para os moradores da Serra da Cantareira tais *fronteiras sócio-culturais* são também fornecidas por formas de apropriação do espaço, pela territorialidade em suas dimensões materiais e simbólicas. Como veremos, o território, como produto da apropriação do espaço, tem um papel fundamental na construção de identidades. Por isso, muitas vezes, diante de mudanças sócio-espaciais impostas, acaba havendo uma correspondência entre as formas de atuação política e as formas de apropriação material e simbólica do espaço.

O geógrafo Rogério Haesbaert, (1997, p. 39) identifica duas diferentes abordagens conceituais de território. A primeira ***jurídico-política***, na qual o território é visto como um espaço delimitado e controlado sobre o qual se exerce um determinado poder, especialmente, o de caráter estatal. A segunda “***culturalista***” que prioriza a dimensão subjetiva e simbólica.

O território envolve sempre, ao mesmo tempo (...), uma dimensão simbólica, cultural, por meio de uma identidade territorial atribuída pelos grupos sociais, como forma de controle simbólico sobre o espaço onde vivem (sendo também, portanto, uma forma de apropriação), e uma dimensão mais concreta, de caráter político-disciplinar: a apropriação e ordenação do espaço como forma de domínio e disciplinarização dos indivíduos (HAESBAERT, 1997, p.42).

O envolvimento das populações lindeiras ao PEC em ações coletivas de contestação política demonstra que entre estas duas abordagens podem existir conflitos socioambientais inconciliáveis. Para se envolverem em ações coletivas, contudo, é necessário um esforço inicial dos moradores de conciliar à memória individual à coletiva. Como bem observa Pollack (1989), o sentido da imagem de si, para si e para os outros é crucial para compreendermos o envolvimento dos indivíduos em ações coletivas.

Isto é, a imagem que uma pessoa adquire ao longo da vida referente a ela própria, a imagem que ela constrói e apresenta aos outros e a si própria,

para acreditar na sua própria representação, mas também para ser percebida da maneira como quer ser percebida pelos outros (POLLACK, 1989, p.4-5).

Esta auto-imagem se fortalece em situações confrontacionais e pode ser facilmente reconhecida em outros conflitos socioambientais envolvendo populações lindeiras às Unidades de Conservação, parques e florestas em perímetro urbano, rural ou periurbano. Na Cantareira, a dimensão simbólica e subjetiva¹¹⁹ do território envolve não só a perda dos recursos materiais, mas de uma identidade coletiva que, apesar de urbana, mantém vínculos afetivos com a floresta. Para muitos moradores da Cantareira, a implantação de um GPU como o Rodoanel significa muito mais do que acabar com a serra, significa o fim de uma imagem de si. Sobretudo, os moradores mais antigos sentem a perda de seu *homeland* e seus *lugares de memória*.

Segundo Pierre Nora (1993), *lugares de memória* nascem da constatação de que não há a possibilidade de preservação da memória sem a luta pela apropriação dos vestígios ou restos daquilo que já não somos mais, mas que refletem fragmentos do que somos como “memórias espelhos.”

A apesar de urbana, parte da população da Cantareira permaneceu bastante lidada às águas, represas, cachoeiras, rios e lagos. Há cerca de 20 anos atrás, ainda era costume deste povo se abastecer de água nas nascentes, muitos, ainda hoje, conservam o hábito de fazer piqueniques (recreios) nos parques, junto aos lagos e cachoeiras¹²⁰.

Além disso, no universo de muitos moradores do entorno do PEC, sempre houve uma divisão entre a Serra e a cidade. Quando um morador da Serra vai ao centro, ele diz: “Estou indo para cidade”, enfatizando as diferenças entre os dois espaços. De um lado está a Cantareira, lugar de ar puro, fontes cristalinas e rica biodiversidade, além de ameno que pode chegar até 10º de diferença térmica do centro, onde prevalece os edifícios, o desconforto térmico, ruídos e poluição.

¹¹⁹ O interacionismo simbólico da Escola de sociologia de Chicago, através de Blumer (1968), já preconizava que a busca do indivíduo por modelos de organização associativos se dá quando este percebe e se identifica com ações e atos de outros e ao se identificar com elas tornando-se capaz de construir suas respostas vinculadas àquele determinado grupo. Aqui também o sujeito coletivo vai surgindo a partir da própria dinâmica do confronto político, a partir da experiência social e da interação com indivíduos, meio ambiente, grupos e autoridades.

¹²⁰ Núcleo de visitantes do Engordador e Núcleos Águas Claras do PEC são exemplos destes hábitos locais.

Ao tornar a Cantareira rota de passagem de outras cidades para a capital, desviando para lá uma parte significativa do fluxo de caminhões e carros que passam hoje pelas marginais, uma das principais *fronteiras socioculturais e espaciais* que o Trecho Norte do Rodoanel invade e modifica é a percepção do espaço e a memória sobre o espaço vivido.

Inaugurando uma verdadeira semiologia dialética do espaço, Lefèbvre (2000[1984]) identificou três momentos da produção social do espaço: O **espaço concebido**, aquele da representação abstrata traduzido no capitalismo pelo saber técnico, hierarquizado que privilegia a idéia de produto e espaço-mercadoria; o **espaço percebido**, uma espécie de intermediação entre as representações espaciais simbólicas e as funcionalidades e usos diversos presentes na produção e da reprodução social cotidiana; e o **espaço vivido**, aquele melhor definido como espaço da experiência, da corporeidade das ações humanas. A dialética conflitante, entre o **espaço concebido** e o **espaço vivido**, se materializa nas temporalidades e nas espacialidades ligadas à imposição das formas e usos que se fazem presente no processo de apropriação da cidade.

Abordando as relações entre o vivido e o concebido, Lefèbvre mostra-nos que o vivido, âmbito de imediatidades, não coincide com o concebido. Entre um e outro opera uma zona de “penumbra” na qual opera o percebido. O percebido corresponde a algum nível de entendimento do mundo, funda atos, relações, conceitos, valores, mensagens, verdades... O percebido do mundo está, inexoravelmente, envolto em representações, e portanto situa-se no movimento dialético, que nunca cessa, entre o concebido e o vivido (SEABRA, 1996, p.80).

Como veremos, as mudanças espaciais e a degradação dos recursos naturais vêm se apresentando como fortes componentes no que tange à percepção sobre paisagem da população mais antiga dos bairros e distritos da Cantareira. Em seu trabalho de doutorado, Dr. Cecília Angileli da FAU-USP (2012) realizou um interessante estudo sobre a percepção sobre a paisagem dos moradores mais antigos da Brasilândia, revelando diferenças substanciais entre os moradores da Pré-Serra da Cantareira (ocupações iniciadas a partir da década de 70) e os moradores mais recentes (ocupações iniciadas a partir da década de 90).

Ao contrário dos moradores dessa região consolidada, muitos moradores da área da pré-Serra da Cantareira, região que passa a ser ocupada na década de 1970, vivenciam a Serra. Vivência que a partir da década de

1990 se restringe devido à ocupação pelo tráfico de drogas de algumas regiões que eram usadas para acesso à Serra, bem como pela violência que se instala nesta região. Mesmo assim, eles buscam caminhos alternativos para cruzar essa região, a fim de chegar até as cachoeiras da Serra da Cantareira. Falam do processo de ocupação e de degradação. Lembram em suas narrativas que, ao chegarem ao distrito, “era tudo mato”, e o lazer eram as trilhas junto aos antigos sítios da região. Mas, além da vivência, existe uma questão fundamental que a difere da região ocupada em período anterior, sendo esta a que “eles presenciaram toda a transformação da paisagem da Serra. Eles foram espectadores destas ocupações (ANGILELI, 2012, p. 68).

A partir do final da década de 80, grandes transformações espaciais decorrentes da “modernidade” em seu duplo processo urbanização/ industrialização estavam por se intensificar. A imensa destruição do tecido florestal nos anos 90 originada pela proliferação de ocupações irregulares e favelas, acirraria a luta pelo espaço urbano e a especulação imobiliária.

Ao entrevistar os moradores que ocuparam o distrito da Brasilândia nos anos 90, ANGILELI (2012), observa, neste grupo, uma postura indiferente em relação à Serra e à chegada de megaprojetos urbanos, como o Rodoanel, na região.

Esse morador estabelece pouco vínculo com a Serra, porque o que ele recorda não é a Serra, é uma reconstrução da sua memória, da mata em volta de sua casa. Isso reflete em uma mínima comoção dessa população quando questões conjunturais de transformações atuais da paisagem da Serra, como a obra do Rodoanel Trecho Norte, são colocadas para debate. Isto porque nesta região os morros verdes já foram vencidos por obras públicas e ocupações urbanas: agora se espera pelo “desenvolvimento.” O debate aqui sobre a paisagem é referente ao metrô, às agências bancárias que devem ser instalada, aos novos condomínios em prédios residenciais. Fala-se sobre uma grande transformação urbana, que parece ser muito esperada por esses moradores, ao contrário das outras regiões que as temem (ANGILELI, op. cit.).

Ao estudarmos os ciclos de protesto da Cantareira dos anos de 1989/ 1994/2004/2010, percebemos diferentes graus de mobilização e eficácia das campanhas. Segundo o ambientalista Mauro Antônio Moraes Victor, com o passar do tempo, tornou-se, cada vez mais difícil ao movimento, não só a formação de novos quadros, como obter espaço na grande mídia para o movimento.

O primeiro fator pode ser atribuído ao distanciamento físico e temporal dos novos moradores em relação a paisagem da Serra da Cantareira, como mencionado por Angileli. De fato, os focos de resistência, mobilizações ostensivas e defensivas da Cantareira partiram de comunidades mais antigas, sujeitos e grupos que tiveram contato com a paisagem da pré-serra e praticaram formas específicas

de apropriação simbólica e material do espaço, muito difícil de serem espontaneamente conformadas no estágio atual de urbanização da Cantareira.

Para melhor entendermos as formas agenciamento humanos (*agency*) do movimento S.O.S Cantareira, podemos tomar emprestada ainda a concepção de capital cultural de Bordieu (1998) que discute a dimensão simbólica da luta entre os diferentes grupos sociais pela legitimação de certas práticas sociais e culturais no território. Para Bourdieu, “*Cultura*” é um campo de conflito e poder onde diversos grupos lutam pela posse da cultura dominante ou legitimada no espaço.

Ao tomarmos o espaço como “campo de lutas”, segundo a acepção de Bourdieu, a partir de situações de confronto direto com o Poder Público, as comunidades locais, mesmo aquelas que não vivenciaram a Pré-serra podem tomar parte da luta. Principalmente, em situações eminentes de reassentamento e desapropriação, em detrimento da implantação de Grandes Projetos, estas populações, mesmo que distantes de qualquer forma de ambientalismo, tendem a formar novos quadros, incorporando-se às lutas em favor da justiça ambiental e a um meio ambiente saudável. Afinal, este repertório já encontra-se disponível no território e pode ser facilmente herdado em situações confrontacionais.

Como isso acontece? Uma explicação inspirada por Bordieu diria que através do *capital cultural* disponível no espaço social. Uma explicação histórico estrutural tillyana diria que isso se dá através de um repertório familiar de ações coletivas que estão à disposição das pessoas comuns, num momento histórico.

A assimilação e interpretação de novos conhecimentos técnicos, ambientais, jurídicos, comunitários e científicos, através de diversos suportes, e veículos na Era da Informação, somados à memória coletiva dos moradores e ao capital cultural presente no território, parece-nos o grande responsável pelo agenciamento humano do Movimento em seus 25 anos de resistência.

Além desta memória coletiva, capital natural e repertório presente no território, a confluência entre identidade e interesse nos movimentos sociais, tão amplamente estudadas tanto pela Teoria do Processo Político (TPP), como pela Teoria dos Novos Movimentos Sociais (TNMS) não poderia deixar de ser citada, juntamente com o fato de que novas identidades coletivas estarem sendo frequentemente construídos na modernidade, através dos **frames**.

O conceito goffmaniano de *frames*¹²¹ (enquadramentos interpretativos) chamou atenção de diversos teóricos da ação social e da psicologia política para uma investigação sobre como as injustiças sociais vêm sendo divulgadas pela mídia. Segundo Alonso (2009), o conceito de *frame* foi acolhido por quase todas as correntes e serviram para aprofundar a discussão sobre diversos temas, que vão do ativismo transnacional ao conceito de repertório.

Snow e Benford (1986, 1992, 2000) redefiniram o conceito de *frame* de Erving Goffman como quadros interpretativos que simplificam e condensam o “mundo exterior”, destacando, codificando e selecionando objetos, situações, acontecimentos, experiências e sequências de ações. Recorrendo à produção de *frames*, os movimentos sociais reduziram a complexidade social a níveis manejáveis pelo indivíduo comum, sinalizando a injustiça de uma dada situação, vinculando-a símbolos e apresentando-a como um problema que requer mobilização (ALONSO, 2009, p. 79).

Concluimos assim, que a dinamicidade deste movimento sempre estará vinculada à interpretação sobre as diversas conjunturas e oportunidades políticas, à construção de identidade, ao comprometimento dos atores, capazes de orientar as campanhas, as argumentações dos grupos de interesses, promovendo alianças nacionais, internacionais, partidárias em uma arena política, onde expressam-se diversas formas de ambientalismo e conflitos socioambientais.

Em síntese, o desenvolvimento da cidadania ambiental e da memória coletiva, a confluência entre interesse e identidade, a interpretação dos *frames* e a formação de redes são aspectos bastante relevantes se quisermos aprofundar nossa percepção sobre a participação dos cidadãos comuns e seu agenciamento humano em situações conflitantes, como a instalação de um megaprojeto urbano na zona de amortecimento de uma floresta urbana. A difusão de *frames* como a conservação dos ecossistemas, a luta pela justiça ambiental, anti-rodovias¹²², anti-aquecimento, queima de combustíveis fósseis entre tantas bandeiras, têm fomentado a formação de redes transnacionais ambientais, sobre as quais trataremos a seguir.

¹²¹ Em *Frame Analysis* (1974), Goffman busca explicar como os “frames” estruturam a percepção dos indivíduos sobre os fenômenos sociais. Segundo DIANI (1995) há dois *frames* típicos do ativismo ambiental. O primeiro: “conservacionista” define o meio ambiente exclusivamente como mundo natural selvagem, vendo qualquer intervenção nele como uma questão técnica, portanto restrita aos cientistas naturais. O segundo: da “Ecologia Política” incorpora o fenômeno urbano no cerne do problema ambiental, atribuindo às causas da degradação ambiental ao estilo de vida moderno/ urbano/ industrial e as contradições frequentes no capitalismo.

¹²² Um dos mais expressivos movimentos anti-estradas é o Reclaim The Streets, que iria se opor, na Inglaterra, ao programa governamental Roads to Prosperity. Em 2001 o RTS, como “uma rede de ação direta que inclui grupos autônomos pelo mundo.

Capítulo 8

AÇÕES TRANSNACIONAIS DA CANTAREIRA

8.1. Entendendo as ações transnacionais da Cantareira

A transnacionalização de ações coletivas se dá quando atores domésticos trabalham repertórios para além das fronteiras nacionais, através do uso de oportunidades políticas proporcionadas por organizações internacionais, agências multilaterais, regimes internacionais ou tratados de política externa, inseridos dentro de um universo de governança global¹²³. Segundo Jacobi (2000), na área ambiental, as redes sociais vem permitindo que atores transnacionais heterogêneos e entidades de diferentes nacionalidades se articulem, influenciem decisões do Estado, dentro de premissas que estimulam cada vez mais *accountability*.

Sem dúvida, a única conexão que a lei positiva (ou seja, criando sanções) pode oferecer é *accountability* baseada na capacidade dos eleitores, individuais ou grupais, de exigir que os representantes expliquem o que fazem, respondam por, sejam responsabilizados [...] Mas a pré-condição mais importante para que um sistema de *accountability* realmente funcione é a atividade dos cidadãos nos fóruns públicos democráticos e na sociedade civil (ARATO, 2001, p.91-101).

Accountability, termo sem tradução para o português, vem sendo frequentemente associado à prestação de contas, ao controle e transparência sobre o investimento público e à responsabilização dos gestores. Segundo Campos¹²⁴, (1990 p.48), a incorporação de *accountable* na administração pública brasileira estaria diretamente relacionada às chances de: a) organização dos cidadãos para exercer o controle político do governo; b) descentralização e transparência do aparato governamental; e c) substituição dos valores tradicionais por valores sociais emergentes. Ao buscar implementar um Grande Projeto Urbano, *Accountability* tornar-se-ia um importante elemento de governança e de prevenção sobre formas de abuso do poder e comportamentos inapropriado por parte dos gestores.

Desde os primeiros confrontos com o poder público na Cantareira, quando lançou-se mão de um amplo repertório de ações coletivas buscando influenciar o poder local, através da interação dos atores com instituições

¹²³ Ainda que o conceito careça de precisão, muitos autores do campo das Relações Internacionais concordam que o conceito de *governança global* seria o conjunto de regimes internacionais. Seu significado muito se aproxima do conceito de *Ordem Mundial* proposto por Bull (2002).

¹²⁴ Livro: *Accountability: quando poderemos traduzi-la para o português?*

internacionais e agências multilaterais de financiamento, o que de fato estava sendo colocado em jogo era a melhora do sistema de *accountability*, bastante incipiente no Brasil¹²⁵, principalmente no que diz respeito à instalação de GPUs e aos impactos socioambientais sobre comunidades locais e ecossistemas globais.

Nas lutas da Cantareira, já em 1989, o Oikos assumiu um importante papel como grupo de pressão ¹²⁶ ao estabelecer aliança com o EDF (Environmental Defense Fund) buscando influenciar a decisão das agências multilaterais como BID e BIRD. Finalmente, em 1994, os ambientalistas haviam consolidado valiosas alianças com organizações internacionais, a fim de obterem o título da Reserva da Biosfera. O Título da Reserva da Biosfera da UNESCO ao Cinturão Verde da cidade de São Paulo foi, sem dúvida, o principal resultado do ativismo transnacional da Cantareira com a participação de organizações anglo-saxônicas, de todas as Américas e até mesmo da África.

Tais ações transnacionais iniciaram-se a partir do ativismo de moradores do Tremembé como o eng. florestal Mauro A. Victor, sua esposa Vera L. Braga e o cantor e compositor, tradutor Malcom Forest, atual presidente da AMAR (Associação de Amigos e Moradores da RBCV-SP).

Como já falamos bastante de Vera no capítulo 2, cabe destacar também figura Mauro Victor ainda atuante no movimento como poucos. Mauro foi exonerado do cargo de diretor do Instituto Florestal durante a ditadura, ainda nos anos 70, devido a um conflito direto com o governador do Estado envolvendo a construção de uma estrada na Unidade de Conservação hoje denominada Caverna do Diabo. Acusado de comunista pelo governo, o ambientalista Mauro Victor, então funcionário público de carreira, exilou-se e atuou por longos anos como consultor da ONU e em diversos programas na América do Sul e Caribe, onde estabeleceu importantes contatos com agências internacionais.

O artista Malcom Forest, de nacionalidade brasileira e norte-americana, completou seus estudos na UCLA (Universidade da Califórnia em Los Angeles),

¹²⁵ O problema da *accountability* no Brasil voltou a ser tema do artigo “Já poderemos traduzi-la para o português?” em 2009.

¹²⁶ Neste contexto, o movimento ambientalista brasileiro ingressava num processo rumo à sua profissionalização e especialização do terceiro setor. Ainda que se constituíssem como um grupo de moradores, estrategicamente, os ativistas buscariam adaptar-se ao novo formato de ação ambientalista, assumindo a representatividade das Organizações Não-Governamentais (ONGs).

onde tomou contato com grupos ambientalistas californiano¹²⁷ nos anos 70. Ao voltar para o Brasil, Malcom Forest, impactado com as mudanças drásticas na paisagem da Cantareira uniu-se com os demais ambientalistas do Tremembé.

Tarrow (2009) chama estes atores de “cosmopolitas enraizados”, isto porque os ativistas transnacionais estariam, ao mesmo tempo que enraizados em contextos *nacionais* específicos, inseridos em redes transnacionais que promovem atividades políticas e ações coletivas globais de contestação. Para entendermos o ativismo transnacional, torna-se fundamental nos valermos novamente do conceito de Estrutura de Oportunidade Política (EOP), agora em um contexto internacional

Através do conceito de “conexão frouxa”, Tarrow (2009) chama atenção para emergência de mecanismos que fazem a ponte entre as estruturas de oportunidades políticas nacionais e internacionais de forma sistemática, sem que a ação local seja deslocada. Tais mecanismos estariam se desenvolvendo entre os Estados, atores não-estatais e as instituições internacionais conforme o gráfico abaixo:

Figura 40 - Gráfico Modelo político simples. Fonte: *Dynamics of Contention* (2001)

¹²⁷ O ideário do movimento ambiental californiano, pioneiro nos E.U.A, a partir dos anos 70, começa incorporar tendências bioregionalistas e uma forte militância anti-automóvel.

O gráfico acima, ajuda-nos a elucidar a influência do “ativismo transnacional” sobre as políticas dos Estados nacionais e a capacidade destes atores de fazerem coalizões com atores “outsiders”¹²⁸ expandindo os limites de suas jurisdições governamentais. Para Tarrow (2005), os movimentos transnacionais possuem um grande potencial para a formação de uma nova política que transcende as formas institucionalizadas do Estado-Nação e das democracias liberais em suas vertentes desenvolvimentistas em uma era de extensa globalização.

Nenhum desses processos mudou radicalmente o equilíbrio global, passando da política nacional à internacional, e todos eles operam dentro de instituições internacionais e de estruturas de poder nacional. Entretanto, analisados em conjunto, apresentam algumas virtudes positivas para os ativistas e defensores dos direitos humanos: Em primeiro lugar, traduzem as normas e práticas internacionais em políticas internas. Em segundo lugar, concedem aos atores nacionais a experiência de trabalhar em instituições internacionais e com aliados externos. E, em terceiro lugar, tanto no caso da transnacionalização quanto das coalizões de insiders/ outsiders, eles podem produzir, no mínimo, coalizões temporárias que cruzam fronteiras, o mais próximo que o mundo conseguiu chegar da criação de movimentos sociais globais (TARROW, 2005, p.9).

8.2. Escalas e conflitos

Para entendermos o conflito ambiental, sob o ponto de vista do ativista transnacional, é imprescindível assimilarmos o conceito de escala de ação como lócus de embates e um dos principais recurso epistemológico dos movimentos.

Ao estudarmos os conflitos socioambientais da Cantareira, percebemos que apesar de alguns atores e grupos sociais atuarem em diversas escalas (local, regional, nacional ou global) cada ator tem um nível principal de eficácia política. Vários tipos de ações (técnica do enxameamento) demandam diferenciados tipos de agentes políticos, atuando cada qual em sua escala de maior influência.

As ações coletivas do atual ciclo de protesto da Cantareira estão sendo compostas por uma variedade formas que vão desde passeatas, abaixo-assinados e ações jurídica e transnacionais, até o ativismo no interior de partidos políticos e instituições públicas. Como diria Brandão (2008, p.14), é fundamental encontrar a

¹²⁸ Tarrow (2000) identificou o que intitulou de “*insiders/ outsiders coalition*” como momento quando as oportunidades nacionais e internacionais estão relativamente abertas.

escala adequada para análise para que “alianças possam ser construídas, e estratégias de resolução dos problemas detectados possam ser implementadas.” Segundo Brandão (2004, p.13): “a escala delimita, desenha e recorta, em processo constante de confrontos e por interação/oposição, compromissos sociopolíticos em movimento conflituoso e contingente”. Dessa forma, as escalas podem tanto servir ao campo epistemológico da Ecologia Política, como categorias para análise dos conflitos socioambientais e ativismo transnacional, revelando-se como ferramentas decisivas para a atuação dos movimentos nos territórios e fora deles.

Atores transnacionais, geralmente, tem uma percepção bastante ampliada das dinâmicas multiescalares dos conflitos e do espaço político e dedicando-se à analisar a influência de um escala sobre a outra com o objetivo de identificar, preparar e acionar os aliados mais importantes para o domínio da disputa. As escalas, além de serem interpretadas pelos sujeitos sociopolíticos como elementos decisivos para a formulação de estratégias de mobilização e contestação, podem ser percebidas, elas mesmas, como o próprio campo de embate dos conflitos. Apresentamos, a seguir, um organograma multiescalar das alianças buscadas pelos ativistas transnacionais da Cantareira, que reflete a própria arena de luta, a partir de 2010.

Figura 41- Gráfico das alianças S.O.S Cantareira 2010-2012 Fonte: Mauro A. M. Victor.

O gráfico ilustra bem como os atores transacionais interpretam a sobreposição de uma escala sobre a outra durante o confronto político. Esta formulação epistemológica permite aos ativistas visualizar a espacialidade da ação contestatória, o *lôcus* do conflito propriamente dito, de modo a poderem acompanhar a dinamicidade do confronto e a formação das redes que se expandem para além do território nacional. Tal estratégia multiescalar de planejamento da ação política tem garantido aos ativistas uma melhor atuação sobre os processos macroestruturais do planejamento governamental e a reprodução de sua campanha em diferentes arenas políticas e *lôcus* de embates.

...esse *lôcus* de embates e enfrentamentos não pode ser definido em si, mas apenas em relação com o outro. Assim, a escala delimita, desenha e recorta, em processo constante de confrontos e por interação/oposição, compromissos sociopolíticos em movimento conflituoso e contingente (BRANDÃO, 2008 , p.13).

Por se tratar, este *lôcus*, de um campo relacional de poder, o objetivo dos ativistas é, sobretudo, ampliar o arco de alianças em diferentes escalas, expandindo a influência do movimento nas esferas municipais, estaduais, nacionais e internacionais. Observem no gráfico como uma série de competências político - administrativas, jurisdições, instituições de governo e instâncias de poder político se sobrepõem ao nível local da municipalidade (em vermelho), onde os impactos e conflitos relacionados da obra são mais visíveis.

Ao centralidade do PROAM¹²⁹ no gráfico é figurativa pois, na verdade, a técnica do ativismo da Cantareira é, como já mencionamos no capítulo anterior, o enxameamento. A organização PROAM foi escolhida pelo grupo mais de antigo de ambientalistas para representar o movimento internacionalmente, por seu histórico de representação junto aos conselhos de política pública, pela proximidade da entidade dos coletiva de entidades ambientalistas em âmbito estadual e federal e principalmente, creio eu, por estar disposta a promover uma ação ambiental muito

¹²⁹ Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental (PROAM), uma organização não-governamental que estimula ações e políticas públicas com a finalidade de tornar o ambiente saudável, principalmente em grandes áreas urbanas.

mais próxima da contestação política, fato raro para a maioria das entidades que hoje dependem quase que totalmente de subsídios dos governos.

8.3. Contra-Rima X Rima do Poder

“Porque será que o RIMA do poder sempre rima com o interesse do empresário?” (Sirkis – Partido Verde)

Como aconteceu em 1988, em 2010, o movimento ambientalista apresentou um novo Contra-Rima, o segundo da história da Cantareira ¹³⁰. Elaborado pelo eng. florestal Mauro A. M. Victor e pelo engenheiro Marco Antônio Garcia Martins ¹³¹ este documento teve como missão:

...dimensionar, ao agente financiador, qual a real dimensão dos impactos ambientais do empreendimento, em visão macro, holística e integrada - com perspectivas não do desenvolvimentismo e do rodoviarismo, mas de ecocities e de sustentabilidade (CONTRA-RIMA, 2010, p.5).

O EIA/RIMA enfatiza somente a economia obtida a partir da adoção de um modelo rodoviário “[...] considerando a velocidade e redução de tempo em viagens para automóveis e veículos comerciais e ainda as possíveis vantagens socioeconômicas com projeção aos anos de 2014 a 2039 (CONTRA-RIMA, 2010, p.67).

Mais uma vez, os atores transnacionais da Cantareira buscariam influenciar a decisão das agências multilaterais, buscando interromper o financiamento. Porém, se em 1989, os EIA/RIMAS do poder eram raros e inexperientes se comparados aos conhecimentos técnicos dos ambientalistas, em 2010, proliferaram-se as consultorias especializadas e a experiência governamental com estes mecanismos de licenciamento.

¹³⁰ O primeiro Contra-Rima da Cantareira foi fundamental para o bloqueio de recursos no valor de US\$ 48 millions do BID sendo encaminhado ao Presidente do BID, na época o Sr. Ortiz Mena com o respaldo do Environmental Defense Fund (EDF), Sierra Club, Audubon Society, Friends of the Earth -UK, Friends of The Earth-Sweden, International Probe e muitas outras ONGs de renome internacional.

¹³¹ Membro da equipe de pesquisa do professor Paulo Saldiva da USP que apoiou a elaboração do documento.

O Contra- Rima dos ambientalistas foi traduzido para o inglês e reuniu em 152 páginas muitas argumentações de diversos representantes do movimento¹³², além pesquisadores renomados¹³³. Por esta razão, convêm aqui tomá-lo como referência para análise das reivindicações e contestações técnicas do EIA/RIMA elaboradas pelo movimento.

A metodologia adotada no EIA do Rodoanel trecho Norte traz uma adaptação da Matriz Clássica de Leopold (1971) e outros autores, apresentando uma concepção de diagnóstico por componente ambiental e sua relação com as áreas direta e indiretamente afetadas pelo empreendimento conforme fases de projeto e execução.

O documento EIA apresentado pelo empreendedor possui dez capítulos sendo: 1.Apresentação; 2.Justificativa do empreendimento; 3.Estudo de alternativas; 4.Caracterização do empreendimento; 5.Diagnóstico ambiental; 6.Marco legal e institucional; 7.Avaliação ambiental; 8.Conclusão; 9. Referências bibliográficas e 10. Equipe técnica, complementados por quatro volumes de anexos, principalmente mapas O documento RIMA possui um volume com os principais resultados do EIA, em linguagem acessível para a maioria das pessoas. O EIA define como objeto de licenciamento:

todas as obras necessárias à construção do Trecho Norte, incluindo as intervenções previstas no interior da futura faixa de domínio, as áreas de apoio necessárias à execução da rodovia, mesmo que temporárias, tais como: canteiro de obras, usinas de solo, usinas de asfalto, bota-fora de material de fresagem e/ou entulho, bota-fora de material excedente de limpeza e/ou resíduos florestais, área para estocagem provisória do horizonte orgânico do solo removido da faixa de domínio, bota-fora para solos moles, bota-fora para material excedente de corte, bota-fora para material retirado da escavação de túneis, áreas de empréstimo e pátios de vigas (Parecer Técnico RBCV sobre o Trecho Norte do Rodoanel, 2010, p. 06)

O Contra-Rima, elaborado por solicitação do PROAM e Coletivo das Entidades Ambientalistas regularmente cadastradas no CONSEMA, chamou a

¹³² Prof. Adhemar D. Fernandes, Prof. Aziz Nacib Ab' Saber, Adriana Clauz B., Adriana Aparecida de Oliveira, Prof. Antônio Manoel Oliveira, Carlos Bocuhy, Dr. Carlos Eduardo de Castro e Souza, Carlos Fernandes, Claude Perret, Dr. Cristina Greco, Eduardo Britto, Dr. E. Ascanio Hoffig de Castilho, Heloísa Dias, Isabel Raposo, Dr. Luis Carlos Bettarello, Luis Jose Clauz, Luis Filipe Castro Santos, Mario Santos, Marcos de Souza, Prof. Paulo Saldiva e Regina Rocha.

¹³³ Entre os pesquisadores envolvidos na elaboração do documento estavam o prof. emérito da USP Aziz Nacib Ab'Saber e o prof. Dr. Paulo Saldiva.

atenção sobretudo ao aspectos ilegais da obra, seja no desrespeito ao Plano Diretor Municipal da cidade de São Paulo, seja na violação às ZEP (Zona Especial de Proteção), ZEPAM (Zona Especial de Preservação Ambiental), ZEPEC (Zona Especial de Preservação Cultural) e ZPDS (Zona de Preservação e Desenvolvimento Sustentável).

A região no entorno do Parque Estadual da Cantareira deveria abrigar Parques em um programa denominado Parques de Borda da Cantareira, o qual contempla sete parques, alguns somente planejados outros já com decreto de utilidade pública. O projeto do Rodoanel no entanto deita por terra todo este projeto do Plano Diretor, pois os parques planejados serão cortados pelo trajeto da obra e um oitavo será utilizado como bota fora para o material excedente de terra (CONTRA-RIMA, 2011, p.128).

O documento¹³⁴ aponta sequencialmente 14 “falácias” do Rodoanel:

1. *não elimina congestionamentos do centro;*
2. *não elimina a poluição do centro;*
3. *não atua como via bloqueada-induz expansão da mancha urbana;*
4. *a remoção de populações viola direitos humanos;*
5. *EIA/RIMA inconsistente, incompleto, tendencioso, não aplica a melhor ciência/tecnologia;*
6. *altos impactos ambientais não mitigados ou compensados;*
7. *massacre vida silvestre;*
8. *previsões iniciais de custos excedidos;*
9. *saúde humana e ambiental, qualidade de vida afetadas;*
10. *legislação constitucional e infra-constitucional violadas;*
11. *processo de licenciamento maculado, anti-democrático;*
12. *não obedece ao macroplanejamento estratégico do espaço urbano e suburbano nem contempla o ordenamento territorial, os municípios atravessados ficarão com os passivos socioambientais;*
13. *trará impactos diretos e indiretos não considerados-aumento das enchentes na bacia hidrográfica do Tietê.*
14. *despreza o patrimônio imaterial da Nação- manifestações artísticas, religiosas, culturais.*

Após o esmiuçamento dos item apresentados acima, os elaboradores do documento concluíram que este projeto só se justifica pelas 4 lógicas particularistas urbanas, a citar: **clientelismo urbano** - voto e assistencialismo; **patrimonialismo urbano** - coalizão mercantil da acumulação urbana a partir de obras públicas, concessionárias de serviços públicos, prestados pelo setor de transportes coletivos e obras de modo a beneficiar o mercado imobiliário); **Coorporativismo urbano** (denuncia o oportunismo e a inexistência de civismo da população); e por fim **empresariamento urbano** - circuito de atores empresariais e financeiros a se beneficiarem com a urbanização sem limites.

¹³⁴ Ibidem, p.3.

Por fim, ao denunciar os mecanismos não democráticos de injustiça ambiental, onde os argumentos das comunidades afetadas não são levados em consideração em favor da circulação do capital, para a tomada de decisão política, o CONTRA-RIMA coloca em xeque a questão da governança.

8.4. Ativismo transnacional da Cantareira de 2010 à 2012

A transnacionalização das ações coletivas ambientais encontra, atualmente, grandes dificuldades de sobrevivência. Além do próprio movimento ambiental estar sofrendo de uma profunda crise discursiva diante do esvaziamento e o desgaste do conceito de desenvolvimento sustentável, a disseminação da ideologia neoliberal, em todos os setores da sociedade, dificulta a formação de novos quadros para o ativismo.

Contudo, a cognição multiescalar sobre o campo de influência do adversário vem possibilitando, ao grupo contestador, a formação de novas redes de cooperação entre atores estatais e não-estatais, nacionais e internacionais nos processos políticos e de licenciamento.

Em 28 de junho de 2010, liderados pelo PROAM, representantes do chamado "coletivo internacional", que reúne 60 entidades ambientais, fizeram uma teleconferência com integrantes do BID em Washington para discutir o licenciamento do Rodoanel Trecho Norte. Por meio de um advogado americano, já havia sido enviado ao BID o novo "Contra-Rima."

Dessa forma, mais uma vez, o objetivo final da ação transnacional dos ambientalistas seria o bloqueio do empréstimo do BID no valor R\$2 bilhões para o Rodoanel, através da contestação do modelo anglo-saxão de licenciamento ambiental, aplicado, sem governança e accountability, nos trópicos.

Esta ação conduzida pelo PROAM, por demanda do Coletivo de Entidades Ambientais do Estado de São Paulo, pretende ser um paradigma contra o modelo anglo-saxão de construção e aprovação dos EIA-RIMA. Essa banalização do instrumento de avaliação ambiental, perpetrada como indústria do carimbo, copia-cola, tem que acabar. Estamos sendo catapultados para uma dimensão de ilusória sensação de crescimento sem limites (CONTRA-RIMA, 2010, p.5).

O Contra- Rima foi entregue ao BID com o objetivo de que fosse instalado, em São Paulo, um Painel de Investigação MIC (Mecanismo Independente de Consulta e Investigação)¹³⁵ para averiguar irregularidades do EIA/RIMA do Rodoanel trecho Norte. Para surpresa de todos, não houve nenhuma resposta formal do BID quanto ao conteúdo do documento, tampouco técnicos do Painel MICI foram designados para apurar as irregularidades no Brasil.

Em maio de 2011, o Presidente do PROAM, Carlos Bocuhy, visitou, em Paris, a Diretoria do Programa MAB (Man and Biosphere) da UNESCO para solicitar uma atitude do diretor Natajan Shwaran em relação aos danos ambientais irreversíveis à área núcleo da RBCV-SP¹³⁶. Segundo os ambientalistas, entre os critérios do BID desrespeitados, destaca-se o fato do traçado do trecho norte Rodoanel afetar zonas núcleos de uma Reserva da Biosfera.

Figura 42 - Traçado Rodoanel passando em área núcleo da RBCV-SP (em verde). Fonte: Dr. Kátia Mazzei, pesquisadora Instituto Florestal (em verde zona núcleo)

¹³⁵ Segundo a comunicação institucional do BID, o MICI (iniciado em setembro de 2010) é “um recurso institucional que permite que os beneficiários de projetos expressem suas preocupações ou reclamações e busquem soluções de uma maneira consensual para promover o cumprimento das políticas ambientais e sociais do Banco. Ele é parte das reformas realizadas para fazer do BID um Banco Melhor” (BID, 2010).

¹³⁶ Nesse sentido, a estratégia estimulada pela UNESCO, através do Programa Man and Biosphere das Nações Unidas, constitui-se como uma importante ferramenta para o ativismo transacional rumo à articulação de redes globais envolvendo diferentes grupos atuantes em prol das RBs.

Ainda em em campanha internacional, Carlos Bocuhy do PROAM foi à Londres levar o apelo pela proteção à RBCV à direção do Programa “Rain Forest Project” (RFP), da Casa Real Britânica. A conversa com Edward Davey, assessor do programa, resultou em propostas de intervenções que ocorreram durante a Conferência Rio + 20, com a apresentação do *caso Rodoanel Trecho Norte* durante a palestra “Desconstruindo a crise civilizacional, um olhar sobre a Rio + 20 - Controle social, existe no Brasil?”, ministrada, pelo eng. florestal Mauro A. M. Victor, com objetivo de sensibilizar a comunidade internacional sobre a ausência de governança no processo de licenciamento brasileiro.

Por se tratar de obra de profundo impacto num dos maiores aglomerados humanos do Planeta e por comprometer a integridade da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo, assim reconhecida pela UNESCO, este é um caso paradigmático a ser relatado na RIO+20, para mostrar até que ponto as chamadas agências multilaterais de desenvolvimento, como o BID, o Banco Mundial, o JBIC, entre outros, realmente estão comprometidas com a sobrevivência planetária, muito mais do que com a falaciosa — sustentabilidade, jargão já tão desacreditado (CONTRA-RIMA, 2010, p.3).

Como podemos notar, mais uma vez, neste ciclo de protesto, foi destacada a figura da RBCV-SP, objeto de disputa e controle social para um ambientalismo brasileiro, que se mobiliza, cada vez mais, em favor de ecossistemas ameaçados, desempenhando um papel dinâmico que se faz repercutir globalmente.

Na apresentação dos ambientalistas da Cantareira na Rio + 20, a contestação sobre EIA/Rima Rodoanel abrangeu 7 dimensões temáticas, como veremos no gráfico a seguir:

Figura 43 - Gráfico apresentado pelos ambientalistas da Cantareira na Rio +20

Notem no gráfico, a questão da governança representada na parte superior da figura hexagonal. O EIA/RIMA como elemento central do gráfico dos ambientalistas e objeto principal da contestação política que se desdobra em 7 dimensões temáticas, tendo 4 escalas (local, regional, nacional e global) vinculadas às esferas legislativa/institucional.

Durante todo o processo de licenciamento, a idéia de Governança foi destacada como a necessidade de democratização e estabelecimento de novas regras que orientem o processo decisório brasileiro. Esta idéia de Governança difere de outra idéia de governança, bastante difundida por agências multilaterais, que melhor se identifica com a maneira pela qual as instituições públicas

encarregadas pela formulação e implementação de políticas econômicas se estabelecem e suas ações e conseqüências sobre o desenvolvimento (CAPELLA, 2008).

O contrário dessa visão meramente institucional e econômica, uma governança participativa busca, sobretudo, alternativas para aplicação de novos instrumentos de controle e *accountability*. Esta busca do movimento ambiental resultou, em 2012, em uma nova aliança do ambientalismo da Cantareira com o “Accountability Counsel” da School of Law da Universidade de Berkeley na Califórnia. Articulada com o apoio do *Students for Economic and Environmental Justice* (“SEEJ”), o objetivo desta aliança tem sido a obtenção de aliados no senado americano, de modo que seja possível fundar um processo de *accountability* no Rodoanel, capaz de reavaliar seus critérios para o financiamento internacional.

Todavia, até abril de 2013, as tentativas de interromper o financiamento internacional não funcionaram. Após a liberação dos recursos do Governo Federal em 2011 no valor de R\$ 1,72 bilhão, em novembro de 2012, o BID anunciou a liberação do maior empréstimo do banco a um empreendimento brasileiro no valor de US\$1,148 bilhão (com juros de 0,8% ao ano). O primeiro desembolso do BID, no valor de US\$ 3,37 milhões, aconteceu em dezembro.

O maior motivo atribuído pelos ambientalistas ao fracasso da interrupção do financiamento foi a não instauração do painel de investigação MICI. Segundo os ambientalistas, a vinda do MICI ao Brasil, prevista para outubro de 2010, não aconteceu devido competente *lobby* de seus oponentes, representantes do governo, junto ao banco.

Apesar de terem recebido constantes denúncias sobre o processo de licenciamento do trecho do Norte do Rodoanel, o Painel presidido pelo *chairman* Werner Kiene não compareceu ao Brasil, alegando aos ambientalistas falta de recursos. Quando as denúncias dos ambientalistas, apoiadas pela Berkeley enfim chegaram à 26 membros do senado americano, criando certa repercussão internacional, o BID prometeu novamente vir ao Brasil para instaurar o tal painel. Os ambientalistas continuam aguardando e tem esperanças de brecar os recursos, mesmo após ter sido conferida a licença de instalação ao empreendimento.

CONCLUSÃO FINAL

A *Teoria do Processo Político* de Tarrow, posteriormente chamada por Tilly de *Teoria do Confronto Político*, salienta que mudanças nas Estruturas de Oportunidades Políticas (EOPs) influenciam diretamente o surgimento de movimentos sociais, gerando novas possibilidades para grupos sociais se mobilizarem. De fato, é possível observar que as ações coletivas da Cantareira e seus ciclos de protesto foram bastante impulsionados pelas dimensões formais e informais dos cenários políticos que se seguiram desde a chamada transição democrática até os dias de hoje.

O ambientalismo emergente no país foi se constituindo, a partir da multiplicidade de temas transversais associados ao meio ambiente e à qualidade de vida. Ao ampliar sua própria agenda, tornou-se possível, ao ambientalismo, expandir-se de uma orientação bissetorial (diálogo tradicional com o Estado) para uma orientação multissetorial (VIOLA, 1987), capaz de estabelecer elos e relações dialógicas com movimentos comunitários, entidades governamentais e não-governamentais, setores técnicos científicos e empresas.

Segundo Viola & Leis (1992), o ambientalismo brasileiro se ampliou aos demais setores da sociedade brasileira em três momentos distintos:

- 1) **Bissetorial:** A partir da década de 70 com o diálogo entre grupos de base e agências estatais ambientais sobre o controle da poluição urbano-rural e a preservação de ecossistemas naturais;
- 2) **Multissetorial:** Na segunda metade da década de 1980 a partir da disseminação da preocupação governamental e da sociedade civil sobre deterioração ambiental (VIOLA; LEIS, 1992);
- 3) **Multissetorial orientado para o desenvolvimento sustentável:** a partir da década de 90 com a preparação da RIO 92 que seria a consolidação do multissetorialismo com a disseminação dos ideais de desenvolvimento sustentável (VIOLA; LEIS, 1995).

Segundo Viola & Leis (1995, p. 134), a partir da segunda metade da década 80, a progressiva disseminação da preocupação pública com a deterioração ambiental transforma o ambientalismo num movimento multissetorial e complexo constituído por oito setores principais (os dois primeiro já existentes):

- ☒ o ambientalismo *stricto sensu*: as associações e grupos comunitários ambientalistas, que agora diferenciam-se em três tipos (profissionais, semiprofissionais e amadoras) e atingem um total de aproximadamente setecentos em 1989;
- ☒ o ambientalismo governamental: as agências estatais do meio ambiente (no nível federal, estadual e municipal);
- ☒ o sócio-ambientalismo: as organizações não-governamentais, sindicatos e movimentos sociais que têm outros objetivos precípuos, mas incorporam a proteção ambiental como uma dimensão relevante de sua atuação;
- ☒ o ambientalismo dos cientistas: as pessoas, grupos e instituições que realizam pesquisa científica sobre a problemática ambiental;
- ☒ o ambientalismo empresarial: os gerentes e empresários que começam a pautar seus processos produtivos e investimentos pelo critério da sustentabilidade ambiental;
- ☒ o ambientalismo dos políticos profissionais: os quadros e lideranças dos partidos existentes que incentivam a criação de políticas específicas e trabalham para incorporar a dimensão ambiental no conjunto das políticas públicas;
- ☒ o ambientalismo religioso: as bases e representantes das várias religiões e tradições espirituais que vinculam a problemática ambiental à consciência do sagrado e do divino;
- ☒ o ambientalismo dos educadores (da pré-escola, primeiro e segundo graus), jornalistas e artistas fortemente preocupados com a problemática ambiental e com a capacidade de influir diretamente na consciência das massas (op. cit., p. 134).

O ambientalismo da Cantareira, em seus primeiros ciclos de protesto, de 1989 até a declaração da RBCV-SP pela UNESCO, manifestou-se, expressivamente, em 6 setores acima mencionados, com exceção do ambientalismo empresarial e dos políticos profissionais. A presença da igreja católica foi bastante expressiva, assim como a dos educadores da escola formal.

Após a criação da RBCV-SP, observamos uma predominância do ambientalismo *Stricto sensu e governamental*, principalmente centrado na figura do Instituto Florestal que assumiu responsabilidades com a Agenda do Programa MaB da UNESCO em uma estrutura de Estado. Como consequência desta “estatização” do movimento, no período de 1994 à 2002 este afastou-se de sua postura mais combativa e urbana característica do socioambientalismo dos anos 70 para adotar a língua franca dos grupos ambientalista pós-Rio 92: o “neo-conservacionismo” (ALONSO; COSTA; MACIEL, 2007), mais voltado para o

desenvolvimento de projetos junto às populações tradicionais, rurais e peri-urbanas vivendo em interação com o ambiente natural.

Com o retorno do projeto Rodoanel em 2000, agora com o nome de Rodoanel Mário Covas, pouco a pouco o movimento começa a resgatar suas origens, através do ativismo dos moradores do Tremembé e dos condomínios da porção norte do entorno do PEC. Este ciclo de protesto, comandado por uma elite bastante preparada intelectualmente e atuante politicamente, foi páreo para um Governo que consolidava seus conhecimentos administrativos em torno do processo de licenciamento, mas que ainda pecava pela pressa e emergência vontade política.

Ao passar por mananciais da Serra da Cantareira, a escolha do traçado foi bastante infeliz, além de afetar cidadãos que tinham todas as condições de argumentarem na arena política. Tal competência, todavia, não impediu que o Governo do Estado, desse xeque mate no movimento ao fazer uso do AAE (Avaliação Ambiental Estratégica). O desmembramento do licenciamento por trechos foi um forte componente para o enfraquecimento deste movimento ambiental que havia se consolidado com a aliança entre ambientalistas das região Norte e Sul da metrópole.

Para sorte do Governo, o *ecologismo de condomínio*¹³⁷ do **S.O.S Cantareira I** durou somente o tempo em que o Rodoanel ameaçava a porção Norte da Cantareira, ou seja, até que os moradores tivessem a garantia de que o Rodoanel não incomodaria mais a qualidade da vida local¹³⁸ e fosse parar em outras bandas.

Ao contrário dos outros ciclos de protestos, bastante elitizados, o quarto ciclo de protesto da Cantareira, o qual chamamos de S.O.S Cantareira II e se refere ao momento atual do confronto, esteve predominantemente caracterizado pelo “Ecologismo dos pobres” e pelo ambientalismo dos políticos profissionais.

¹³⁷ Chamo ecologismo de condomínio aquele que arregimenta pessoas, cuja principal preocupação é “não mexam no meu pedaço”. Apesar da sua predominância no terceiro ciclo de protesto, essa característica não significa que algumas lideranças do S.O.S Cantareira não tivessem preocupações mais universalizantes com a causa ambiental e com o próprio território em disputa.

¹³⁸ Em 2010, os moradores do condomínio Itatinga mobilizaram recursos para contratação de peritos e advogados que apontassem as inconsistências do EIA/RIMA. O mesmo grupo não se manifestou nos outros ciclos de protesto, o mesmo aconteceu com os moradores dos condomínios de Mairiporã que nem sequer se manifestaram em relação a traçado na porção Sul do PEC.

Ao afetar diretamente cidadãos sem tantas habilidades para argumentarem em arenas políticas, o ciclo iniciado em 2010 foi um prato cheio para parlamentares às vésperas de uma eleição municipal firmarem seu eleitorado defendendo os interesses desta população afetada, incomparavelmente mais numerosa que a população dos ciclos anteriores.

A única região da Serra da Cantareira que manteve -se presente em todos os ciclos de protesto estudados, independente do projeto ou traçado proposto foi o bairro do Tremembé. Além da história do bairro, a qual nos referimos nos capítulos 1 e 2 desta dissertação, acreditamos que o acesso privilegiado dos moradores do distrito ao PEC e ao PEAL¹³⁹ tornou estas Unidades de Conservação parte da vida desta população, o que resultou num maior sentido de pertencimento e territorialidade, facilitando o agenciamento humano no movimento ambiental.

Todos os ciclos de protestos e contestação política da Cantareira em seus 25 anos de resistência tiveram em comum uma orientação *socioambiental*, o que caracteriza bem nossos estudo no campo da Ecologia Política.

Os 25 anos do movimento socioambiental e urbano da Cantareira contribuíram amplamente para a ampliação do debate em torno de Unidades de Conservação, mostrando a impossibilidade de reduzir suas questões à uma abordagem meramente conservacionista ou utilitária da natureza e dos serviços ambientais.

Foi possível mostrar, através deste estudo de caso, como, atualmente, muitos conflitos socioambientais e movimentos populares urbanos vem sendo motivados pelos impactos gerados pela implantação de GPUs. Principalmente em países em desenvolvimento, grandes florestas urbanas como a Cantareira, Tijuca e Mumbai (na Índia) têm um histórico bastante sensível de injustiça ambiental. A proximidade das florestas, UCs, APAS com grandes cidades em desenvolvimento acelerado geram maiores riscos de contaminação, degradação, extinção à biodiversidade, poluição, além de grande vulnerabilidade para população residente no entorno.

Diante do agravamento da crise ambiental, a politização da Ecologia ou a ecologização da Política, torna-se fundamental para os estudos relacionados às

¹³⁹ Taipas e Brasilândia, apesar de estarem na divisa com o PEC, não possuem núcleos de visitação próprios. Guarulhos somente ganhou um núcleo de visitantes (Núcleo Cabuçu) em junho de 2008.

florestas urbanas. No meio urbano, os diversos tipos de ambientalismo incorporam uma multiplicidade de demandas sociais e grupos de interesses variados, não se restringindo apenas ao um pequeno círculo de ativistas, ou uma elite, mas se expandindo por diversos segmentos da sociedade, demais movimentos sociais, congregando uma ampla gama de atores que buscam dar uma maior abrangência às suas demandas sociais e direitos democráticos em um movimento, simultaneamente, local e global em favor de florestas urbanas.

Novas abordagens transdisciplinares dos conflitos socioambientais envolvendo florestas urbanas devem emergir, diante da complexidade dos aspectos antrópicos, antropológicos, ecológicos, políticos e territoriais envolvendo as disputas pela terra urbana e a luta em defesa dos remanescentes florestais das grandes cidades.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFIA

ABERS, R; KECK, M. E. **Práticas Deliberativas: A construção de poder decisório nos comitês de bacia hidrográfica**. Encontro da Associação Brasileira de Ciência Política, 6º, 2007.

AICHER, C. **A política florestal européia: um sonho ou uma realidade?** Ciência Florestal, v. 14, n. 2, 2004.

ACSELRAD, H. **Justiça ambiental e construção social do risco**. Trabalho apresentado no XIII Encontro da Associação Brasileira de Estudos Populacionais, realizado em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil de 4 a 8 de novembro de 2002.

_____. **Justiça Ambiental: Narrativas de Resistência ao Risco Social Adquirido**. In: Encontros e Caminhos: Formação de Educadoras(es) Ambientais e Coletivos Educadores. Brasília:MMA, 2005.

ACSELRAD, H; HERCULANO, S; PÁDUA, J. A. **Justiça Ambiental e cidadania**. Relume Dumará: Rio de Janeiro, 2004.

ALEXANDER. J; GIESEN, B; MAST, J. **Social performance: symbolic action, cultural pragmatics and ritual**. Cambridge: Cambridge University Press, 2006.

ALMEIDA, A. W. B. **Refugiados do desenvolvimento: os deslocamentos compulsórios de índios e camponeses e a ideologia da modernização**. Travessia, São Paulo, n. 25, p. 30-35, 1996.

ALONSO, A; COSTA, V. . **Ciências Sociais e Ambiente no Brasil: um Balanço Bibliográfico**. Revista Brasileira de Informação Bibliográfica em Ciências Sociais, São Paulo, v. 53, p. 35-78, 2002.

ALONSO, A; COSTA, V; MACIEL, D. **Identidade e estratégia na formação do movimento ambientalista brasileiro**. Novos Estudos. CEBRAP, v. 79, p. 151-167, 2007.

ALONSO, A. **Repertório - história de um conceito**. Sociologia & Antropologia, v. 2, p. 21-41, 2012.

_____. **As teorias dos movimentos sociais - um balanço do debate.** Lua Nova (Impresso), v. 76, p. 49-86, 2009.

ANGILELI, C.M.M. **Chão.** 2012. Tese (Doutorado em Paisagem e Ambiente) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16135/tde-30082012-092124/>>. Acesso em: 2013-02-20.

ARATO, A. **Representação, soberania popular e accountability.** Lua Nova. Nº 55-56, 2002.

BLUMER, H. **El interaccionismo simbolico: perspectiva y metodo.** Barcelona, [1969] 1982.

BRANDÃO, C. **A espacialidade da riqueza: notas teóricas sobre as principais determinações da dimensão espacial do desenvolvimento capitalista.** Rio de Janeiro, Cadernos IPPUR, v. XV, n. 1, p. 119-134, jan./jul., 2001.

_____. **Territórios com Classes Sociais, Conflitos, Decisão e Poder.** In: ORTEGA, A. C.; ALMEIDA F., N. A. (organizadores) (2007). Desenvolvimento territorial, segurança alimentar e economia solidária. Campinas, Editora Alínea, 2007.

_____. **Desenvolvimento, território e escalas espaciais. Compreendendo a complexidade sócioespacial contemporânea: o território como categoria de diálogo interdisciplinar.** Editora da UFBA, Salvador[Links], 2008.

_____. **Pactos em Territórios: Escalas de abordagem e ações pelo Desenvolvimento:** o&s - v.15 - n.45 - Abril/Junho - 2008.

_____. **Estratégias hegemônicas e estruturas territoriais: o prisma analítico das escalas espaciais.** Bahia Análise & Dados, Salvador, v. 21, n. 2, p. 303-313, abr./jun. 2011.

BRITTO, E. **São Paulo Tramway Tremembé**. Ed. Prancom, São Paulo, 1999.

BONFIM, F. R. S. **Governança Ambiental e Unidades de Conservação do Meio Ambiente: Uma Abordagem Institucionalista**. Dissertação apresentada à Fundação Getúlio Vargas, 2007.

BONDUKI, N. **Origens da habitação social no Brasil. Arquitetura moderna, Lei do Inquilinato e difusão da casa própria**. São Paulo: Estação Liberdade; FAPESP, 1998.

BOURDIEU, P. **The Social Space and the Genesis of Groups Theory and Society**. Vol. 14, No. 6. , pp. 723-744, Nov., 1985.

_____. **Os três estados do capital cultural**. In: NOGUEIRA, Maria Alice; CATANI, Afrânio (Org.). *Escritos de educação*, Ed. Petrópolis: Vozes, 1998.

BOHMAN, J. **Public Deliberation: pluralism, complexity, and democracy**. Massachusetts: Mit Press, 1996.

BULL, H. **A sociedade anárquica**. Brasília: UNB, IPRI, 2002.

CAMPOS, A. M. **Accountability: quando poderemos traduzi-la para o português?** Revista de Administração Pública, Rio de Janeiro, fev./abr. 1990.

CAPELLA, A. **Menos governo e mais governança? Repensando a lógica da ação estatal**. Encontro da Associação Brasileira de Ciência Política (ABCP), 6º, Campinas: UNICAMP, v. 29, 2008.

CASTELLS, M. **A galáxia Internet: reflexões sobre a Internet, negócios e a sociedade**. Jorge Zahar Editor Ltda, 2003.

CELECIA, J. **El fenómeno urbano y el programa MAB de Unesco - Un resurgimiento esperado, las Reservas de Biosfera en ambientes urbanos**. Revista Ambiente Digital, n. 96, 2006.

COHEN, M. J. **Risk society and ecological modernisation alternative visions for post-industrial nations**. Futures 29.2, 1997.

DASMANN, R. F. **National parks, nature conservation, and "future primitive"**. In: BODLEY, J. H. (Ed.). Tribal people and development issues: a global overview. Mountain View: Mayfield Publishing Company, 1988. p. 301-310.

DIANI, M. **Green networks. A structural analysis of the Italian environmental movement**. Edimburgo: Edinburgh University Press, 1995.

DIEGUES, A. C. **O mito moderno da natureza intocada**. São Paulo: HUCITEC / NUPAUB – USP, 1996.

Diegues, A. et all. **Biodiversidade e Comunidades tradicionais no Brasil**. NUPAUB-USP, São Paulo, 2000.

DOS SANTOS, R. C. **Os movimentos sociais urbanos: questões conceituais relacionadas à práxis**. Programa de Pós-Graduação - UNICAMP. s/d.

DROMI, R. Procedimento administrativo. Ediciones UNSTA, Argentina, 1982.

DRYZEK, J. **Legitimidade e Economia na democracia deliberativa**. In: COELHO, Vera Shattan; In: NOBRE, Marcos (orgs.). Participação e Deliberação: Teoria Democrática e Experiências Institucionais no Brasil Contemporâneo. São Paulo: Ed. 34, 2004.

ELIASOPH, N. **Close to home: the work of avoiding politics**. In: Theory and Society, v.26, 1997, pp.605-647. In: Guicheney H; Marques A. A formação de contextos deliberativos para o entendimento negociado de questões coletivas em foco a Audiência Pública do processo de Licenciamento Ambiental de uma Pequena Central Hidrelétrica. II COMPOLÍTICA, FAFICH- UFMG, Belo Horizonte, 2007.

FERNANDES, B. M. **Movimento social como categoria geográfica**. São Paulo, Terra Livre, 2000.

FIGUERÔA, S. F. de M. **As Ciências Geológicas no Brasil: uma história social e institucional, 1875-1934**. São Paulo: Hucitec, 1997.

FREITAS, C. F. S. **Direito à moradia e Proteção Ambiental nas cidades Brasileiras**. In: SIMPURB - Simpósio Nacional de Geografia Urbana, Brasília, 2009.

GOFFMAN, E. **The frame analysis of talk**. The Goffman reader, 1974.

GOHN, M.G. **História dos movimentos e lutas sociais: a construção da cidadania dos brasileiros**. Edições Loyola, 1995.

_____. **Teoria dos Movimentos Sociais**. Edições Loyola., São Paulo, Brasil. 1997

_____. **Empoderamento e participação da comunidade em políticas sociais**. Saúde e Sociedade, v. 13, n. 2, p. 20-31, 2004.

FERNANDES, B. M. **Movimento social como categoria geográfica**. São Paulo: Terra Livre, 2000.

FERRAZ, I.V.R.F. **O conceito de Urban Forestry em movimento**. Anais do I Congresso de Florestas Urbanas. Secretaria do Verde e Meio Ambiente de São Paulo.”, São Paulo, 2011.

_____. **Audiências públicas como espaço de visibilidade de conflitos socioambientais**. Anais do I Congresso Internacional Interdisciplinar em Sociais e Humanidades (CONINTER), Universidade Federal Fluminense (UFF) Niterói, Rio de Janeiro, 2012

FERREIRA, L. C. **A floresta intransitiva: conflitos e negociações na Mata Atlântica**. Tese de doutoramento UNICAMP, São Paulo, 1996.

_____. **Confronto e legitimação: o ambientalismo brasileiro nos anos de 1990. Ambientalismo no Brasil: passado, presente e futuro**. Instituto Socio-Ambiental, São Paulo, ISA/SMA ,1997.

_____. **Conflitos sociais contemporâneos: considerações sobre o ambientalismo brasileiro**. Ambiente & sociedade, v. 2, n. 5, p. 35-54, 1999.

_____. **Conflitos Sociais e uso de recursos naturais: breves comentários sobre modelos teóricos e linhas de pesquisa**. Política & Sociedade, Florianópolis, v. 04, n.7, 2005.

FINK, D.R; MACEDO, A. C. H. **Roteiro para licenciamento ambiental e outras considerações. Aspectos jurídicos do licenciamento ambiental**. 2ª ed. Forense Universitária, Rio de Janeiro, 2002.

FLORESTAL, Instituto. **Parecer Técnico RBCV sobre o Trecho Norte do Rodoanel**, São Paulo, 2011.

FUKS, M. **Arenas de Ação e Debate Públicos: Conflitos Ambientais e a Emergência do Meio Ambiente enquanto Problema Social no Rio de Janeiro**. Revista de Ciências Sociais, Rio de Janeiro, Vol. 41, nº 1, 1998

HABERMAS, J. **The Theory of communicative action: vol.II Lifeworld and system: a critique of functionalism reason**. Boston: Beacon Press, 1987.

_____, J. **Direito e Democracia: entre facticidade e validade**. Vol. I/ Jürgen Habermas; Tradução: Flávio Beno Siebeneichler, Rio de Janeiro: Ed. Tempo Brasileiro, 1997;

_____, J. **Conhecimento e Interesse**. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.

HAESBAERT, R. **Des-territorialização e Identidade: a rede “gaúcha” no Nordeste**. Niterói: EdUFF, 1997.

_____. **Identidades territoriais: entre a multiterritorialidade e a reclusão territorial**. In: Identidade e territórios: questões e olhares contemporâneos. Rio de Janeiro, p. 33-56, 2007.

HALBWACHS, M. **A memória coletiva**. São Paulo: Biblioteca Vértice, 1990.

HARVEY, D. **Espaços de Esperança**. Trad. de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves São Paulo: Edições Loyola, 2004.

_____. **A produção Capitalista do espaço**. Annablume, 2005.

_____. **Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution**. Verso, 2012.

HERLING, T. **A floresta em São Paulo, a cidade na Cantareira: fronteiras em transformação.** Tese de Doutorado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP (FAU / USP), São Paulo: 2002.

_____. **A zona de fronteira entre a cidade e a Serra: a arquitetura dos espaços banais.** Memorial de Qualificação, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP (FAU / USP), São Paulo: 2000.

JACOBI, P. R. **Environmental Problems In Sao Paulo: The Challenge For Co-Responsibility And Innovative Crisis Management.** Journal of Contingencies and Crisis Management, Oxford, v. 5, n. 3, p. 131-139, 1997.

JACOBI, P. et al. **A saúde como direito e como serviço.** Pensamento Social e Saúde, 7, 1991.

JACOBI, P. R. **Meio ambiente e redes sociais: dimensões intersetoriais e complexidade na articulação de práticas coletivas.** Revista de Administração pública, v. 34, n. 6, 2000.

JACOBI, P. R. **Educação e meio ambiente-transformando as práticas.** Revista Brasileira de Educação Ambiental, n 0 , 2004.

KOGA, D. **Medida de cidades: entre territórios de vida e territórios vividos.** São Paulo: Cortez, 2003.

LANGENBUCH, J. R. **A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana.** São Paulo: Biblioteca Geográfica Brasileira, 1971.

LA ROVERE, E. **Sociedade tecnológica, a democracia e o planejamento.** In Goldenberg, Mirian "Ecologia Ciência e Política". Rio de Janeiro, 1992.

LASCHEFSKI, K; COSTA, H. S. de M. **Segregação Social como Externalização dos Conflitos Ambientais: A Eliminação do Meio Ambiente na APA-Sul, Região Metropolitana de Belo Horizonte.** Ambiente e Sociedade, Campinas XI, nº2, 2008.

LEIS, H. R. **A modernidade insustentável: as críticas do ambientalismo à sociedade contemporânea.** São Paulo, Ed. Vozes, 1999.

_____. **Um modelo político-comunicativo para superar o impasse do atual modelo político-técnico de negociação ambiental no Brasil.** In: CAVALCANTI, C. (Org.). Meio ambiente, desenvolvimento sustentável e políticas públicas. São Paulo e Recife: Editora Cortez e Fundação Joaquim Nabuco, 1997.

LEFÈBVRE, H. [1968]. **O direito à cidade.** Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo, Centauro, 2008.

_____. [1970]. **A revolução urbana.** Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 1999.

_____. [1984]. **La Production de 'espace.** Paris: Anthropos, 2000.

_____. **A vida cotidiana no mundo moderno.** São Paulo: Ática, 1991.

LEFF, E. **Saber ambiental. Sustentabilidade, racionalidade, complexidade poder.** Ed. Rev. e Aumen. Trad. de Lúcia Mathilde Endlich Orth. Petrópolis: Vozes, 2001.

LENZI, C. L. . GIDDENS, A. **Sociologia, Política e a Questão Ecológica.** In: XI Congresso Brasileiro de Sociologia, 2003, Campinas. XI Congresso Brasileiro de Sociologia, 2003.

_____. **A política democrática da sustentabilidade: os modelos deliberativo e associativo de democracia ambiental.** Ambiente e sociedade, Vol. IV, Campinas, 2009.

LITTLE, P. E. **Territórios Sociais e Povos tradicionais no Brasil: por uma antropologia da territorialidade.** Série Antropológica, Brasília, 2002.

_____. **Ecologia Política como Etnografia: um guia teórico e metodológico.** Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 12, n. 25, 2006.

LOPES, J.S.L. **Sobre processos de "ambientalização" dos conflitos e sobre dilemas da participação.** Horizontes antropológicos, v. 12, n. 25, p. 31-64, 2006.

MACIEL, M. A. **A importância da adoção da Avaliação Ambiental Estratégica no Brasil.** In: Âmbito Jurídico, Rio Grande, XIII, n. 82, nov. 2010. Disponível em: <http://

www.ambito-juridico.com.br/site/index.php n_link=revista _artigos _leitura&artigo_id=8704. Acesso em fev. 2013.

MAGALDI, C. **O Público e o Privado - Propriedade e interesse cultural**. In: O direito à memória: patrimônio histórico e cidadania. São Paulo: DPH, 1992.

MARTÍNEZ, A., J. **O ecologismo dos pobres: conflitos ambientais e linguagens de valoração**. Trad. Mauricio Waldman. São Paulo: Contexto, 2007.

MANSBRIGDE, J. **Everyday talk in deliberative system**. In MACEDO, Stephen (ed.). *Deliberative Politics: essays on democracy and disagreement*. Oxford: Oxford University Press, 1999.

MARTINS, J. S. **Fronteira: A degradação do outro nos confins do humano**. São Paulo: Hucitec, 1997.

MCADAM, D.; TARROW, S.; TILLY. **Dynamics of contention**. Nova York: Cambridge University Press, 2001.

_____. [1996]. **Para mapear o confronto político**. In: Lua Nova, São Paulo, 2009.

MCCARTHY, J. D.; ZALD, M. N. **Resource mobilization and social movements: A partial theory**. *American journal of sociology*, 1977.

MCCORMICK, J. **Rumo ao paraíso: a história do movimento ambientalista**. Rio de Janeiro. Relume-Dumará, 1992.

MELO, A. G. et al. **Fragmentos Florestais Urbanos**. *Revista Científica Eletrônica de Engenharia Florestal* Ano IX - Volume 17 – Número 1 – Garça, SP . Fev. 2011.

MELO, M. A. B. C. **Ingovernabilidade: Desagregando o Argumento**. In: Valladares (org.), *Governabilidade e Pobreza*. Rio de Janeiro, Ed. Civilização Brasileira, 1995.

MILANEZ, B. **Modernização ecológica no Brasil: Desenvolvimento e Meio Ambiente**, n. 20, p. 77-89, Editora UFPR, jul./dez. 2009.

MOL, A. P. J., Spaargaren, G. **Environment, modernity and the risk society: the apocalyptic horizon of environmental reform**. *International Sociology*, 1993.

MONTE-MÓR, R. L. **O que é o urbano, no mundo contemporâneo**. Cedeplar, Universidade Federal de Minas Gerais, 2006.

MORRIS, A; STAGGENBORG, S. **Leadership in Social Movements**. In: now, D; Soule, S. A.; Kriesi, H. (orgs.). *The Blackwell Companion to Social Movements*. MA, Oxford, Australia: Blackwell Publishing, 2004.

MUNIZ, L. M. **Ecologia Política: o campo de estudo dos conflitos sócio-ambientais**. Revista Pós Ciências Sociais v.6, n.12, 2009.

NEVES, W. **Biodiversidade e sociodiversidade: dois lados de uma mesma equação**. In: *Desenvolvimento sustentável nos trópicos úmidos*, L.E. Aragón. Belém: UNAMAZ, 1992.

NEVES, A. L. **Dos Movimentos Sociais aos Sócio-Espaciais e Sócioterritoriais: uma Tentativa de Compreensão dos “Movimentos” Pela Perspectiva Geográfica**. Universidade Federal Fluminense (UFF), REVISTA NERA – ANO 7, N. 5 – ISSN 1806-6755, Agosto de 2004.

NORA, P. [1984]. **Entre Memória e História: A problemática dos lugares**. Revista Projeto História, do Departamento de História de Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 1993.

OFFE, C. **New social movements: challenging the boundaires of institutional politics**. Social Research. 52(4):817-68, 1985.

_____. **Political institutions and social power: conceptual explorations. Rethinking Political Institutions: the Art of the State**. New York University Press, New York, p. 9-31, 2006.

PAOLI, M. C. **Memória, história e cidadania: o direito ao passado**. In: *O direito à memória: patrimônio histórico e cidadania*. São Paulo: DPH, 1992.

PINHO, J. A. G. SACRAMENTO, A. R. S. **Accountability: já podemos traduzi-la para o português?** Rev. Adm. Pública [online]. vol.43, n.6, pp. 1343-1368, 2009.

POLLAK, M. . **Memória, esquecimento, silêncio**. *Revista Estudos Históricos*, 2(3), p.3-15,1989.

PUGLIESA, F. **As águas do passado e os reservatórios do Guaraú, Engordador e Cabuçu: um estudo de arqueologia industrial.** Tese de Doutorado – Arqueologia-USP, São Paulo, 2007.

RICH, B. **Mortgaging the Earth - The World Bank, Environmental Impoverishment, and the Crisis of Development.** Beacon Press, Boston, 1994.

SÁNCHEZ, L. E. **Avaliação ambiental estratégica e sua aplicação no Brasil.** Disponível em: <<http://www.iea.usp.br/iea/aaeartigo.pdf>>, acesso em: 28/09/2010.

SANT'ANNA, D. B. **Cidade das águas- Usos de Rios, Córregos, Bicas e Chafarizes em São Paulo (1822- 1901)** Ed.SENAC, 2007.

DOS SANTOS, B. **O Estado, o Direito e a Questão Urbana. Revista Crítica de Ciências Sociais.** (1982) <<https://estudogeral.sib.uc.pt/jspui/handle/10316/10792>> acesso em 13/04/2011.

DOS SANTOS, B. **Para Além do Pensamento Abissal das Linhas Globais. A Uma Ecologia de Saberes.** Novos Estudos 7, 2007.

SÃO PAULO (Estado) , Secretaria do Meio Ambiente. **Plano de Manejo da Cantareira** (2009). Disponível em: <http://www.fflorestal.gov.br>, acesso em 2011.

SARTI, A. C. **Floresta urbana: propostas de gestão e subsídios para políticas públicas em Rio Claro.** Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas de Rio Claro, 2009.

SCHILLING, F. **O estado do mal-estar: corrupção e violência.** São Paulo Perspec. vol.13 no.3 São Paulo July/Sept, 1999. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88391999000300007&lng=en&nrm=iso>. access on 10 Mar. 2013. <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-88391999000300007>.

SEABRA, O. C. de L. **A insurreição do uso.** In: MARTINS, J. de S. (Org.). Henri Lefèbvre e o retorno à dialética. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **São Paulo: a cidade, os bairros e a periferia.** In: Ana Fania Alessandri Carlos; Ariovaldo Umbelino de Oliveira. (Org.). Geografias de São Paulo. Representação e crise da metrópole, 2004.

SILVA, L. S. **Proteção ambiental e expansão urbana: a ocupação ao sul do Parque Estadual da Cantareira.** Dissertação (Mestrado). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/90/90131/tde-23112011-141803/>>. Acesso em: 2013-02-20.

SILVA, L. S. ; GROSTEIN, M. D. . **A cidade e a floresta: uma abordagem histórica.** In: Anais do IV Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ambiente e Sociedade (ANPPAS), Brasília, 2008.

SMITH, G. **Deliberative democracy and the environment.** London: Routledge, 2003.

TARROW, S. **The new transnational activism.** Cambridge University Press, 2005.

_____. **Outsiders insiders e Insiders outsiders:** entre a ação pública nacional e transnacional em prol dos direitos humanos. Caderno CRH, Salvador, v. 22, n. 55, p. 151-161, Jan./Abr. 2009.

TELLES, V. **Sociedade civil, direitos e espaços públicos.** Polis 14, 1994.

TILLY, C. **From Mobilization to Revolution.** Reading M.A., Addison-Wesley, Michigan, 1978.

_____. **Movimentos sociais como política.** Revista Brasileira de Ciência Política, n. 3, 2010.

_____. **Cycles of collective action: between moments of madness and the repertoire of contention.** In: Traugott, Mark (org.). Repertoires and cycles of collective action. Durham, NC: Duke University Press, 1995.

_____. **Contentious performances.** Cambridge University Press, 2008.

THOMPSON, E. P. **A formação da classe operária inglesa**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 3 v.1987.

TOURAINÉ, A. An introduction to the study of social movements. Social Research, 1995.

VICTOR, M, et al. **Cem anos de devastação revisitada 30 anos depois**. Ministério do Meio Ambiente, 2005.

VILAR, D. D. **Água aos cântaros: os reservatórios da Cantareira. Um estudo da arqueologia industrial**. Tese (doutorado) – Arqueologia-USP, São Paulo, 2007.

VIOLA, E.; LEIS, H. R. **A evolução das políticas ambientais no Brasil, 1971-1991**. In: HOGAN, D. & FREIRE, P. (orgs.) Dilemas socioambientais e desenvolvimento sustentável. Campinas, Ed. Unicamp, 1992.

_____. **O ambientalismo multissetorial no Brasil para além da Rio-92: o desafio de uma estratégia globalista viável**. Meio Ambiente, Desenvolvimento e Cidadania: Desafios para as Ciências Sociais, 1995.

VIOLA, E. **O movimento ecológico no Brasil (1974-1986); do ambientalismo à ecopolítica**. In: Revista Brasileira de Ciências Sociais (São Paulo) Vol. 1, N° 3, 1987.

YIN, R. K. **Estudo de caso – planejamento e métodos**. (2Ed.). Porto Alegre, Bookman. 2001.

ANEXO A

**Mapa da Região Estudada
Zona de Amortecimento do PEC**

Escala Gráfica:

Escala Numérica:

1:30.000

Convenções Cartográficas

	Hidrografia
	Sistema Viário Principal
	Sistema Viário Secundário
	Linha de Alta Tensão
	Limite do Parque Estadual da Centaíreira
	Limite do Parque Estadual Alberto Lógren
	Limite do entorno de Dois Quilômetros do Parque Estadual da Centaíreira
	Limite do Município

Plano de Manejo Parque Estadual da Cantareira

Uso e Ocupação do Solo no Entorno de Dois Quilômetros

Fonte: IBGE. *Censalços* (1994) e *Ataque aos dados* (1994); reestruturadas pela SMA/CPA em escala 1:50.000.
Projeção: UTM Fuso 23° E Datum SAD 69
Autores: Gasca, Tadeu; Silva, Dina da
Org. Cartogr.: Ewerton Nijbo - março, 2009

ANEXOS B

**Primeiros ciclos de protesto da Cantareira
(De 1987 à 1994)**

Documentos e material jornalístico

Documento histórico

Um dos primeiros contra-rimas produzido por cidadãos comuns no Brasil

MINI HIGHWAY LOOP
Anhanguera-Bandeirantes - Fernão Dias-Dutra
The Valley Bottom Avenue-Tremembé Creek
IMPACT

BY: Mauro A.M.Victor
Adhemar D. Fernandes

TRANSLATION: Malcolm Dale Kigar
Paul Dale Kigar

INFRASTRUCTURE
HELP AND SUPPORT: Vera Lúcia S.Braga

COMMUNITY
MOBILIZATION: Rodrigo A.M.Victor

setember, 1987

1. CHARACTER OF THE PROBLEM

The São Paulo City Government intends to construct an avenue at the bottom of the valley along Tremembé Creek, in the city's northern zone. This work is an integral part of the so-called plan of "public improvements"* approved by Municipal Law Nº 9,458 of April 1982. (ANNEX 1).

More specifically, the proposed avenue is part of a highway network of intense traffic (a mini highway loop) to permit an alternative route among various interstate highways like the Mal. Castelo Branco (BR 374), the Anhanguera (SP 330), Bandeirantes (SP 348), Fernão Dias (BR 381) and Dutra (BR 116).

With a traffic of roughly 30,000 vehicles daily, this new route will start in the west part of the city, where the highways Mal. Castelo Branco, Anhanguera and Bandeirantes join the Tiete River margin highway; it will then continue along AVENIDA INAJAR DE SOUZA, an avenue along the bottom of the valley, crossing the suburbs of Freguesia do Ó and Vila Nova Cachoeirinha; continue along the Avenida Parada Pinto, the Avenida Santa Inês, Avenida Luiz Carlos Gentile de Laet, at the side of the Horto Florestal, until it comes the bottom of Tremembé Creek's valley.

Then, starting from the public square of Tremembé, with the channelling of the Creek there, construction of the new proposed avenue, along with widening the already existing Avenida Maria Amália Lopes de Azevedo, the highway loop will continue parallel to the Serra da Cantareira until at the east of the city joining the Dutra and Fernão Dias highways. (ANNEX 2). Its length is estimated at 16 kilometers.

By its size the work is obviously a very pretentious one with a useful width of 30 meters and two lanes of 10 1/2 meters each. (ANNEX 3).

To execute this job, which can only bring to the entire region irreparable negative impacts, São Paulo City will require a great amount of foreign funds as well as substantial sums of its own.

(*) A flood control project is supposed to be the main goal and it is presented as such.

2. HISTORICAL AND CULTURAL ASPECTS:

The historic start of São Paulo City's urbanization began with many great basic projects, such as that of the "Avenues Plan" of Mayor Prestes Maia in the decade of 40's, a basic essential to the urban expansion process.

In this new industrial metropolis, the rise of new districts and suburbs and the deterioration of others is fundamental in the process of the urban soil's appropriation, which now stops having a utility value and is being transformed into purely a marketable commodity.

Beginning with the concept of localization, São Paulo City has some clearly defined division: the central area in the business sector; the southwest, the place of upper class homes, and the outskirts destined for popular-priced housing. Within this context there still exist some regions not transformed into "fashionable places" nor have they been used and subsequently discarded by real estate speculation. That's the case of the suburbs near the Serra da Cantareira (the Cantareira Mountains) on the north part of town.

Serra da Cantareira's historic, economic and environmental importance in the formation of São Paulo City is indisputable.

Even in the last century its abundant streams guaranteed the City's water supply. From those mountains also came the biggest part of lumber and minerals necessary for the metropolis's development. And, in the more humid areas of that valley and the Serra's lower slopes, truck farming abounded; its products transported to the City's central market by the Cantareira train. It was a keystone in the green belt surrounding the growing city.

At the start of our century, mainly as farm workers, Portuguese, Italian and German immigrants settled in this region.

It became known as the "Paulista Switzerland" with both climatic and scenic characteristics similar to those of their native countries. Moreover, because of its ambient qualities, the area was recommended for the treatment of respiratory diseases. Clinics and specialized hospitals were built in those mountains. At the very beginning of the Serra's green southern part, along the banks of Tremembé Creek, a few houses were built, later growing into the suburb of Tremembé, an Indian word meaning Marshy Land. For many years its principal means of transportation to São Paulo's center was the Cantareira train. It carried the local people and then food production

IMPELIENTES

into town; and, on week ends, it brought families from town into Cantareira Park for leisure. However, when the Train was deactivated in the decade of the 60's, the region "gained" new means of access to and from the City.

The change from the "rural" character of the suburb into an urban one during the course of many years resulted in the very small farms there being divided into lots for residential use. The manner in which these were parcelled out, combined with the local topography, determined the formation of an urban network of roads, crisscrossing, and winding, making difficult any intensive auto traffic but whic, paradoxically, still guaranteed a good quality of life to the population of tha suburb and its surroundings.

Now it is exactly in this suburb, located in a narrow MARSHY valley, that São Paulo's City Government intendes to construct a highway at the bottom of that valley to be part of the highway loop around the City connecting the superhighways called Marginal do Tietê and Fernão Dias.

3. IMPACTS:

3.1. Construction of such a highway at the bottom of the valley really means building an artery of very heavy traffic on swamp land. This "surgery" will destroy the earlier urban road network. It will cut the region in half, making both its crossing and the movement of its dwellers difficult. It will creat a strange influx into those suburbs, since most of the dwellers move back and forth in a north-south direction to and from down town and not east-west. This highway, as an external intrusion to the area's natural and organic lay-out, will cause a deep wound in the living texture of the suburb and its ugly scar in the natural scenery will delay more than ten years to disappear.

3.2. Who will this highway serve?

Principally, real estate speculators. Helped by the City Government who will build the highway, all the area near this proposed work will loose its residential use and loose its value, both during the construction period and afterwards. At the start, properties will be acquired by speculators at distorted prices and held for later re-sale. When the job is finished, and consequently the region's characteristics and its zoning have changed, then all this land will be sold, lots rearranged for building construction and providing infrastructure for 30,000 daily vehicles

circulated the area. The consequences are: appearance of equipment foreign to the area; remnants of bought up land awaiting appreciation for re-sale; vacant lots temporarily used for dumping garbage; proliferation of rats and other contaminating agents; congestion in the water and sewage networks, etc.

3.3. In terms of macro-zoning, it's absurd to set up an intensive, heavy traffic artery in an area of high environmental purity like the Horto Florestal and the Cantareira Reserve. The Suburb of Tremembé and its surroundings are considered a "Buffer Zone" to soften the negative impacts of the City's intense urbanization on the primitive areas. So the projected highway will break this buffer effect and induce an intensive and undesirable occupation, contributing for an even greater dehumanization of the City. Horto Florestal and Cantareira Reserve are considered areas of permanent preservation by Federal Law and restricted areas by State Law.

3.4. It's also fundamental to note that both the HORTO FLORESTAL and the CANTAREIRA RESERVE are considered protected areas of great importance by the FAO of the UNITED NATIONS, now helping the Government to implement there an important leisure complex for the Paulista population. In this effort alone more than \$ 1 million are being invested for leisure, but if construction of an intensive traffic highway is permitted in the very heart of this natural heritage of high ambient purity, then obviously this leisure complex will be completely destroyed by pollution of the air, sound, and temperature, creating cultural traumas. It means perpetrating one more crime against the environment and the Paulista population by depriving it of a green area of great historic significance.

3.5. Due to its peculiar geographic situation, the narrow Tremembé valley, running east-west, is blocked by the massif of the Serra da Cantareira to the north. This condition makes difficult both the air circulation and the dispersion of pollutants. It's easy to foresee that any air pollution starting at the bottom of that valley will form a dense crown over the urban nucleus that will then be pushed against the Serra's wall where it will negatively affect the quality of the Paulistano's leisure, as well as the forest's own ecosystem, very exuberant but equally sensitive.

Pollutants effects on temperate zone forests are very well known, having already affected in distinct intensity German forests by more than

70 % (*). In tropical forest ecosystems, the most dramatic, known example is that of the Mata Atlântica around the petrochemical pole Cubatão, in São Paulo State, having literally destroyed an area of 70,000 square meters by the constant bombardment of pollutants.

3.6. From the Municipal viewpoint, building of this highway will be an aggression against the population's well being, since the Tremembé suburb and its vicinities are considered a GREEN SUBURB in the system of Green Areas and Parks of the São Paulo Municipality.

It's evident that the proposed artery will provoke an intensification of vertical constructions, affecting the original characteristics of this suburb, changing it into one more grey district or "dry suburb", according to the System's classification (ANNEX 4). This is even more serious when it's remembered that from an environmental standpoint São Paulo City is already one of the most critical in the world, with green material in the urban texture of only 3.88 square meters per inhabitant.

3.7. On the international plane, the index of forests per inhabitant is one of the indicators to evaluate the community's quality of life.

In this respect, the State of São Paulo, a victim of unplanned and uncontrolled development not having taken into account the human aspects, presents an extremely low rate (ANNEX 5) and the trend is one of increasing problems in the short term. The logical attitude would be a joint action to reverse this tendency. It is therefore sad to note that both the Government and International Organizations are in fact contributing to worsening this trend.

3.8. Also at the International level, the City of São Paulo is considered one of the most polluted in the world, according to the GEMS (Global Environment Monitoring System) developed with the support of the UNITED NATIONS, covering 75 Cities. That survey showed that between 1973 and 1980 the São Paulo City had extremely high SO_2 - Sulphur Dioxide concentrations, varying between 70 and 150 g/m^3 (ANNEX 6).

Currently with a car population of 3 million vehicles, the situation has worsened considerably. But the level of other pollutants isn't less

(*) Waldschaden in der Bundesrepublik Deutschland Ergebnisse der Waldschadenserhebung 1986. Shiftenreihe des Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten. 1986.

critical, especially concerning Carbon Monoxide.

3.9. Recently, on August 12, 1987, the City of São Paulo broke a serious record: a concentration of 38 ppm of Carbon Monoxide in the atmosphere was registered and a state of emergency was on the verge of being declared with road blocking in the critical City Zonas.

This lamentable situation has very serious immediate consequences on Public health with complications of respiratory, vascular and psychomotor disease patients (besides degenerative diseases which manifest themselves in the medium term).

3.10. Fortunately, all of the so called Northern Zone of the City, which includes Tremembé and its neighbouring districts, has thus far been left out of this environmental and human tragedy, as one can see from the attached Map. (ANNEX 7). The curves representing air pollution (Sulphur Dioxide and particulate materials in suspension) show levels under 3000, indicating good air quality. It is a very disturbing factor that the City Government, instead of trying to restrict and eliminate the "black pollution blob" is in fact now attempting to expand it by increasing the highway network which will make it possible for 30 thousand heavy duty vehicles to pass through a zone of high environmental purity!

3.11. The proposed project will increase both of frequency and level of floods, directly and indirectly.

The attached map (ANNEX 8) shows that Tremembé and its neighbouring districts are located in a non-impermeable hydrographic basin, with a predominance of non-channelled drainage networks.

In this region floods are infrequent and can be completely controlled with small investment.

On the other hand, the down town area intensely populated and constructed, shows a completely different picture: a totally impermeable basin and the drainage network almost completely channelled.

In this area floods are frequent, uncontrollable, demanding very high investment for an even questionable control.

Now, then, a highway constructed in the bottom of a valley, implemented without the necessary lateral absorption area, using an old technology, already condemned by environmental engineers, will only bring about a

- ▶ flood problem in an area which is as yet unaffected.
- ▶ As a matter of fact when the Bank of International Development (BID) gave São Paulo City considerable loans so it could solve the flood problems the Bank insisted on this crucial point now being completely overlooked and disregarded.

3.12. Moreover the flood problems has another environmental component which must be clearly understood: the increased building density, the impermeability of pathways, the release of emission gases from motor vehicles, those factors are all responsible for the creation of a peculiar climate called "urban climate", bringing about a noticeable increase in local temperature.

This higher temperature Zone works as a low pressure center, attracting the surrounding air. This air, through a convection process, rises to a high altitude, reaches dew point and causes rainfall.

Measurements taken in many urban centers show that in the last 30 years the total pluviometric precipitation and the number of days of rainfall have increased in those constructed areas.

In Chicago, Illinois, precipitation increased by 5 %; in St. Louis 7 %; in Kiev 10 %; in Moscow 11 %; in Bremen 16 %. In Greater São Paulo, with a population of 15 million inhabitants and a constructed area of over 1000 Km² this trend is confirmed, as one can see from the following table:

	Precipitation mm (rainfall)	Average Temp.	Foggy Days	Dry Fog	Nebulosity in tenths
1889-1918	1319	-	-	-	-
1902-1921	-	17,7	-	-	-
1947-1956	1395	17,6	1021	397	6.9
1957-1966	1408	18,7	1423	530	7.2
1967-1976	1459	19,0	1401	1325	7.0

- Climate variations in São Paulo from 1889 through 1976.

It has been scientifically demonstrated also that this precipitation suffers further disturbances from torrential, hail and lightning, increasing flood probability.

3.13. On the local level there is one more point that worsens things: in the Cantareira Mountain areas the maximum precipitations are already the

City's highest, reaching 200 to 250 mm in 24 hours.

Records show that maximum pluviometric levels between 100 and 125 mm in a 24 hour period are already potentially suficiente to cause flooding in São Paulo.

This means that in its natural state, without suffering further from man's irrational actions, the region is already considered a high flood risk.

Now let us add to this erroneous interventions which do not take into account the environmental variables and one has an explosive situation. The erroneous intervention are, namely, the increase of the impermeable basin and valley beds areas which not only do not permit absorption but at the same time heat up the air. This, in turn, generates convective currents, causing more rainfall.

This matter can be thus equated and summarized: POTENTIALLY CRITICAL FLOOD SITUATION + IMPERMEABILITY OF BASINS AND VALLEY BOTTOMS + RAINFALL INCREASE CAUSED BY RISES IN IMPERMEABLE SOIL TEMPERATURE = FLOOD TRIGGERING.

In other words: with this initiative the City Government is bringing floods to areas where they do not exist or only rarely occur.

3.14. Another aspect of urban ecology which cannot be discarded for it is related to thermal comfort of open spaces, with buildings and conspicuous energy consumption: the forming of HEAT ISLES in Greater São Paulo.

The attached map (ANNEX 9) speaks for itself in this respect and demonstrates that at a given moment in a winter day (July 16th, 1981 at 2:47 PM) a temperature difference of 10^o.C was recorded between downtown São Paulo and the Cantareira Mountain Region.

A pleasant temperature was also recorded in the neighbouring districts which have a good green covering; this temperature difference occurs all the year long!

Thus, it is possible to predict that if the District's characteristics are changed with soil impermeability, increased occupation density, destruction of green covering, increase of urban and interstate traffic, the District, then, will be fatally involved by HEAT ISLE, generating another irreversible cycle: greater energy consumption to allow for good living conditions in new and old buildings. This another contradiction since the " BID " has set as a priority financing only those initiatives that do not increase the current energy on a global level.

3.15. Certainly an interstate highway dividing the District will fracture its culture, introducing new social components which will irreversibly change its present human profile, currently both tranquil and provincial.

With the new highway the doors to the District will also be blown wide open to all sorts of urban violence existing today in other parts of São Paulo, placing the City among the most violent worldwide. Today its statistics sadly show more than 11 homicides daily and 100 thousand thefts annually. Because of Cantareira's local and strategic peculiarities, being almost isolated, and because of the peaceful character of its people, this Region currently shows the lowest indices of those types of occurrences as one can see from the attached map. (ANNEX 10).

It would be ideal if this high crime rate did not exist. This could be achieved with a better administration of social justice or with a stronger and more efficient action of the part of the Government. Since the authorities are weak and incompetent in defending the people, the population therefore must act for itself. In this regard the highway is undesirable because it would increase the District's crime vulnerability.

3.16. The District's population, especially children and senior citizens, will also suffer with the increase of traffic accidents. As the statistics show, a real undeclared "State of War" exists and is ruthless throughout Brazil. That's the "TRAFFIC WAR". It has already made victims among or negatively affected at the very least 10 % of the Brazilian population. It continues to kill or disable people with more than 700 thousands accidents yearly.

All of this has evolved at the peak of the so called "highway Era", giving priority to the private automobile over public transport, enthroning the automobile as the absolute ruler of cities to the detriment of the citizen.

It doesn't seem that the proposed highway will reverse the situation. On the contrary, it will stimulate even further the current trend and by all means cannot therefore be supported by an international organization such as the "BID".

In traffic accidents São Paulo City is indisputably Brazil's leader, with more than 100,000 accidents per year, resulting in nearly 3,000 deaths. This makes it also the city with the highest level of traffic accidents in the world, as seen in the attached graph (ANNEX 11).

More specifically, one of São Paulo critical points, with its highest rate of traffic accidents, is exactly that already mentioned AVENIDA INAJAR DE SOUZA.

with more than 100 accidents so far this year. Consequently, this avenida has been very appropriately nicknamed the DEATH CORRIDOR :

Now it is exactly that AVENIDA which will be the entry door of the proposed highway loop, and when that work is completed, the result can be only the multiplication of these traffic tragedies, throughout its entire length.

Consequently, it sounds hypocritical for the " BID " on the one hand to allocate funds to control floods and fight LEPTOSPIROSIS, while at the same time it subsidizes something even more deadly: an disordered traffic :

3.17. This proposed work, like others subsidized by Inter-American Development Banks (BID), has a markedly anti-democratic character, since the community affected was never consulted about its validity or necessity.

Quite the contrary! Society is therefore now mobilizing and this District's dwellers have prepared a document protesting against it, with thousands of signatures repelling this initiative of the Municipal Government. A work like this, attempted to be foisted on the public, gives a clear picture of just how far the City Government is completely distant from popular aspirations but closely linked to private self-seeking interests.

The destruction of a green, residential suburb is not merely destruction of a physical space, but also destruction of the social relations of the families living for years in that region and who now will have to move. Many of these houses will drop in value and their owners will have difficulties, with the money received from their sale, in finding a property of the same standard they had before.

On the other hand, those who remain will simply have to adapt themselves to a new space, a new artificial urban network, they never wanted, imposed upon them from above, in name of a questionable "progress".

These personal tragedies, the social cost of this work, are elements that have never been minutely analyzed.

When the population rejects projects like this highway loop, it also rejects living in a chaotic city elaborated exclusively on technocratic models. The community knows that City needs to be regarded from the standpoint of living together and the environmental quality, transforming

the metropolis from a place of survival to a place of life.

3.18. This proposed work, like others financed by the "BID" for the São Paulo Metropolitan area, represents a retreat from the democratic conquests of the people for a higher standard and quality of life, to the extent that it does not even respect the laws of the country concerned - in this case Brazil - nor the regulations of the international financial agency - the "BID". That's because these works have not been preceded by a study of their ENVIRONMENTAL IMPACT ASSESMENT as required by Law nº 6.938 of August 31, 1981 in its Article 9 - III and the CONAMA Resolution No. 001 of January 23, 1986. The "BID" itself has similar requirements and the draft of Brazil's new Constitution states in its Chapter VI, Article 408 - Subsection VII that the Government must "demand, for the installation of activities potentially causing a degradation of the environment, a prior study of their ENVIRONMENTAL IMPACT ASSESMENT to be evaluated at public hearings."

3.19. Lastly, a crucial and unavoidable argument: At a time when the country is agonizing under the heavy burden of a foreign debt exceeding \$ 110 billions, it certainly sounds contradictory and injurious to the national interests to swell it even further by means of financing initiatives degrading the environmental and human heritage, ending only in further dehumanizing the City.

anexo 1

AS ENCHENTES VÃO TERMINAR NOS CÔRREGOS TIQUATIRA E CABUCU DE BAIXO. E ISTO É SÓ O COMEÇO.

O início das obras nos Córregos Tiquatira, na Penha, e Cabucu de Baixo, na Freguesia do Ó, dá continuidade ao PROCAV - Programa de Canalização de Córregos e Implantação de Vias de Fundo de Vale da Administração Jânio Quadros, que se estenderá, a curto e médio prazos, aos córregos Lauzane, Moóca, Morro do "S", Jaguaré, Itaquera/Itaquerruna, Tremembé, Mongaguá, Taboão e Uberaba. Atendendo antigas reivindicações da população, este programa de obras beneficiará diretamente centenas de milhares de famílias, em praticamente todas as regiões do Município, eliminando os freqüentes prejuízos materiais causados pelas enchentes, os riscos de contaminação de várias doenças, como a leptosmíase, além de proporcionar a valorização dos imóveis dessas áreas e criar novas

alternativas de acesso e trânsito, graças à abertura de largas avenidas nas margens desses córregos ou sobre eles. Para tornar possível este empreendimento, que há muito tempo a Cidade esperava, a Prefeitura precisou somar a seus próprios recursos financeiros, empréstimos efetuados junto à Caixa Econômica Federal e ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Contribuindo assim para uma nova fisionomia da Cidade, mais bonita e saudável, este programa beneficiará a todos, atendendo, em particular, à população mais carente, pois ele inclui a transferência dos moradores de barracos ribeirinhos para novas casas, limpas e decentes, onde eles terão a chance de se tornarem proprietários. E o Governo Municipal cumprindo seus compromissos sociais, zelando pela coisa pública de modo franco e austero.

PENHA - Córrego Tiquatira: trecho a ser beneficiado.

Faz tempo os moradores da Zona Leste reclamavam pela solução dos constantes problemas gerados pelo Córrego Tiquatira. Foram ouvidos. A VEGA SOPAVE S.A., através da sua Divisão de Engenharia, ficou encarregada da execução do projeto, que abrange o trecho que vai da Av. São Miguel até a R. Simci. Aqui, a canalização terá uma extensão de 1.751 metros. O canal a ser aberto, por sua vez, terá 7 metros de largura por 4 de altura, sendo todo ele em concreto armado. A avenida a ser implantada terá 2 pistas de 11,50 metros cada uma, permitindo o tráfego em 3 faixas de rolamento. A VEGA SOPAVE sente-se muito à vontade para realizar tal obra, pois, ao longo de sua história, ela já pavimentou mais de 1,1 milhão de m² para o Município. Já construiu galerias pluviais e canalizou outros rios e córregos para nossa gente. Possuidora de um complexo empresarial que inclui usinas de asfalto e concreto, montagem de usinas de tratamento, compostagem, incineração e trituração de resíduos sólidos, agropecuária e reflorestamento, fabricação de veículos especiais para coleta e compactação de lixo, importação e exportação, a VEGA SOPAVE também contribui coletando mais de 5 mil toneladas, por dia, de lixo na Capital, onde inaugura um serviço pioneiro de coleta e incineração do perigoso lixo de farmácias, Centros de Saúde, Clínicas e Hospitais, capazes de transmitir e propagar sérias doenças. Esta, portanto, é mais uma oportunidade da VEGA SOPAVE em colaborar para uma melhor qualidade de vida em São Paulo.

FREGUESIA DO Ó - Córrego Cabucu de Baixo: trecho a ser beneficiado.

De imediato, a Zona Norte também será atendida. Os problemas decorrentes da falta de canalização do Cabucu de Baixo também estarão definitivamente solucionados. A CONSTRUTORA AZEVEDO TRAVASSOS foi escolhida para a execução deste projeto, que compreende o trecho entre a R. José Pedro D'Uro e a Av. Gal. Pêze Brasil. Esta canalização terá uma extensão total de 801,70 metros, enquanto o canal, a ser aberto de ponta a ponta, terá 7 metros de largura por 3,05 metros de altura, sendo executado em concreto armado. A avenida a ser implantada terá 2 pistas de 11,50 metros de largura cada uma, com 3 faixas de rolamento. A AZEVEDO TRAVASSOS, por sua vez, também conta com uma larga experiência em obras dedicadas à Cidade de São Paulo, onde teve a chance de construir importantes avenidas como a Sumaré e a 23 de Maio, as Marginais do Tietê e do Pinheiros, bem como a recém-inaugurada Garagem Padrão do Corredor Santo Amaro-9 de Julho, para a CMTCC. Esta nova obra vem assim integrar-se a muitas outras, de relevante alcance social, construídas com carinho pela AZEVEDO TRAVASSOS.

1922/1987
65 ANOS

Hoje à noite, os moradores vão fazer uma reunião com alguns representantes para discutir formas de torpedear o projeto do Freixo na Câmara Municipal e fazer privalecer aquele que possui as suas casas. Como resultado, eles vão se dividir para votar, a serem realizadas no próximo mês o triunfo que temos para evidenciar que este projeto não é necessário, disse o Sr. Carlos.

TRAÇADO DO MINI-ANEL VIÁRIO
 VILHANGUERA - BANDEIRANTES - FERNÃO DIAS - DUTRA

N

SÃO PAULO

1 MILHÃO DE HAB

1 MILHÃO DE HECTARES

ÁREA FLORESTAL (em ha) POR HABITANTE

ALEMANHA OCIDENTAL	0,12
ALEMANHA ORIENTAL	0,17
FRANÇA	0,25
SUIÇA	0,17
SUÉCIA	2,17
JAPÃO	0,20
CANADÁ	21,60
EUROPA	0,32
SÃO PAULO (1990)	0,05

LEGENDA

ANEXO 8

..... LIMITES DA ZONA DE PROTEÇÃO AOS MANANCIAIS

REPRESA

VIA PROJETADA

NÍVEIS DE COMPROMETIMENTO DAS BACIAS

NÃO IMPERMEABILIZADA

POUCO IMPERMEABILIZADA

IMPERMEABILIZAÇÃO MÉDIA

MUITO IMPERMEABILIZADA

TOTALMENTE IMPERMEABILIZADA

NÍVEIS DE COMPROMETIMENTO DOS FUNDOS DE VALE

CÓRREGOS NÃO CANALIZADOS E FUNDOS DE VALE NÃO OCUPADOS

CÓRREGOS NÃO CANALIZADOS E FUNDOS DE VALE EM INÍCIO DE OCUPAÇÃO

CÓRREGOS NÃO CANALIZADOS E FUNDOS DE VALE OCUPADOS

- DIOXIDO DE ENXOFRE SO_2 EM CIDADES.
GEMS 1976 - 80

- FUMAÇA EM CIDADES SEGUNDO O GLOBAL
ENVIRONMENT MONITORING SYSTEM
GEMS 1976 - 1980.

- ANEXO (3)

Sábado, 2, e segunda-feira, 4 de julho de 1988 — GAZETA MERCANTIL

• Nacional

FINANÇAS MUNICIPAIS

BID decide atrasar a liberação de crédito à prefeitura de São Paulo

por David Friedlander
de São Paulo

O Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) decidiu oficialmente, na quinta-feira, atrasar a liberação de recursos destinados ao programa de canalização de córregos e implantação de avenidas de fundo de vale, da Prefeitura de São Paulo. Para retomar os desembolsos, num total de US\$ 75,5 milhões, o banco está exigindo relatórios sobre o impacto no meio ambiente em decorrência da execução de cada uma dessas obras. Ao todo, o programa prevê uma dezena de obras em diversos bairros da capital paulista. Esse fato dificulta ainda mais a delicada situação financeira da Prefeitura de São Paulo, que no momento encontra entraves para tomar empréstimos na rede bancária. Em decorrência desse quadro, o município está atrasando o pagamento de várias obras.

A decisão do BID foi comunicada na própria quinta-feira, através de telex, à agência de representação do Banco do Brasil e à administração do município paulista. Na prática, porém, o banco já estava retendo uma parcela de US\$ 7 milhões, que deveria ter chegado a São Paulo há um mês.

"Os relatórios do impacto sobre o meio ambiente passaram a ser exigidos a partir de um problema ocorrido numa das obras", explicou sexta-feira a este jornal, o vice-representante do BID no Brasil, William Brisbane. "Num determinado momento, a população do local onde era executada essa obra reclamou quanto ao seu aspecto negativo. Daí a exigência dos relatórios." Segundo o Conselho de Meio Ambiente (Consema) da Secretaria de Meio

Ambiente do Estado de São Paulo, os problemas mencionados por Brisbane ocorreram no córrego do Tremembé.

De acordo com Brisbane, a responsabilidade pela confecção dos relatórios não é exatamente da prefeitura paulistana, mas da Consema. Mas ele entende que a prefeitura deveria negociar com o conselho, no sentido de agilizar a elaboração dos relatórios, sem os quais os desembolsos não serão retomados. Até o momento, o BID já desembolsou perto de US\$ 17 bilhões, para financiamento do programa.

Ele disse, também, que a decisão de atrasar os desembolsos foi tomada em abril, depois da visita de uma missão do banco, que veio analisar os problemas do córrego do Tremembé.

O secretário da Consema, Augusto Faria, no entanto, garante que oficialmente o conselho ainda não recebeu nenhuma solicitação da prefeitura de São Paulo, no sentido de atender às exigências do BID. Explicou que, na visão do Consema, sua atuação deveria ficar restrita ao relatório sobre o córrego do Tremembé.

No caso do Tremembé, houve uma reivindicação dos moradores próximos ao local, que queriam a canalização do córrego, mas não aceitavam a construção de uma via expressa que fazia parte do projeto", disse Faria. "Como a construção da via expressa foi suspensa, nós entendemos que o assunto estava resolvido."

Além da suspensão dos desembolsos do BID, a Prefeitura de São Paulo também corre o risco de não conseguir a aprovação, da parte do Senado Federal, de dois pedidos de empréstimos no valor total de 80 milhões de OTN.

A cidade é sua

BID averigua se obra que financia desrespeita meio ambiente em SP

Do Reportagem Local

O Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), com sede em Washington (Estados Unidos), irá investigar a aplicação dos empréstimos concedidos à Prefeitura de São Paulo na realização de obras. A realização desta investigação pelos representantes do banco no Brasil consta de carta enviada pelo vice-presidente do BID, o brasileiro Rubens Vaz da Costa, à Oikos — União dos Defensores da Terra.

Datada de 11 de dezembro, a carta de Rubens Vaz da Costa é uma resposta às três correspondências enviadas por representantes da Oikos ao BID protestando contra a execução de uma obra no Tremembé (zona norte). Ela foi anunciada pelo prefeito Jânio Quadros dentro do programa de obras viárias da cidade em junho do ano passado. Trata-se da canalização do córrego Tremembé e a construção de uma avenida ligando o bairro à via Ferrião Dias, como parte do minianel viário Anhanguera-Bandeirantes - Ferrião Dias - Dutra. Quando da apresentação do projeto definitivo à Câmara Municipal, em

setembro passado, a Prefeitura informou que ele estaria orçado em US\$ 30 milhões (cerca de Cr\$ 2,4 bilhões), dos quais 50% seriam financiados pelo Programa de Canalização de Córregos e Implantação de Vias de Fundo de Vale do BID.

Questão ambiental

A reação da população ao projeto, que prevê 700 desapropriações, fez com que representantes da Oikos residentes no bairro preparassem um estudo de impacto ambiental da obra, desaconselhando-a. O estudo foi enviado à Prefeitura, que não respondeu ao pedido de embargo da obra. Membros da Oikos decidiram então enviar uma carta acompanhada do relatório diretamente ao presidente do BID, em outubro passado. A carta, preparada pelo engenheiro agrônomo e florestal Mauro Antônio de Moraes e Victor falava em "grave irregularidades", afirmando que a obra não possuía relatório de impacto ambiental (Rima) e que a análise de impactos realizada pela entidade demonstrava que a "população não será beneficiada".

A carta dizia ainda que "deve o

BID adotar uma conduta consequente, sensadora e radical que não deixe sombra de dúvida quanto a seu real comprometimento com a questão ambiental: definitivamente não deve o BID conceder qualquer empréstimo a governantes ou administradores que, de uma forma ou de outra, incentivem iniciativas nocivas ao ambiente".

Mal-estar

Nos dias 31 de outubro e 3 de novembro últimos novas cartas foram enviadas ao presidente do BID. Ao mesmo tempo a Oikos acionou entidades preservacionistas e dois senadores norte-americanos, alertando-os para as obras que estavam sendo realizadas em São Paulo sem os devidos estudos de impacto ambiental. De acordo com Vera Lúcia Braga Victor, representante da Oikos, a entidade mandou todo o material de imprensa relativo ao pacote viário do Jânio, "principalmente do túnel sob o Ibirapuera" — que teve sua construção aprovada pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema) na última sexta-feira, por 17 votos a 11. Ela disse

acreditar ter sido a pressão das entidades sobre o Congresso norte-americano e desde sobre o BID a responsável pela realização da investigação determinada pela diretoria do banco.

O deputado federal Fábio Feldman (PMDB), presidente da Oikos, disse que "a determinação da direção do BID vai levar a uma investigação de todas as obras financiadas em São Paulo, inclusive as do Banco Mundial (Bird)".

O Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e o Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (Bird, mais conhecido como Banco Mundial) são instituições mantidas por governos e concedem empréstimos de longo prazo para países em desenvolvimento. Os dois bancos são sediados em Washington e têm nos Estados Unidos o maior acionista. No Bird o governo dos EUA possui poder efetivo para a concessão de empréstimos. Nenhum representante do BID no Brasil foi localizado ontem à tarde, no Rio de Janeiro, onde funciona a representação brasileira (Roberto Gazi dos Santos)

Prefeitura não recebeu comunicado

A Prefeitura de São Paulo não recebeu qualquer comunicação do

os muito rígidos da importância social das obras que financia".

Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) sobre uma possível subordinação dos financiamentos de obras na cidade a estudos de influência no meio ambiente, afirmou o secretário municipal do Planejamento, Jair Carvalho Monteiro. Os contratos com o banco, que chegam a US\$ 77 milhões (cerca de Cr\$ 6 bilhões), são destinados ao programa de canalização de córregos e construção de avenidas de fundo de vale. Segundo Monteiro, o relatório de

os muito rígidos da importância social das obras que financia".

No caso do Tremembé, estudos da Prefeitura indicam que houve ocupação irregular das margens do córrego por residências e estabelecimentos comerciais. Na opinião do secretário, a reação contrária à canalização, por parte dos moradores, seria em decorrência de desapropriações necessárias para a construção da obra. Cerca de 10% dos recursos do BID já foram liberados no ano passado, e a Prefeitura espera o restante para este ano. "Os contratos já estão assinados e são irreversí-

Uma obra "fora da lei"

Atendendo a uma reivindicação da sociedade civil, contra o Trecho Norte do Rodoanel, o vereador José Américo se opôs veementemente à obra por considerar que ela contraria o Plano Diretor da cidade de São Paulo aprovado pela Câmara Municipal. O Plano Diretor prevê Zonas Especiais de Preservação Ambiental e Cultural, que estão sendo desrespeitadas pelo traçado do Trecho Norte estabelecido recentemente pela Dersa, após várias alterações. Da mesma forma, o novo traçado também ignora as regras do patrimônio histórico, já que o Parque Estadual da Cantareira - por onde ele deverá passar - é tombado, e a Dersa sequer consultou o COMPRESP - órgão municipal de preservação do patrimônio histórico. Ao definir o novo traçado, o Dersa contrariou igualmente as diretrizes estabelecidas em 2011 pelo Conama - Conselho Nacional do Meio Ambiente, que

Entrevista a TV: o vereador acusa Rodoanel de "obra fora da lei"

determinou que uma rodovia deste porte - categoria "zero" - só poderá ser construída a pelo menos 20km do centro de São Paulo. O trecho Norte do Rodoanel está entre 8 e 12km da Praça da Sé. Diferentemente do Trecho Norte do Rodoanel, os demais trechos já construídos obedeceram estritamente os limites dos 20Km.

Irregularidades

Até mesmo a Licença Prévia fornecida pelo CONSEMA - Conselho Estadual do Meio Ambiente - foi expedida de forma irregular. A documentação apresentada pela Dersa não continha a necessária certidão, atestando o cumprimento das normas fixadas pelo plano diretor da cidade. O documento fornecido pela

Secretaria de Desenvolvimento Urbano da Prefeitura é incompleto e apenas estabelece as exigências a serem atendidas, sem afirmar se isso de fato ocorreu.

O vereador José Américo tem levado o seu questionamento aos órgãos da Prefeitura, do Estado e ao Ministério Público, solicitando a não concessão da Licença para início de obras enquanto não houver cumprimento da legislação existente.

Segundo o vereador, a omissão por parte dos órgãos da prefeitura diante das evidentes irregularidades, deverá torna-los co-responsáveis em ações judiciais que poderão ser movidas no futuro por pessoas ou entidades que se julgarem prejudicadas pelo Trecho Norte do Rodoanel.

Reunião no Ministério Público

Reunião do fórum do Rodoanel

Falando com Haddad de Rodoanel

Vera Lúcia Braga alerta para a ameaça ao meio ambiente

Oliver garante obra racional

Via Perimetral gera discórdia

CRISTINA MACIEL

Considerada a salvação para o trânsito pelo Governo e o caos para a natureza pelos ecologistas, a Via Perimetral ou Anel Periférico — o anel rodoviário de 150 quilômetros de extensão, interligando 12 rodovias e 18 municípios de São Paulo, num raio de 15 quilômetros do centro — já virou polêmica. O projeto, que ainda está no papel, pretende desafogar as margens dos rios Tietê e Pinheiros que podem entrar em colapso dentro de poucos anos, com o fluxo de 300 mil veículos/dia e 200 mil veículos/dia, respectivamente, isso porque ambas fazem parte do mini-anel e do anel metropolitano.

Mas o que está preocupando os ecologistas são os 16 quilômetros da Via perimetral que vai margear a reserva florestal da Serra da Cantareira, na Zona Norte. "Se

continuarmos destruindo o verde como vem acontecendo vamos acabar com o filtro que diminui a poluição e teremos, no futuro, uma temperatura de 45°C. Vai ser impossível morar na região metropolitana, além disso, é preciso levar em conta que 20% da população infantil morre vítima de problemas respiratórios", explicou a presidente do Conselho Comunitário da Zona Norte, Vera Lúcia Braga.

Dentro de dois meses o assessor da presidência da Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano e coordenador do projeto de construção da Via, Oliver Sales de Lima, terá em mãos o estudo de impacto ambiental da região e garante que serão tomadas todas as precauções para proteger a natureza. "Logo que estiver pronto, ele será entregue às autoridades ecológicas e se elas apontarem er-

ros, certamente vamos corrigi-los". Quanto às escolas e conjuntos habitacionais existentes na área por onde passará o anel periférico, Oliver explicou que as construções serão respeitadas.

"Estou sendo bombardeado com críticas sobre o trecho que passará pela Serra da Cantareira, mas já está sendo estudada a possibilidade de ser construído um túnel de 3.200 metros que passará por ela sem prejudicá-la", completou Oliver. Mas a serra não é a única preocupação dos ecologistas. A Via Perimetral vai passar próxima aos reservatórios da Billings e Guarapiranga, "que podem ser poluídos no caso de algum acidente com caminhões transportando cargas tóxicas", emendou Vera Lúcia. Oliver também garantiu que tal hipótese está sendo estudada.

Obra desafogará as marginais

A construção do mini-anel e do anel viário metropolitano como tentativa de tirar o trânsito de caminhões do centro da cidade acabou aumentando o trânsito nas marginais Tietê e Pinheiros por que ambos os rios utilizaram as duas vias em seu trajeto. "Hoje, a marginal Tietê tem o maior movimento de veículos do Brasil, seguida pela avenida Brasil, no Rio de Janeiro, e marginal Pinheiros", afirmou Oliver Sales Lima.

Segundo ele, a Via Perimetral aliviará o trânsito num período de 20 anos. Depois disso, será preciso fazer outros estudos. "No ano 2000, o tráfego no trecho de 50

quilômetros da Via Perimetral, que ligará o sistema Imigrantes/Anchieta até as rodovias Anhangüera e Bandeirantes será superior a 100 mil veículos/dia. Em 2002, a capacidade do anel periférico em alguns trechos já estará esgotada. Se a via não for construída e a cidade continuar crescendo — hoje São Paulo tem 17 milhões de habitantes e em 2010 a previsão é de 25 milhões — os motoristas enfrentarão eternos congestionamentos. Vale lembrar que, tirando os caminhões do centro, a poluição será reduzida."

Orçada em US\$ 2 bilhões, a obra será efetuada com recursos

privados. A exemplo do anel periférico construído pela Fiat, na Itália, além de concessões de exploração de serviços na rodovia, como terminais de cargas, restaurantes, hotéis e postos, a empresa vai se responsabilizar pela manutenção da via. Em dezembro será realizada a concorrência dos consorciados. A intenção é entregar o primeiro trecho de 50 quilômetros, que ligará o sistema Imigrantes/Anchieta até a Anhangüera e Bandeirantes, dentro de cinco anos. "Enfim, a Via Perimetral é uma necessidade evidente e deve ser construída independentemente do governador eleito", finalizou Oliver.

Serra da Cantareira ameaçada

A região metropolitana perde seis milhões de metros quadrados de área verde por ano, o que equivale a quatro vezes o tamanho do Parque Ibirapuera. A informação é de Vera Lúcia Braga, ao denunciar as consequências da construção da Via Perimetral que, segundo ela, vai acabar destruindo os mananciais e parte considerável da Serra da Cantareira. "Se o cinturão verde for atingido, as fontes de abastecimento da cidade podem ficar comprometidas e no ano 2000 São Paulo terá de buscar água a 90 quilômetros de distância, gastando US\$ 10 bilhões", disse.

Para evitar que os 294.315 hec-

tares afetados, Vera Lúcia e o engenheiro agrônomo e consultor das Nações Unidas para projetos ambientais e membro do SOS Mata Atlântica, Mauro Antônio Victor vão a Brasília para cobrar do Presidente Fernando Collor uma promessa de campanha: tomar providências para que os remanescentes da Mata Atlântica sejam declarados Reservas da Biosfera pela Unesco.

"Se o anel periférico for construído vai ser a catástrofe humana e ambiental do século. Os responsáveis pelo projeto foram buscar o exemplo da Via Perimetral de Mi-

lvo como o Brasil, onde a maior parte da população passa fome", avaliou Vera Lúcia. Ela e Mauro Victor sensibilizaram a Unesco e garantiram que um representante da entidade virá em agosto para estudar as áreas verdes.

Os dois têm várias alternativas para melhorar o trânsito na cidade e, dessa forma, evitar a construção do anel periférico. Por exemplo, melhorar o transporte coletivo, recuperar as marginais Tietê e Pinheiros, construir corredores exclusivos, estabelecer o horário das 20 às 6h para o tráfego dos coletivos e adoção de novos horários para as atividades econô-

A5

O "DESINTERESSE" É PORQUE O BANCO MUNDIAL
NEGOU EMPRÉSTIMOS, VER CARTA DE SEU PRESIDENTE
DIRETOR - ARMEANE CHOKSI, DE 10/08/1989 - "DOSSIÊ"

QUARTA-FEIRA, 12 DE DEZEMBRO DE 1990

Meio Ambiente

O ESTADO DE S. PAULO — 19

Desinteresse faz adiar licitação de perimetral

Os ecologistas de São Paulo podem ficar tranquilos, pelo menos até o ano que vem, quanto à construção da Via Perimetral Metropolitana (VPM). A obra, que ligará 18 municípios e desafogará o tráfego das marginais dos rios Pinheiros e Tietê, teve o seu processo de licitação adiado para 10 de maio e sua realização nesta data ainda não está garantida. A divulgação do projeto da via, que passará pelas represas Billings e Guarapiranga, além da Serra da Cantareira, vem provocando protestos de movimentos ecológicos, que prometem impedir a sua construção.

A abertura da licitação para as empresas interessadas em participar do projeto estava marcada para segunda-feira, mas foi adiada por falta de interessados. A VPM, com 150 quilômetros de extensão, está orçada em US\$ 2 bilhões. O dinheiro viria da iniciativa privada, que depois exploraria a área com cobrança de pedágio e comércio. "Achamos que ainda não era um bom momento para abrir o processo de licitação porque as empresas estão sem recursos" afirmou o secretário estadual da Habitação e Desenvolvimento Urbano, Murilo Macedo. "A obra terá que ser locada pelo próximo governo", disse ele.

A responsabilidade pela VPM ficou então para o governador eleito, Luiz Antonio Fleury Filho, que a colocou entre as suas prioridades durante a campanha eleitoral. Os ambientalistas afirmam que tentarão congelar oficialmente o Cinturão Verde da capital paulista, área que reúne 18 quilômetros da quase extinta Mata Atlântica, para impedir a obra. Para isso, o movimento Oikos União dos Defensores da Terra já conta com um trunfo: um abaixo-assinado com 110 mil nomes em defesa do tombamento da região e contra a via perimetral. "A estrada afetará o equilíbrio ecológico do cinturão e isso nós não permitiremos", diz Vera Lúcia Braga, da Oikos.

Reservas em risco

Ecologistas temem que a Via Perimetral Metropolitana degrade o resto das matas e reservas que estão ao longo do seu traçado

Segundo Vera, o abaixo-assinado já foi entregue à presidente do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama), Tânia Munhoz, que poderá viabilizar o congelamento imediato do Cinturão Verde. Tânia é também presidente do Conselho Internacional de Ordenação do programa "O Homem e a Biosfera", da Unesco. O tombamento da área e a sua transformação em Reserva da Biosfera demoraria pelo menos dois anos, mas se ela for congelada a realização da VPM já se torna inviável. O secretário da Habitação nega que a rodovia causará danos ao meio-ambiente e diz que o traçado original poderá ser alterado até o início das obras. "Faremos um relatório de impacto ambiental para saber o que deve ser feito nas áreas atingidas pela via", diz ele.

Os moradores da Serra da Cantareira, que participaram

da coleta de assinaturas contra a obra, também temem pelas suas residências. Segundo a Oikos, a VPM causaria a desapropriação de 100 mil terrenos, por causa da exploração da região pelas empresas patrocinadoras do projeto. Vera Lúcia Braga acrescenta que os problemas ambientais não seriam sentidos apenas na Cantareira. "Estamos preocupados também com as represas Billings e Guarapiranga, o Pico do Jaraguá e a reserva de Itapeti (Zona Leste)".

A obra deverá ficar pronta em 12 anos e interligará as rodovias que desembocam na Capital. O acesso à VPM será apenas aos veículos que estiverem trafegando nessas estradas. A perspectiva dos técnicos da Secretaria de Habitação é de que a poluição na cidade de São Paulo, causada principalmente pelos automóveis e caminhões, diminua em 50%, com o desvio desses veículos.

UNIAO DOS DEFENSORES DA TERRA

São Paulo, 25th November 1987.

The Honourable

DAVID OBEY

Senator

CHARMAIN HOUSE FOREIGN OPERATION SUBCOMMITTY

2217 RAYEUBURN

HOUSE OFFICE BUILD

WASHINGTON, D.C., 2015

USA.

Re: Construction of Highway
Tremembé Creek

Dear Mr. Senator,

The undersigned, inhabitants of several districts of the City of São Paulo, public authorities and supporting entities would call your attention for the following information and requests on the above mentioned subject.

On 23rd September 1987 the Mayor of the City of São Paulo, Mr. Jânio Quadros, proposed a bill to the City Council, envisaging to amend Law nº. 9,458, enacted on 19th April 1982. This law refers to the channelling of an existing creek (the Tremembé Creek) in the city's northern zone and the construction of a large highway along the course of the said creek, crossing several northern districts of the city, to serve as an alternative highway to connect other major highways. Currently, the Mayor's bill is being debated by the City Council.

THE ILLEGALITY OF THE PROJECT

The disturbing fact about the Mayor's project is that, apart from being an immoral initiative, serving the interests of construction companies and real estate speculators, IT IS ILLEGAL.

This illegality derives basically from two aspects:

A - Failure, on the part of the Mayor, to comply with essential legal requirements established by federal law. According to Resolution "Conama" nº 001 of 23rd January 1986 (based on Law 6.938 of 31st

August 1981 and Decree nº 88.351 of 1st July 1983, both federal), the National Council for the Environment (Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA) ruled that, amongst others, works that comprise highways with two or more lanes; draining and channelling of courses of water, require an "Environmental Impact Assessment" as set forth in article 2, Sections I and VII of the Resolution.

B - Failure, on the part of the Mayor, to mention the source of the funds necessary to finance the project. In article 4 of the bill it is stated that these funds shall derive from "appropriations from the budget". This is a clear attempt to induce Members of the City Council into error, by omitting the external loan contracted (or to be contracted) with the Inter American Development Bank.

THE IMPACT ON THE ENVIRONMENT

The proposed construction projects is substantially and irreversibly damaging to the only non-polluted area of the city. The northern zone of São Paulo is bordered by the Forest Reserve of Cantareira, the last significant green area in the city, which still guarantees pure air and the water supply to part of its population. A comprehensive study of the environmental impact is annexed hereto as Exhibit A.

THE SOCIAL IMPACT AND OTHER ASPECTS

The areas affected by the proposed project are inhabited by middle class and lower middle class, and in some cases, by poor people, who have lived in their homes for decades. All properties, large and small, were bought by their owners many years ago, when the area was still distant from the centre of the city, the land was cheap and inflation low. These conditions enabled thousands of families to settle in their own properties, close to a State Forest Reserve, enjoying the benefits of a non polluted area and free from real estate speculation. The rapid and enormous growth of São Paulo, with all its consequences has not as yet affected the region in question. Even in areas inhabited by poorer proprietors, where there is a higher density of population, quality of life has remained good.

Suddenly, due to the megalomania of a Mayor who is determined, in his own words, "to transform São Paulo into an immense construction site" and to the ambition of construction companies and real estate speculators, a State Forest Reserve is threatened, thousands of families will have their properties expropriated and a large area of the city will have been irreparably destroyed.

Expropriation proceedings are slow and drag on for years. The Municipality according to Brazilian Law, has to make an advance deposit of part of the

offered price (which is very low, far below market values). After proceedings are concluded, a better price may be obtained, but still below market values. As a result, with the rampant inflation which has afflicted the country for the last 25 years, those who had their houses expropriated will not be able to purchase another house. They will be future tenants' or worse, slum dwellers. It is difficult to understand how any authority endeavours to carry out expensive public works at a time when there is an internal and an external debt which the country is unable to pay (for Fiscal Year 1988 it is estimated that external indebtedness will be equivalent to 130 % of the national budget). And it becomes even more difficult to accept that a Municipality so burdened with economic, social and administrative problems should add more to this burden, trying to impose a project which has repeatedly been repudiated by the people. That the people affected is not consulted and respected is already immoral and therefore intolerable. But that the Municipal Administration tries to impose something by breaking the law should not be allowed.

The community has already expressed its resolve not to allow such a monstrosity to take place. A petition carrying over 3,000 signatures has been presented to various public authorities, and a copy is annexed hereto as Exhibit B. There has been a considerable press coverage - a number of newspaper clippings is annexed as Exhibit C.

Several Members of the City Council have addressed to the Mayor and his advisors requests for further information, namely if the funds allotted to these works will derive from external loans; if so, if the loan contracts have been approved by the Senate; the amounts involved, etc. To this date again breaking the law and disrespecting the legislative power, such information has not been given. As a result, judicial measures are being studied.

In view of the above, and considering that the citizens are already overburdened by taxes; that the proposed project is illegal and its usefulness extremely arguable and that the damages it will cause are irreparable, the undersigned are mobilizing any and all means to avert this impending tragedy. As mentioned, judicial measures will be undertaken. The purpose is to obtain the immediate suspension of the works which have illegally been commenced even before approval by the City Council and finally the revocation of the project.

All these measures are taking place in Brazil. However, it is felt that the aspects of illegality involved in the project cannot be overlooked, apart from the fact that the mere existence of an aggression to the environment, and especially to a Forest Reserve protected by law falls

against the orientation of the Boards of international financing banking institutions to grant loans to projects of this nature.

Therefore, Mr Senator, the community involved submits this plea to you and requests your good offices as a United States Legislator. We would ask your direct action to cause the loan to be immediately suspended, and any remittances which may be in course to be blocked. All this would confirm an existing precedent. A project for the construction of a highway in Northern Brazil (Highway 364 connecting Porto Velho, in the State of Rondonia to Rio Branco, in the State of Acre), was equally blocked for the same reasons thanks to the sensitiveness, human concern and legal minds of legislators of your country. And we expect no less from you.

With our highest regards,

OIKOS - UNIÃO DOS DEFENSORES DA TERRA
by Fábio J. Feldman, President

Vera Lúcia da Silva Braga
Conselho Fiscal

GRUPO ECOLÓGICO DE AÇÃO ARCO-ÍRIS - GEA
by Ana Maria de Carvalho, Vice-president

Irede A. Cardoso
Member of the City Council

Tereza Cristina de S. Lajolo
Member of the City Council

Please address all correspondence to:

Mr. Mauro A. M. Victor and Vera Lúcia da S. Braga
Rua Pedro, 105 - Tremembé
02370 - São Paulo - SP
Brasil

UNIAO DOS DEFENSORES DA TERRA

São Paulo, 04 de março de 1988.

Ilmo. Sr.

DR. RUBENS VAZ DA COSTA

DD. VICE PRESIDENTE DO BID - BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO

1.300 NEW YORK AVENUE, N.W.

WASHINGTON, DC 20577

UNITED STATES OF AMERICA

Prezado Dr. Rubens:

Cumprimos o dever de encaminhar a Vossa Excelência mais elementos comprobatórios relativos a **IMPLANTAÇÃO DA AVENIDA DE FUNDO DE VALE E CANALIZAÇÃO DO Córrego do Tremembé**, que evidenciam o total descumprimento de normas internas do BID, por parte da Prefeitura de São Paulo, além da violação da legislação do País, atinente ao Meio Ambiente, conforme objeto de nossos expedientes anteriores.

Será de todo oportuno que Vossa Excelência encaminhe referido material à **COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO** que analisa a matéria, para a competente perícia.

Presentemente vamos nos deter na análise de vários documentos, principalmente duas publicações de autoria do próprio BID, que nos foram gentilmente encaminhadas pelo **ENVIRONMENTAL DEFENSE FUND**, assim nomeadas e identificadas:

DOCUMENTO A - Brazil - Small Drainage Program for the Prefecture of the Municipality of São Paulo (BR 0077) 1986.

DOCUMENTO B - Brazil - Loan proposal for a small drainage program for the Municipality of São Paulo. PR 1553; 4 Dec. 1986. AGENDA TO: The Board of Executive Directors ; from: The Secretary.

Os pontos mais relevantes são:

1. DOCUMENTO A; pág. 26; Land Procurement Status. Numeral 4.15.

"...As etapas mais importantes são: uma vez que a desapropriação é determinada pela Prefeitura, o seu Departamento de Desapropriação (DESAP) prepara o rascunho do Decreto para o uso público e os outros elementos necessários para a desapropriação"...

Esta afirmação não corresponde à realidade. No caso específico do CÔRREGO DO TREMEMBÉ houve completa inversão de procedimentos. A Comunidade afetada começou a ser citada a partir de Agosto de 1987, baseada em antiga Lei Municipal 9.458/82 de 19 de abril de 1982, hoje sem efeito porque decorridos já cinco anos de sua edição, conforme se depreende da análise do ANEXO I.

O verdadeiro instrumento legal que trata realmente da obra em tela, refere-se ao Projeto lei nº 229/87 encaminhado à Câmara Municipal em 28 de novembro de 1987 e que jamais chegou a ser aprovada.

Causa espécie portanto que mesmo sem cumprir integralmente as normas internas e externas, a Prefeitura, baseada em mera intenção de projeto ou expectativa da obra, solicite e obtenha do BID a promessa de financiamento, assumindo ao mesmo tempo compromissos com as empreiteiras.

2. Prossegue o mesmo DOCUMENTO A, à pág. 26. Numeral 4.15.

"...O tempo médio decorrente entre o começo da ação e a posse legal tem sido de dois a três meses"...

Esta afirmação é apenas parte da verdade e precisa ser melhor explicitada. O correto seria afirmar " O tempo entre o início da ação e a remoção dos moradores é de dois a três meses"! Isto é praticamente o que a Prefeitura programou para o CÔRREGO DO TREMEMBÉ.

A denominada " AÇÃO " começa com a notificação, objeto do ANEXO I. Os agentes da Prefeitura advertem os moradores de que a desocupação dos imóveis se dará em 3/4 meses.

E aqui realmente se inicia toda a tragédia humana dos desapropriados: são notificados de que serão desarraigados de seus lares em agosto de 1987 e em janeiro de 1988, portanto decorridos apenas 4 meses, a remoção de centenas de famílias terá se completado numa verdadeira operação de guerra e extermínio que só encontra paralelo no Segundo Conflito Mundial. Já em abril de 88, literalmente arrasadas as moradias, as obras tem início, conforme declarações do Titular da Secretaria das Vias Públicas do Município (ANEXO II):

sociais e intempestivamente chega o Poder Supremo, acolitado por um organismo internacional do porte do BID, e determina que em quatro meses deverão desfazer e tentar reconstruir suas vidas em outro canto.

Com que direito decidem na prancheta o destino de terceiros ?

3. Este mesmo DOCUMENTO A, à pág. 26. Numeral 4.15 contém outra inverdade:

"... A desapropriação, propriamente, 'é mais lenta e pode demorar até três anos, mas o único item passível de questionamento é a quantidade de indenização ..."

Há uma tentativa implícita de se minimizar a tragédia dos desapropriados, já que as ações se arrastam em juízo por mais de 5 anos, acarretando ao demandado toda a sorte de ônus e danos financeiros, morais e psicológicos, como no caso bem conhecido dos desapropriados do metrô da Zona Norte da cidade.

4. DOCUMENTO A, pág. 27 - H. RELOCATION OF FAMILIES - Numeral 4.18.

" ... The population in question occupies three different types of housing commonly termed substandard:

- a) the " favela " ...
- b) the " cortiço " (tenement) ...
- c) the " casas precárias " (improved housing) ..."

Nova tentativa de se minimizar o dano social, distorcendo-se a verdade dos fatos. Ao contrário do que afirma o documento, para o caso específico do Córrego do Tremembé, a maioria das centenas de casas a serem desapropriadas, apresentam bom padrão de habitabilidade, pois pertencem a classe média e classe média baixa.

A COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO poderá constatar a veracidade de nossa afirmação, realizando uma perícia " in loco ".

Irônicamente, podemos afirmar que encortiçados ou favelados se tornarão os atuais proprietários desapropriados, com as indenizações irrisórias que irão receber, o que se configura em mais um absurdo quando se sabe que a Cidade de São Paulo possui 1 milhão de favelados e 2,8 milhões de encortiçados, porque o Poder Público tem sido incompetente para resolver o problema, preferindo direcionar seus recursos para obras sem conteúdo social, mas de conteúdo suntuário.

5. DOCUMENTO A, pág. 29. Numeral 4.27.

"...A PMSF concordou com o Banco que ele iria relocar e/ou indenizar a população de baixa renda afetada pelas obras do Programa, sem removê-las para longe dos lugares onde vivem atualmente..."

6. DOCUMENTO A. pág. 30 - Numeral 4.28.

"Consequentemente, o contrato de empréstimo em perspectiva irá incluir uma recomendação que, antes de proceder cada chamada ao BID ou de começar a construção, conforme for o caso, a FMSP, deve submeter ao Banco o PLANO DE RELOCAÇÃO E/OU INDENIZAÇÃO para os moradores de casas de baixo padrão afetadas pelas obras; o plano de execução correspondente; e a PROVA DE DISPONIBILIDADE DE FUNDOS necessário para a sua execução. Para acrescentar, consideramos os aspectos indicados no parágrafo anterior, essa planta deverá incluir uma análise da situação econômica e social das famílias e comunidades afetadas, bem como uma quantificação de suas propriedades particulares e comunitárias. Os critérios devem ser apresentados também em como as áreas de relocação foram escolhidas. As famílias e comunidades afetadas devem compartilhar da decisão referente àquelas áreas depois que as várias alternativas para a relocação forem propostas. (ver Seção VII do ANEXO A): Da mesma forma, cada ano durante a execução do Programa, o Município será requerido para submeter relatórios anuais da situação das famílias deslocadas.

Nenhuma destas recomendações do BID, de tornar o processo de relocação democrático, submetendo-o à apreciação da Comunidade afetada, foi respeitada.

Muito pelo contrário !

O que se viu foi a montagem de um processo de pressões e manipulações por parte da Prefeitura para coagir a Comunidade a aceitar a decisão superior como fato consumado. Tudo isto ao arrepio da Lei !

Em setembro de 1987 as autoridades desencadearam verdadeira ação psicológica de terror argumentando que, em quatro meses todo o processo de relocação deveria estar completado, já que as máquinas das empreiteiras iniciariam a destruição das residências no início de 1988. Afinal as obras tinham prazo certo de início - abril de 1988.

Nesta guerra psicológica também os meios de comunicação foram amplamente utilizados com declarações das empreiteiras e autoridades (ANEXO III - recortes de jornais). *

E aqui um fato insólito que necessita ser registrado e investigado: O NOME DO BID FOI SISTEMATICAMENTE UTILIZADO PELA PREFEITURA PARA DAR RESPALDO À OBRA ANTIDEMOCRÁTICA, NO SENTIDO DE AFIRMAR SEU CARÁTER DE IRREVERSIBILIDADE ! TAMBÉM FOI UTILIZADO PELAS EMPREITEIRAS, principais envolvidas e beneficiárias do Processo.

* A fotografia publicada no Jornal da Tarde de 08.09.87, em matéria paga pelas Empreiteiras, utilizando o nome do BID, não retrata a realidade das habitações edificadas ao longo do Córrego do Tremembé, tratando-se de propaganda em

Cabem as indagações :

- O BID tinha conhecimento destas manipulações ?
- Autorizou o uso de seu nome nas matérias retro-mencionadas ?
- Em expediente anterior (Carta DD9/BR/D51/BB), Sua Excelência o Senhor Vice Presidente do BID revela-se tão cioso na defesa e proteção dos termos contra tados com o mutuário.

Perguntamos :

- A utilização indevida do nome da Instituição constava em alguma cláusula do Contrato ?

O fato é que muitos dos pacatos cidadãos, não resistiram à mencionada pressão psicológica e, acabaram falecendo ou sofrendo danos à saúde de forma irreversível. !!!

Esta postura arbitrária e prepotente por parte do poder Público, coonestada de forma não deliberada por uma Instituição Internacional, queremos acreditar, gerou apenas um fato positivo: UNIU A COMUNIDADE para lutar em favor de seus direitos !

Conforme esclarecido anteriormente, a Comunidade sempre desejou a Canalização do Córrego mas repudia a auto-pista.

7. O DOCUMENTO B, à pág. 16, numeral 4.16, praticamente repete e reforça os termos das recomendações do BID, já analisadas anteriormente e igualmente descumpridas.

O DOCUMENTO B, em seu APPENDIX II, numeral 2, é bastante explícito :

"O mutuário deverá encarregar-se de instalar e/ou indenizar os moradores de casas de baixo padrão afetados pelas obras do Programa. Para este fim, ele deve apresentar ao Banco, simultaneamente com os Documentos tratados na recomendação anterior, um Programa para reassentamento e/ou indenização da mesma população, de acordo com a Seção VII do Apêndice III, incluindo o respectivo Programa de implementação e evidências de que ele tem recursos suficientes disponíveis para sua Execução".

Para lançar maiores luzes sobre o fato, propiciando uma análise judiciosa sobre a questão, concitamos o BID a apresentar o " Programa de Relocação e/ou Indenização " e respectivo " timetable ", conforme a prescrição supra.

O DOCUMENTO B, em seu APPENDIX III, pág. 3, CAP. VII, é definitivo:

"VII REASSENTAMENTO DAS FAMÍLIAS:

Na preparação e execução dos programas para o reassentamento e/ou tratados na recomendação 2 do apêndice II, o mutuário levará em consideração o seguinte:

- a) Um levantamento da situação social e econômica da Comunidade;
- b) A participação das famílias e Comunidade afetadas no processo de reassentamento, através de reuniões para informá-las sobre as várias soluções disponíveis para coletar suas opiniões;
- c) Um censo da população, da propriedade particular e dos recursos comunitários afetados;
- d) Os critérios e o processo de seleção para os locais de reassentamento e o processo de aquisição do terreno;
- e) As atividades de apoio à Comunidade durante o reassentamento;
- f) A disseminação das datas usadas na preparação dos referidos Programas para outros órgãos públicos.

Imperioso que toda a documentação atinente a este parágrafo específico, seja liberada também para que a sociedade civil tome conhecimento sobre a lisura das operações entre o BID e o Mutuário.

8. Para encerrar, uma constatação que seria cômica, não fosse trágica: explicitamente nos Documentos da Prefeitura e do BID é nomeado o principal impacto positivo da obra, sob o ponto de vista de saneamento básico e ambiental: a eliminação da LEPTOSPIROSE, verdadeiro flagelo da população ribeirinha. Para o caso específico do CÔRREGO DO TREMEMBÉ a LEPTOSPIROSE é irrelevante.

Segundo um clínico geral residente no Bairro, o DR. YUSSEF MOURAD - CRM 27399, atendeu apenas UM CASO de LEPTOSPIROSE, durante os últimos 10 (dez) anos!

Enquanto isso o trânsito indisciplinado, na porta de entrada da Rodovia que cortará o Tremembé e Bairros vizinhos (a Av. Inajar de Souza) provoca 12 (doze) acidentes por mês, muitos deles com vítimas fatais. Mais uma averiguação para a COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO esclarecer "in loco"!

Com todas estas distorções e ilegalidades apresentadas, causa espanto que tal obra seja apresentada pelo BID ao público externo, inclusive ao SENADO AMERICANO como paradigma de preocupação ambiental e social, conforme levantado pelo "ENVIRONMENTAL DEFENSE FUND", em seu expediente de 06/01/88 encaminhado a essa Instituição.

Com o devido respeito, entendemos que a obra é digna de figurar, como exemplo negativo, no já clássico trabalho de autoria de Bruce Rich - " Os Bancos de Desenvolvimento Multilateral : Seu Papel na Destruição do Ambiente Global ".*

Renovamos nossas esperanças no sentido de que a COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO nomeada por Vossa Excelência, contribua para sanear a questão e reiteramos nosso apelo para que sejamos ouvidos, juntamente com a Comunidade, pela mencionada COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO.

Respeitosamente.

Mauro A.M. Victor
p/ FÁBIO JOSÉ FELDMANN
PRESIDENTE

C/C.: 1) DR. BRUCE RICH - ENVIRONMENTAL DEFENSE FUND
2) SENATOR DAVID OBEY
3) SENATOR ROBERT KASTEN
4) SENATOR DANIEL INOUE
5) WORLD WILDLIFE FUND

PS.: Para a agilização de contatos, usar endereços seguintes:

Rua Pedro, 105 - Tremembé da Cantareira

02370 - São Paulo - SP - BRASIL

TEL.: 203-35.60

TELEX.: (011) 32183 - UNIPRESS

* RICH, BRUCE - The Multi-Lateral Development Banks: Their Role in Destroying the Global Environment, 15: 1-2 THE ECOLOGIST 56 (1985).

ENVIRONMENTAL DEFENSE FUND

1616 P Street, NW
Washington, DC 20036
(202) 387-3500

January 26, 1988

Antonio Ortiz-Mena
President,
Inter-American Development Bank
1300 New York Avenue, N.W.
Washington, D.C. 220577

Dear Mr. Ortiz-Mena,

We have been encouraged by recent public pronouncements of the Inter-American Development Bank (IDB) concerning the Bank's increased commitment to ensuring the environmental soundness of its projects. In your letter of November 6, 1987 to Daniel Inouye, Chairman of the Foreign Operations Subcommittee of the U.S. Senate, for example, you highlighted the Bank's ongoing environmental work program and the Bank's efforts to establish better communications and working relationships with environmental non-governmental organizations. We commend the Bank for the intentions expressed by these efforts.

But the effectiveness and credibility of the Bank's efforts to improve its environmental record can only be judged by the environmental quality of its projects. Non-governmental organizations and elected officials in Brazil have recently brought to our attention grave environmental problems and legal irregularities in the conception and execution of the project financed by the Inter-American Development Bank's loan No. 233-IC-BR, a small drainage and roads program for the Municipality of Sao Paulo. We are particularly surprised and dismayed by the problems in this project, since the Bank's Environmental Management Committee has singled it out as one of 11 examples that "demonstrate the IDB's environmental commitment" in its "Progress Report on the Environmental Aspects of the Bank's Operations in 1986." (page 6)

Organizations and publicly elected officials representing several northern districts of the city of Sao Paulo affected by this IDB project have denounced it as "scandalous" in letters and documents submitted to you. The IDB's negligence in this matter was publicly castigated by a member of the Sao Paulo City Council before that body late last year (See enclosed statement of Sra. Ireda Cardoso, from the Official Municipal Journal (Sao Paulo) of November 21, 1987). One of the environmental organizations in question, Uniao dos Defensores da Terra, sent you four

National Headquarters
257 Park Avenue South
New York, NY 10010
(212) 505-2100

1405 Arapahoe Avenue
Boulder, CO 80302
(303) 440-4901

2606 Dwight Way
Berkeley, CA 94704
(415) 548-8906

1108 East Main Street
Richmond, VA 23219
(804) 780-1297

Mr. Antonio Ortiz-Mena
January 26, 1988
Page 2

detailed letters of protest (enclosed, dated October 29, October 31, November 3, and December 22 1987), as well as copies of petitions with more than 3000 signatures protesting the channelling of Tremembe Creek and the construction of a major highway paralleling the course of this creek connecting two other major traffic arteries--all of which the IDB is helping to finance with this loan.

The issues raised by Brazilian groups and officials about the environmental soundness and legality of the works along Tremembe Creek raise disturbing questions about the soundness of channelization and highway construction that this project is financing along eleven other creeks in Sao Paulo. Moreover, the evidence of blatant environmental disregard in the conception and implementation of this project raises still more troubling questions about the IDB's capacity and political will to implement its publicly stated policies, and casts serious doubt on the capability of the IDB's Environmental Management Committee to scrutinize even projects it has singled out as environmentally beneficial.

We understand that Mr. Rubens Vaz de Costa, Manager of the Bank's Operations Department, responded to letters from the Brazilian groups, stating that the Bank's representatives in Brazil would look into the matter. We are writing to urge you to consider more urgent, substantive actions, given the seriousness of the allegations of the Brazilian groups and the fact that the Bank itself has prominently publicized this project as an example of what it can do right environmentally. In particular, it is essential that elected representatives of affected populations and local environmental groups such as Uniao dos Defensores da Terra (OIKOS) and Grupo Ecologico de Acao Arco-Iris - Gea be involved in all phases of the IDB's review of the project's problems.

We therefore reiterate the major environmental and legal issues concerning loan 233-IC-BR:

1. According to Brazilian law, government licensing of the creek channelization and road construction activities financed by this IDB loan is contingent on the preparation and submission of Environmental Impact Assessments (Relatorio de Impacto Ambiental--RIMA) for these activities to both the "competent state organ" and to the Secretariat of the Environment (SEMA). Article 2 (Sections I and VII) of CONAMA (Conselho Nacional do Meio Ambiente) Resolution NO. 001 of January 23, 1986 explicitly requires the preparation of a RIMA for activities involving draining and channelling of courses of water and construction of highways with two or more lanes. No mention is made in the Bank's project documents or loan agreement of the need to comply with the Brazilian environmental assessment regulations. According to local environmental and community groups in Sao Paulo, no assessments have been initiated for any of the channelization and road construction activities financed by the Bank, particularly the Tremembe Creek component. The IDB approved this project on December 17, 1986, almost a year after the promulgation of CONAMA Resolution No. 001. It is imperative that the Bank

halt disbursements on this loan until environmental assessments (RIMAs) are prepared, as required by Brazilian law, for the 12 creek channelization and highway construction sub-projects it is financing.

2. As you are aware, Brazilian groups and elected officials have publicly denounced other grave irregularities in this project, and have also alleged the following: a) to induce its approval by the Sao Paulo City Council, the Tremembe component of the project was misrepresented by the Municipality to Council members as being exclusively financed by municipal funds, no mention being made of the IDB loan; b) the nature of the highway construction project in question has not been fully revealed to the IDB nor to the public; it is our understanding that the Tremembe road construction financed by the IDB will link major interstate highways in a loop over which an estimated 30,000 vehicles a day will pass, degrading the quality of life in one of the last "green" suburbs of Sao Paulo.

3. The Tremembe Creek channelization and highway construction financed by the loan will have grotesquely perverse environmental and social impacts for an undertaking that the Bank's highest environmental review authority has singled out as an example of its commitment to environmental quality. According to the environmental assessment privately financed and conducted by concerned citizen's organizations in Tremembe ("MINI HIGHWAY LOOP: Anhanguera Bandeirantes--Fernaõ Dias Dutra The Valley Bottom Avenue-Tremembe Creek IMPACT," prepared by Mauro A.M. Victor and Arthemar D. Fernandes) the Tremembe component of the project will bring intensive air and noise pollution to two of the last protected forest areas in the Sao Paulo urban area: the Cantareira Reserve and Horto Florestal, which the proposed road borders for some distance. Even more distressing, the assessment concludes that the Tremembe Creek channelization works, rather than reducing the risk of floods will actually increase both the frequency and intensity of floods in what is already a flood prone area (pp. 7--8, assessment). Finally, Brazilian groups and officials have also pointed to the problems with current expropriation and resettlement procedures which, because of the effects of rampant inflation, will not fairly compensate those whose properties will be expropriated.

Of all these issues, only the questions of resettlement and compensation have been addressed by the Bank in the loan conditions and in the Program description attached to the contract (Annex A). As it is, these conditions relate only to the methodology and the preparation of the resettlement plan; there is no reference to any minimum standard of compensation that will ensure that the people who will be displaced will not suffer a decline in their standard of living.

4. The project documents and the project description in the Environmental Management Committee's 1986 progress report reveal a shocking environmental insouciance, showing no awareness of well known risks and potential negative impacts associated with efforts to control floods through channelization of creeks and streams. For more than 20 years repeated

fantasies

experiences, studies, and public debates concerning channelization projects have demonstrated that such projects can increase flood damages rather than reduce them (See, e.g. "Stream Channelization," Parts 1 through 6, Hearings Before a Subcommittee on the Committee on Government Operations, House of Representatives, May 3, 4, June 3, 4, June 14, 1971; March 20, 22, 1973; Platt, Rutherford H., "The Jackson Flood of 1979: A Public Policy Disaster," Journal of the American Planning Association, 48:2, 1982, p. 219). It is well known that numerous channelization projects justified as flood control measures have actually increased flooding by accelerating downstream flows and increasing sedimentation in channelized creeks.

There is an extensive literature in the areas of flood control and hydrology indicating that so-called "non-structural" alternative flood control methods may be in many instances more cost-effective and more reliable over the long term. (See, e.g. "Report of the Task Force on Non-Structural Flood Protection Methods," U.S. Army Corps of Engineers, December, 1978; "A Conceptual Framework for Formulating Nonstructural Alternatives," U.S. Water Resources Council, 1981) Planning procedures for some governments require, in fact that "non-structural" alternatives be examined first before any commitment is made to structural flood control measures such as channelization. (See, e.g., Floodplain Management Guidelines for Implementing Executive Order 11988 [43 FR 6030], U.S. Water Resources Council, 1978) In urban areas like Sao Paulo, "nonstructural" flood control approaches would include zoning to reduce storm run-off, small scale flood peak detention measures, flood proofing of buildings, flood warning systems, conversion of creek and gulley riverain areas to greenbelts or parks, and land use planning and controls.

into overflooded areas S.P. Sao Paulo / NRE

The IDB's lack of attention to non-structural flood control measures in the design of this project is particularly negligent because for over 40 years hydrologic experts have emphasized that structural flood control measures such as channelization in themselves often do not reduce flood damages, unless associated with land use planning and controls. (See, for example, Gilbert White, "Human Adjustments to Floods," University of Chicago Department of Geography Research Paper No. 29, 1945.)

The IDB Sao Paulo Micro-drainage project may be, perversely, a catalyst to greatly increase the costs of flood damage in the future. Given the conclusions of the assessment of the Tremembe Creek component, there is ample reason to fear that other channelization components of the project may also risk increased flooding while simultaneously augmenting prospective flood losses by attracting development and investment to the creek and gulley areas.

In view of these well known considerations that should be examined in proposed urban channelization projects, the IDB's neglect and circumvention of the legally required environmental assessments (RIMAs) for these activities may have led to a costly, economically and environmentally ill informed decision.

5. The IDB's lack of consultation with environmental and community organizations representing populations affected by the project is especially distressing, given recent statements of the Bank that it wishes to consult more with local non-governmental and community organizations in its borrowing countries. Brazilian groups have pointed out to you in correspondence that the issues of participation and public consultation with affected populations could have been first and foremost addressed by the IDB's ensuring that this project conform to Brazilian environmental laws. We would hope that the IDB's management would be as distressed as we were to read this conclusion of Brazilian environmentalists in the Assessment: "This proposed work, like others financed by the "BID" for the Sao Paulo Metropolitan area, represents a retreat from the democratic conquests of the people for a higher standard and quality of life to the extent that it does not even respect the laws of the country concerned...." (Assessment, p. 12)

6. Finally, Brazilian groups raised a larger issue which underscores the urgent need of the IDB to commit new, environmentally trained staff, resources and political will so that it can credibly implement its publicly stated environmental commitments. Developing nations can ill afford more environmental and social debacles that undermine rather than strengthen long term prospects for economic growth. This loan for \$77.5 million represents a contribution to Brazil's crushing foreign debt that is not insignificant. "At a time then when the country is agonizing under the heavy burden of a foreign debt exceeding \$110 billions, it certainly sounds contradictory and injurious to the national interests to swell it even further by means of financing initiatives degrading the environmental and human heritage, ending only in further dehumanizing the city." (Assessment, p. 12)

Given the high public visibility that the IDB has already focussed on this project as an example of its capacity to deal with environmental issues, we strongly urge the Bank give the highest priority to resolving the questions the Brazilian groups have raised. It is essential that the Bank promptly undertake the following measures:

I. fully--and immediately--involve local community and environmental organizations in a thorough review of the project;

II. halt all disbursements for road construction and creek channelization in the project until environmental assessments (RIMAs) for each of the 12 creek or gully areas can be prepared and publicly reviewed by the affected populations; and,

III., redesign components of the project and redirect funds to alternatives where the assessments reveal that this is necessary or desirable.

Thank you for your attention to this urgent matter.

Mr. Antonio Ortiz-Mena
January 26, 1988
Page 6

Sincerely,

Bruce M. Rich
Senior Attorney
Environmental Defense Fund
U.S.A.

Brent Blackwelder
Director,
International Resources Project
Environmental Policy Institute
U.S.A.

James Barnes
Senior Attorney
Environmental Policy Institute
U.S.A.

Doug Hellinger
Co-Director
The Development Gap
U.S.A.

Craig Van Note
Director
Monitor Consortium
U.S.A.

Pat Adams
Director
Probe International
Canada

Koy Thompson
International Rainforest
Campaign, Friends of the
Earth
United Kingdom

Barbara Bramble
Director, International Programs
National Wildlife Federation
U.S.A.

Larry Williams
International Representative
Sierra Club
U.S.A.

David Wirth
Senior Attorney
Natural Resources Defense Council
U.S.A.

Francis Spivy-Weber
Director, International Issues
National Audubon Society
U.S.A.

Geoffrey Webb
Director, Conservation
Friends of the Earth
U.S.A.

Raymond Van Esmen
Acting Secretary General
European Environment Bureau
Belgium

Ulf Rasmusson
Working Group on Tropical
Most Forests
Friends of the Earth
Sweden

Mr. Antonio Ortiz-Mena
January 26, 1988
Page 7

Reinhard Behrend
Director
Regenwaelder Information
Federal Republic of Germany

Wouter J. Veening
Director
National Committee, International Union
for the Conservation of Nature and
Natural Resources (IUCN)
Netherlands

ANEXOS C

Ciclo de protesto de 2000 à 2005

Material Jornalístico

COMO VOCÊ USA REDES
SOCIAIS?

Login

Crie o seu Jornal
Online FREE!

Pesquisar

Ecopress

Desde: 17/03/2000 Publicadas: 26928 Atualização: 01/12/2009

Todo o Brasil compra e vende no

bomnegocio.com

Anuncie Grátis

Foto
DENUNCIE

Busca em

26928 Notícias

Cadastrar-se | Eco Watch | Eco-Eventos | Ecolinks | Expediente | Newsletter | Notícias com Alta Repercussão
| Notícias com Baixa Repercussão | Opiniões | Parceria

Notícias com Baixa Repercussão

24/11/2003
0 comentário(s)

Curtir 0 Enviar Tweet 0

Notícias com Alta
Repercussão

Impacto ambiental

Agências espaciais e Google
buscam formas de proteger
florestas

"A CANTAREIRA PEDE SOCORRO"

cerca de 20 entidades ambientalistas reuniram centenas de pessoas na manhã de domingo na Cantareira em um ato em defesa dos mananciais de São Paulo. De dentro do reservatório, onde há um rio que havia água, hoje só mato e terra. Exibindo faixas, elas protestaram contra a falta de água em São Paulo e a má gestão das Bacias hidrográficas do Estado. No alto, os pilotos Jennifer Murray e Colin Bodil, que estão fazendo o helicóptero pela primeira vez na História de um pólo ao outro, sobrevoaram o Sistema Cantareira e a manifestação, para ajudar a chamar a atenção para a grave situação dos mananciais da maior metrópole brasileira. O descaso com este importante recurso natural e a falta de gestão adequada (priorizando evitar desperdício, utilizando água em processos industriais e conservando os mananciais) têm gerado problemas em diversas regiões. São Paulo é o grande exemplo e sofre uma das piores crises de sua história. O Sistema Cantareira agoniza e metade dos 17 milhões de habitantes dessa região correm o risco de ficar sem água. Essa situação vem sendo anunciada desde o início do período de seca, mas nenhuma ação efetiva para diminuir consumo foi tomada. O Governo do Estado está adiando inevitável * racionamento no Sistema Cantareira * e colocando em risco o uso deste sistema para os próximos anos. O ato foi promovido pela organizações Acordamairipa, Amar, Fundação SOS Mata Atlântica - Núcleo Pro-Tietê, Grupo Geca, Instituto Olhos D'água, Ipeh * Instituto Pedra Grande de Preservação Ambiental, IPEG, ISA * Instituto Socioambiental, Soridema * Rio Claro, SOS Cantareira, Sub-Comitê Juqueri/Cantareira, Universidade de Mogi das Cruzes e WWF- Brasil. A maioria das instituições atua há muitos anos na região lutando pela conservação da água e dos recursos naturais. A ação faz parte também da Campanha "Água Para Vida, Água Para Todos", que a WWF-Brasil está desenvolvendo em todo o país em defesa dos mananciais.

O combate ao desperdício e pelo acesso universal a água de boa qualidade. "Não entender que áreas de mananciais são estratégicas para o desenvolvimento e a sobrevivência nas cidades gera mais exclusão social, prejuízo econômico, degradação ambiental, e nos coloca numa dinâmica suicida", afirmou Samuel Barreto. "Não adianta fechar os olhos para as causas da degradação dos mananciais, como o desmatamento, a ocupação desordenada, os lixões e os aterros, e buscar novas fontes de água, como o Capivari-Monos e o Ribeira de Iguape. Isso não resolve o problema." "A história da SOS e do Núcleo Pró-Tietê é marcada por mobilizações, que têm como resultado conquistas traduzidas em benefícios comuns; nesse caso a sociedade, consciente do problema da água, responde uma vez, exigindo do poder público responsabilidade na gestão das águas e melhoria na qualidade de vida em São Paulo", avalia Mário Mantovani, diretor da Fundação S.O.S. Mata Atlântica. O Instituto SocioAmbiental atua nas áreas de mananciais de São Paulo, produzindo estudos sobre a situação dessas áreas. "O maior problema de São Paulo é a falta de cuidado e a má gestão da água disponível, e não a existência desse recurso", afirma Marussia Chatelly, coordenadora do Programa Mananciais do ISA. O SOS CANTAREIRA vem lutando para reverter este quadro caótico sobre os mananciais. "A má gestão na política de recursos hídricos tem contribuído para absurda perda de 40% desses cursos; queremos investimentos na sua recuperação e não no favorecimento de novas grandes obras. A boa gestão terá que estar baseada na sustentabilidade". Yuca Cunha Maekawa, coordenadora do Movimento que congrega 4 municípios da região. As entidades pedem que as medidas abaixo sejam imediatamente adotadas:

- Criação e aprovação das Leis Específicas dos Mananciais;
- Programas efetivos de Recuperação e Conservação dos Mananciais já existentes;
- Gestão Integrada entre o Comitê de Bacia Hidrográfica do Alto Tietê com o Comitê de Bacia Hidrográfica dos rios Piracicaba, Capivari e Jundiaí, de

onde são retirados 31m3/s para suprir o Sistema Cantareira;

* Racionamento no Sistema Cantareira (que está praticamente seco);

* campanha para diminuição de consumo de água em residenciais e estabelecimentos comerciais (durante o apagão, foi possível diminuir muito

o consumo - hábitos simples como banhos curtos, lavar roupa menos vezes por semana, entre outros, contribuem significativamente para economizar água);

* implementação de programa de reuso de água;

* redimensionamento da atuação do PURA (Sabesp).

fonte

Rebeca Kritsch - Assessora de Comunicação - WWF-Brasil - Tel.:

> 55-61-364-7482 - Fax: 55-61-364-7474 e-mail: rebeca@wwf.org.br

> Núcleo Pró Tietê - Assessoria de Imprensa

> Renata Bucciarelli - Tel (11) 3812-8640 - Cel.: (11) 9367-1218 e-mail:

> rebu@uol.com.br

>

> Fundação SOS Mata Atlântica - Assessoria de Imprensa

> Clarisse Goldberg - Tel.: (11) 3063-2612 - Cel.: (11) 9104-2656 e

9986-7780

> e-mail: clarissegoldberg@uol.com.br

>

> * FOTO - Renato Soares - Imagens do Brasil - Cel.: 9383-6902

>

> * IMAGENS - Fábrica Elétrica - Marco Sarti - Tel.: (11) 3865-3635 Cel.:

(11)

> 9218-7829

Plug-in Bloqueado

Comentar...

☒ Publicar no Facebook

Publicando como Ivini Ferraz (Não é você?)

Comentar

Plug-in social do Facebook

Assine 0800 703 3000 SAC Gate-papo E-mail E-mail Grátis Shopping	BUSCAR
Assine 0800 703 3000 SAC Gate-papo E-mail E-mail Grátis Shopping	BUSCAR
Assine 0800 703 3000 SAC Gate-papo E-mail E-mail Grátis Shopping	BUSCAR

DE SÃO PAULO | ÍNDICE GERAL

Plug-in Bloqueado

Plug-in Bloqueado

Plug-in Bloqueado

São Paulo, domingo, 12 de janeiro de 2003

FOLHA DE SÃO PAULO

imóveis

[Texto Anterior](#) | [Próximo Texto](#) | [Índice](#)

PLANO DIRETOR EM DEBATE

Cantareira toma 80% do território do distrito

Preservação do verde é tema "inegociável" no Tremembé

DA REPORTAGEM LOCAL

"Nem tudo deve ser estoque de terras para a cidade", afirma o ambientalista Malcolm Forest, da **associação Amar** (de preservação da reserva da biosfera do **cinturão verde** de São Paulo). Esse é o lema dos moradores do Tremembé na discussão do Plano Regional.

O distrito detém as maiores porções dos 80 km² da serra da Cantareira, a única floresta urbana do mundo, e do sistema Cantareira de abastecimento de água, o **segundo maior** do planeta. "Temos de planejar a cidade a partir dessa realidade", resume Forest.

É por isso que a população do Tremembé elegeu como inimigo número um o trecho norte do Rodoanel. O que assusta os moradores é o texto do Eia-Rima (estudo do impacto ambiental da obra). "O documento "esquece" que a serra foi tombada como reserva intocável pela Unesco. A Dersa [Desenvolvimento Rodoviário S.A., que assina o documento] ignora a presença da mata virgem", diz Yuca

Cunha Maekawa, coordenadora do SOS Cantareira

"O traçado não passa no parque estadual da Cantareira, apenas em áreas agrícolas", rebate Rubens Mazon, 54, coordenador de gestão ambiental da Dersa.

"O Rodoanel passará por mananciais e nada garante que o

- Balanços
 - [Balanço dos Transportes no Governo Federal \(2003-2010\)](#)
 - [Balanço 2012](#)
- Sala de Imprensa
 - [Agenda de Autoridades](#)
 - [Boletins de Rádio](#)
 - [Currículos das Autoridades](#)
 - [Expediente - Ascom](#)
 - [Expediente - Cerimonial](#)
 - Publicidade
 - [Gastos com Publicidade](#)
 - [Campanhas Publicitárias](#)
 - [Galeria de Fotos](#)
 - [Notícias](#)

Tamanho da fonte [Webmail](#) [Agenda de Autoridades](#) [Fale Conosco](#) [Cadastre-se](#) [Perguntas Frequentes](#)

AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Engenharia de Planejamento e Logística S.A.

Acesso à
Informação

[Início](#) > [Notícias](#) > [Transporte Terrestre](#) > **Obra do Rodoanel vai atrasar pelo menos 1 ano**

[Voltar](#)

Notícia

Transporte Terrestre | 05/04/2003

Obra do Rodoanel vai atrasar pelo menos 1 ano

O início das obras da nova fase do Rodoanel Mário Covas deve atrasar pelo menos um ano por problemas no processo de licenciamento ambiental dos trechos sul, norte e leste. A empresa Desenvolvimento Rodoviário S.A. (Dersa) teve de fazer a revisão do texto do Relatório de Impacto no Meio Ambiente (Rima), considerado inadequado tanto pelo Ministério Público Federal (MPF) e representantes da sociedade quanto pela Secretaria do Meio Ambiente. A nova redação, que começou há dez dias e só deve estar pronta em mais dez, vai dar ao documento uma linguagem mais acessível. Depois, é preciso cumprir um prazo legal de 20 dias para ampla divulgação do material. Só então poderão ser remarcadas cinco das oito audiências públicas previstas, indispensáveis para a obtenção da licença prévia, passo que antecede a contratação do projeto executivo. Elas foram adiadas por problemas diversos além do Rima, como má localização, horário não convencional, dificuldades de acesso, espaço pequeno. A Dersa pode ter de abrir um sexto encontro, não planejado, em Santo André. Houve só três audiências no prazo. Consema - "Se tudo tivesse corrido normalmente, todo o material estaria sendo avaliado pelo Conselho Estadual do Meio

Ambiente (Consema), etapa final do licenciamento ambiental, por volta de 30 de abril e as obras começariam em meados de 2004", disse o coordenador de Gestão Ambiental do Rodoanel, Rubens Mazon, professor da Fundação Getúlio Vargas. Com os adiamentos e a determinação pela Justiça de que as audiências só ocorram aos sábados, ele acredita que só no fim de agosto ou no início de setembro o processo irá ao Consema. Como há vários prazos de concorrência a serem cumpridos, as obras não devem mais ter início em meados de 2004. Texto - Segundo Mazon, a revisão do Rima se restringirá ao texto. "Não serão inseridas mudanças de engenharia como de traçado, por exemplo", alertou. Essa sim é uma reivindicação que os ambientalistas fazem questão de ver cumprida, porque eles alegam que o Rodoanel vai passar em área de mananciais. A obra atinge, ao sul, a Represa Billings e, ao norte, a Paiva Castro, sem contar a Serra da Cantareira. "Não adianta só mudar o texto de um estudo que é falho e superficial numa série de coisas", afirma a coordenadora da SOS Cantareira, Yuca Cunha Maekawa. Ela promete manter a ação da sociedade contra o projeto. "Vamos continuar batendo do mesmo jeito." A nova redação do relatório está a cargo de uma especialista em comunicação da equipe de produção do programa Rá-Tim-Bum. O valor não foi revelado. Segundo Mazon, haverá uma mudança na apresentação das páginas também para facilitar a leitura. Depois, o material vai passar pela revisão dos engenheiros que produziram o EIA-Rima original para ver se os detalhes técnicos foram preservados. A retomada das audiências não foi marcada ainda, mas não deve ocorrer antes de 30 dias, no mínimo. Outra vez, pedido de revisão foi feito por órgão do próprio governo Departamento acatou reivindicações feitas pela população durante audiência em Guarulhos Mais uma vez, foi um órgão do próprio governo quem aconselhou a Dersa a rever detalhes da obra do Rodoanel. O pedido de melhora da redação do Relatório de Impacto no Meio Ambiente (Rima) foi feito pelo Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental (Daia), da Secretaria Estadual do Meio Ambiente. No início do ano, a Sabesp e o Instituto Florestal já haviam emitido pareceres desfavoráveis aos trechos norte e sul, por causa da proximidade dos mananciais e dos riscos de o anel rodoviário incentivar a ocupação de áreas de preservação. O Daia acatou reivindicações apresentadas pela população na audiência pública de Guarulhos e encampadas pelo Ministério Público Federal, que fez uma petição de adiamento da audiência, apontando problemas no Rima. "Tivemos acesso a uma carta da população, dizendo que não conseguia entender o texto. A partir disso, fizemos uma petição", disse a procuradora da República Inês Virgínia Praso Soares. Ela considerou o fato de a Dersa acatar o pedido de revisão do Rima "mérito da população". "A sociedade não quer mais faz-de-conta; quer participar", diz Inês. Os trechos sul, norte e leste do Rodoanel têm custo estimado de R\$ 5 bilhões. As obras devem começar pelo sul. No projeto, está previsto o corte de 592,7 hectares de vegetação, a ser compensado com o plantio de 1.185,4 hectares e criação de nove unidades de conservação. O Rodoanel terá 174 quilômetros de extensão, ligando dez rodovias. Em 2002, foi inaugurado o trecho oeste, de 32 quilômetros. (M.F.)

Serviços

O Ministério

SPO - SUBSECRETARIA DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO

Fórum de desempenho do MT : [SGD - Sistema de Gestão de Documentos](#)

SAAD - SUBSECRETARIA DE ASSUNTOS ADMINISTRATIVOS / CGMO - COORDENAÇÃO-GERAL DE MODERNIZAÇÃO E ORGANIZAÇÃO (EXTINTO DNER)

Créditos/Débitos: [Consulte aqui](#)

SECRETARIA DE FOMENTO PARA AÇÕES DE TRANSPORTES - SFAT

Incentivos Fiscais: [Debêntures de Infraestrutura](#) | [REIDI](#)

Transporte Terrestre**DNIT - DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES**

Rodovias: [Condição das Vias](#)

ANTT - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Transporte de Passageiros: [Linhas Interestaduais de Ônibus](#) | [Consulta a Motoristas de Ônibus](#) | [Ônibus Autorizados a Fretamento](#) | [Trens Regionais de Passageiros](#)

Transporte Rodoviário de Cargas: [Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC](#) | [Transporte Rodoviário Internacional de Cargas](#)

PASSE LIVRE

Passe Livre: [Cadastro Passe Livre Empresas Transportadoras](#) | [Pedido de 2ª Via de Credencial](#) | [Manual do Beneficiário](#) | [Requerimento - Formulário Modelo](#) | [Atestado da Equipe Multiprofissional](#) | [Consultar andamento do Processo do Passe Livre para Beneficiários](#)

Vídeos

- [Vídeo institucional da VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. - Empresa pública, sob a forma de sociedade por ações, vinculada ao Ministério dos Transportes, nos termos previstos na Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008.](#)

- [Rodoanel Mário Covas - SP.](#)

- [Rodovia Translitorânea](#)

[Lista completa](#)

Ministério dos Transportes

Esplanada dos Ministérios, Bloco "R"

SÃO PAULO

meusesc

e-mail

senha

ok

cadastre-se
esqueci a senha

programação

sites

conferências

revistas

criança

turismo

sesctv

loja sesc

quem somos

fale conosco

mapa do site

na programação das unidades

no conteúdo editorial

ok

idioma:

enviar para um amigo

salvar no meu sesc

sugestão de pauta

: : sesc são paulo > revistas > problemas brasileiros

nº 369
mai/jun 2005

capa

edições anteriores

artigo anterior

próximo artigo

Solução ou problema?

Construção do rodoanel esbarra em sérias questões ambientais

JULIANA BORGES

Pedestres no anel: alto risco / Foto: Juliana Borges

Na sexta-feira, 10 de dezembro de 2004, às 19 horas, a Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET) registrou o maior congestionamento do ano na capital paulista. A marca chegou aos impressionantes 197 quilômetros, o equivalente à distância entre São Paulo e São Sebastião, ou 93 quilômetros a mais que a média diária para o horário.

Em 1990, as vias da metrópole apresentavam aproximadamente 50 quilômetros de lentidão todos os dias, o que deixava claro que a maior cidade brasileira já não tinha mais condições de absorver sua frota de veículos, que hoje é de 3,5 milhões de unidades.

Devido aos problemas que os extensos congestionamentos trazem não apenas para a população, mas também para o setor de transporte de cargas, o governo do estado decidiu investir num projeto para interligar as dez rodovias que passam pela Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) e permitir que a metrópole seja transposta sem a necessidade de atravessá-la. Trata-se de uma via com acesso restrito (possível apenas pelas próprias rodovias e por algumas outras poucas entradas previstas), cujo traçado dista de 20 a 40 quilômetros do centro da cidade e que está dividida em quatro trechos: norte, sul, leste e oeste.

Segundo o projeto, a obra, batizada de Rodoanel Mário Covas, é um meio de diminuir os engarrafamentos na capital paulista e baratear os custos com transporte de cargas no estado, além de colaborar para a preservação ambiental e melhorar a qualidade de vida da população. Porém, para representantes do movimento ambientalista, especialistas em transportes, urbanistas, associações de bairro e moradores vizinhos ao trecho oeste, o único já inaugurado, as consequências para a RMSP são muito diferentes daquelas estampadas no material promocional do empreendimento.

Um olhar mais cuidadoso sobre a questão mostra que as desvantagens do anel viário são minimizadas pelo governo, assim como os impactos sociais e ambientais. "A postura do poder público não está sendo séria. Só posso acreditar que a motivação seja eleitoral", afirma João Sette Whitaker, professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP) e da FAU Mackenzie.

Questão de prioridade

A idéia de uma via perimetral que circundasse o núcleo central da RMSP é antiga. Data da segunda década do século passado, uma época em que a falta de mobilidade ainda não afetava a região. Mas foi somente no final dos anos 80 que um anel viário semelhante ao atual foi projetado, durante o governo de Orestes Quércia: a Via Perimetral Metropolitana (VPM). O trajeto proposto cortaria o coração da serra da Cantareira e diversas áreas de mananciais da cidade. O estado tentou conseguir empréstimos em bancos internacionais e chegou a abrir licitações públicas para selecionar as empreiteiras que executariam a obra. No entanto, uma ampla campanha de mobilização da sociedade civil, encabeçada pelo movimento SOS Cantareira, mudou os planos governamentais. "Fizemos um abaixo-assinado com 150 mil adesões condenando o anel viário e pedindo a criação da reserva da biosfera do cinturão verde da cidade", relata Yuca Maekawa, uma das coordenadoras da campanha. O esforço deu resultado: a execução do empreendimento foi cancelada e, em

uma das coordenadoras da campanha e chefe dos recursos e pesquisas de planejamento ter sido em 1994, o cinturão verde ganhou da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco) o título de reserva da biosfera.

Da época em que a VPM foi idealizada para os dias de hoje, pouca coisa mudou na gestão do sistema viário metropolitano. São anos de investimentos minguados em transporte coletivo, em favor de projetos rodoviários e de políticas de incentivo do uso do carro, com o agravante de que a frota de veículos apresenta um ritmo de crescimento cada vez maior. Essa postura, na verdade, não se restringiu aos governantes de São Paulo, já que a maioria das metrópoles brasileiras também sofre com o problema.

"O automóvel é o meio de transporte mais insustentável que existe, o grande devorador de espaço e um ícone do desperdício na cidade", afirma Nazareno Stanislaw Affonso, da Comissão de Circulação e Urbanismo da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), e um dos criadores da organização não-governamental (ONG) Rua Viva. "Hoje, não é possível pensar em solução para o trânsito na RMSP com tantos carros em circulação", completa ele. Ou seja, não adianta estimular o modelo de transporte que já vigora na cidade e tentar criar modos de minimizar suas consequências negativas.

Em operação desde outubro de 2002, o trecho oeste do rodoanel, que tem 32 quilômetros e interliga as rodovias Régis Bittencourt, Raposo Tavares, Castelo Branco, Bandeirantes e Anhangüera, custou R\$ 1,1 bilhão (dois terços provenientes dos cofres do governo do estado e um terço, da União). No trecho sul, cujas obras devem ter início no segundo semestre deste ano, a previsão é de que serão consumidos outros R\$ 2,6 bilhões. Isso significa que, quando ele também estiver em operação, terão sido gastos R\$ 3,7 bilhões para implementar uma solução que privilegia o transporte individual, uma vez que no anel viário não é permitida a circulação de ônibus urbanos ou vans. Com esse dinheiro, seria possível, por exemplo, implantar cerca de 17 quilômetros de linhas de metrô (com toda a infra-estrutura e equipamentos instalados), o que representaria um acréscimo de 31% na rede metroviária de São Paulo.

"As políticas públicas para os transportes não devem se voltar para modalidades específicas em detrimento das demais, mas, sim, buscar a integração entre todas elas", defende o secretário adjunto dos Transportes do governo do estado e responsável pelo rodoanel, Paulo Tromboni. Segundo ele, a obra é, acima de tudo, uma solução destinada ao setor de cargas e, por isso, o orçamento é diferente daquele que é destinado ao transporte público, que inclui o metrô.

Independentemente de onde vêm os recursos, o fato é que o rodoanel acaba servindo também como via de circulação de carros dentro da RMSP, mesmo não sendo esse seu objetivo. Tanto é que, dos 250 mil veículos que todos os dias passam pelo trecho oeste, 78% são de passeio, de acordo com a Dersa, empresa de economia mista, subordinada à Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo, responsável pela obra. E, segundo Nazareno Affonso, da ANTP, a tendência é que o rodoanel se torne uma via engarrafada em médio e longo prazo, da mesma forma que aconteceu com as marginais, projetadas para ser vias expressas. "Numa malha viária saturada, sempre que se cria uma nova alternativa de acesso, a propensão é que ela também se congestionue", diz Affonso. O professor Whitaker concorda: "Esse é um impacto impossível de ser controlado", garante.

Tromboni, no entanto, argumenta: "É incorreto fazer essa comparação com as marginais, que têm acessos a aproximadamente cada 100 metros. O trecho oeste do rodoanel tem um entroncamento a cada 4,5 quilômetros, por meio de um enorme trevo".

Indiscutivelmente, o setor mais beneficiado com a construção do rodoanel é o de transporte rodoviário de cargas. De acordo com a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do rodoanel, apresentada pela Dersa ([ver texto abaixo](#)), 50% de tudo o que é transportado no estado passa pela RMSP. Em 2010, com os trechos oeste e sul em operação, a melhoria na fluidez do tráfego local significaria 20% a menos de caminhões nas ruas. No entanto, é importante frisar que essa diminuição praticamente não terá impactos positivos no trânsito da RMSP, já que os veículos de passagem representam apenas 6% do total do fluxo.

"Hoje, temos problemas sérios de perda de produtividade para atravessar São Paulo. Um caminhão que vem de Campinas, por exemplo, gasta uma hora e meia na estrada e, às vezes, leva duas ou três só para cruzar a cidade", conta Flávio Benatti, presidente da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo (Fetcesp). "Somos uma das partes interessadas no rodoanel e estamos satisfeitos com o fato de que o segundo trecho da obra finalmente vai sair", afirma.

Colapso ambiental

Em 13 anos (de 1986 a 1999), o município de São Paulo perdeu 30% do seu já escasso tecido verde, de acordo com levantamento da Secretaria do Meio Ambiente. "Numa cidade que hoje tem menos de 5% do seu capital natural, preservar não é mais apenas uma questão ambiental, mas de sobrevivência da população", alerta o engenheiro florestal Mauro Victor, co-autor de um estudo preparado para a Unesco sobre a importância da reserva da biosfera do cinturão verde para a capital paulista, publicado no livro *Urban Biosphere and Society* (Biosfera Urbana e Sociedade), da Academia de Ciências de Nova York. De acordo com o engenheiro, se o estado não mudar radicalmente sua forma de atuação, em 2015 a RMSP terá boa parte do seu cinturão verde destruída, a qualidade de vida deteriorada em 76 dos 96 bairros da capital e temperaturas superiores a 40°C, por causa das ilhas de calor, entre outras consequências perigosas. "Não dá para falar em planejamento urbano sem ter em mente esse cenário. É dentro desse contexto que a construção do rodoanel é ameaçadora", diz Victor. A obra, de acordo com o estudo da Unesco, "oferece um novo vetor de penetração e destruição do cinturão verde, que trará prejuízos à cidade da ordem de US\$ 2,7 bilhões".

No segundo semestre de 2003, a Dersa apresentou um Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental (EIA/Rima) exclusivo do eixo sul. Como, porém, o documento não foi considerado suficiente pelo Consema para a concessão da licença ambiental, o governo do estado divulgou no início de 2004 a AAE do Projeto Rodoanel.

Só que, como a Dersa estava desrespeitando a decisão judicial de submeter o processo ao Ibama, o Ministério Público Federal interveio novamente. No final de fevereiro deste ano, depois de negociar com as partes envolvidas, o órgão federal homologou um acordo judicial inédito: "A SMA cuidará de todo o processo de licenciamento ambiental, mas o Ibama dará seu parecer", afirma a procuradora Ana Bandeira Lins. Segundo ela, com isso o governo terá de apresentar outro EIA/Rima e realizar novas audiências públicas, pois as que já haviam sido feitas foram canceladas.

O acordo estabelecido pelo Ministério Público incluiu também outra condicionante: a Dersa só poderá dar sequência às obras do rodoanel quando os passivos ambientais do trecho oeste estiverem sanados, o que, após dois anos e meio, ainda não aconteceu. "Se eles não resolverem o problema da parte que já existe, que garantias teremos de que com o eixo sul será diferente?", indaga Marussia.

"O anel viário trouxe muitos problemas ambientais para a região, como o assoreamento do córrego Carapicuíba e o completo desaparecimento de um lago próximo à Raposo Tavares", denuncia César Pegoraro, educador ambiental do projeto Rede das Águas, da SOS Mata Atlântica, ONG que acompanha de perto as consequências da implantação do rodoanel.

Periodicamente, o Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental (Daia) da SMA realiza vistorias no trecho oeste, a fim de verificar se os compromissos assumidos pela Dersa no EIA/Rima estão sendo cumpridos. Em 26 de março do ano passado, o órgão emitiu um parecer técnico afirmando que a empresa "não atendeu a diversas exigências ambientais para renovação da Licença Ambiental de Operação". Entre elas estavam o programa de monitoramento de ruídos lineares, o reassentamento habitacional, a recuperação de áreas de apoio utilizadas na obra e a canalização do córrego Carapicuíba. Em decorrência dessas lacunas, a Dersa só conseguiu a renovação da Licença Ambiental de Operação com a condição de dar solução a uma lista de 12 itens ainda pendentes.

Mau exemplo

"Minha vida virou um inferno." Essa afirmação, de uma moradora que tem sua casa a 100 metros do rodoanel, caberia na boca de muitas outras pessoas que, assim como ela, passaram a ter uma estrada no quintal. Há dez anos, Aparecida Napolitano mora no residencial Tamboré 1, um condomínio de classe média alta na região de Alphaville. Há dois e meio, ela e sua família não dormem direito. "De dia ou à noite, o barulho aqui é ininterrupto, não há quem agüente. Por causa dele, já tive uma crise de estresse, e meus filhos passaram a ir mal na escola. Tive de colocá-los num colégio de período integral", queixa-se. A moradora, que é a representante da Sociedade Fazenda Tamboré para os assuntos relacionados ao rodoanel, conta que a associação de moradores entrou com uma ação civil pública, no início de 2003, solicitando à Dersa a construção de barreiras acústicas, assim como estava previsto no EIA/Rima do trecho. Mas, até agora, nada foi feito. "Eu morro, mas não abro mão dessa luta", afirma Aparecida, que afirma já ter sido ameaçada de morte numa das audiências públicas do trecho sul e, por isso, preferiu não ser fotografada.

Em julho de 2004, uma empresa contratada pela Dersa realizou a medição de ruídos nas áreas vizinhas ao anel viário. O laudo de avaliação confirma as declarações de Aparecida Napolitano: o barulho está muito acima da média permitida. O estudo mostra que, bem em frente à casa da moradora, o nível chega a 86 decibéis, 72% a mais do que o volume máximo permitido (50 decibéis). "Isso porque a medição foi feita em julho, período de férias escolares, às 11 horas da manhã", diz. A pressão para que a Dersa cumpra seus compromissos aumentou no dia 19 de fevereiro, quando a 1ª Vara Cível de Barueri publicou uma sentença que obriga a empresa a construir muros anti-ruído perto da casa da moradora e em outros locais ao longo da rodovia. "Mas só acredito vendo", diz ela.

Além de servir de referência para avaliar como os impactos ambientais foram tratados pela Dersa, o trecho oeste pode ser usado também para entender uma outra questão importante: o adensamento populacional. Hoje, é possível notar que, aos poucos, as margens da rodovia estão sendo usadas pelos moradores locais. Servem de calçada para pedestres e de pista para ciclistas. Várias pequenas entradas clandestinas foram abertas, uma das quais foi feita com as placas de concreto dos muros de contenção instalados pelo governo. Hoje, esses caminhos são usados apenas por motos, pedestres e bicicletas. Mas quem garante que, no país da informalidade, não se tornarão um acesso estabelecido, mesmo que clandestino?

Vale a pena correr o risco?

A falta de mecanismos para garantir que o Projeto Rodoanel não se descaracterize ao longo dos anos e, conseqüentemente, estimule o adensamento populacional no seu entorno é uma das principais preocupações daqueles que criticam o empreendimento. Segundo o secretário adjunto dos Transportes, há várias garantias de que isso não acontecerá. "Para estabelecer um novo acesso ao anel viário, é preciso conseguir uma licença ambiental para modificar o EIA/Rima, que é fortemente fiscalizado pela Justiça", afirma Paulo Tromboni. Porém, o educador da SOS Mata Atlântica César Pegoraro levanta uma questão importante: "Como é possível afirmar que o rodoanel não induz ao adensamento populacional, se quem cuida das leis de uso e ocupação do solo são as prefeituras, e elas não estão envolvidas no processo?"

No entanto, em todo o material de divulgação, a Dersa faz questão de exaltar o aspecto ecologicamente correto do rododanel, especialmente no trecho sul, o próximo a ser construído. Ironicamente, essa parte da obra só não está em execução ainda porque a empresa vem enfrentando dificuldades para conseguir o licenciamento ambiental, já que o trajeto previsto corta parte dos mananciais das represas Billings e Guarapiranga. Juntas, as duas fornecem água a cerca de 4 milhões dos quase 18 milhões de habitantes da RMSP, e uma intervenção mal dimensionada nessas áreas pode causar um colapso no sistema de abastecimento.

Segundo a Dersa, porém, isso não irá acontecer. Em um folheto promocional, a empresa afirma que "realizará uma série de ações que visam preservar os mananciais e as matas já existentes e recuperar as áreas que estão sendo degradadas, que poderão ser mais bem controladas". Outro material impresso diz que o anel viário "funcionará como elemento de bloqueio da ocupação desordenada no entorno da RMSP".

"Isso é um absurdo. A expansão da mancha urbana sobre as áreas de mananciais será agravada com a construção do rododanel, se sua implantação não for precedida de propostas para conter tal processo. Mas, hoje, não temos garantias do governo quanto a isso", contesta Marussia Whately, coordenadora do Programa de Mananciais do Instituto Socioambiental (ISA). No final de 2004, a entidade elaborou um dossiê sobre o empreendimento, em que manifesta sua opinião sobre o projeto. "Somos contrários à maneira como a Dersa conduz as obras. Primeiro, porque a empresa não abre espaço para a discussão pública. Segundo, porque as bases de dados e os cálculos usados para comprovar seus benefícios são muito parciais e, por isso, a análise crítica fica comprometida", afirma Marussia.

De acordo com os estudos oficiais, a região sul continuará a crescer de maneira desordenada nos próximos anos e, em 2020, terá um acréscimo populacional de 2,3 milhões de pessoas. E, como mostra a AAE, esse número independe da construção do rododanel: o acréscimo populacional na área com o anel viário em operação seria 1% menor, daqui a quinze anos, do que se ele não fosse construído. Para o professor Whitaker, esse dado não condiz com a realidade. "Qualquer rodovia induz ao adensamento populacional, isso é consenso", afirma. O secretário adjunto dos Transportes, por sua vez, diz que há vários fatores que garantem que o anel viário não trará adensamento populacional no seu entorno. "O rododanel é uma via perimetral, que não dá acesso aos bairros lindeiros e, por isso, não facilita o acesso das populações ao centro da cidade (onde estão os empregos), nem permite a circulação de ônibus urbanos, utilizados pela maioria dos habitantes de assentamentos irregulares."

Carlos Bocuhy, um dos representantes da bancada ambientalista no Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema), órgão vinculado à Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo (SMA) e composto por membros do governo e da sociedade civil, é outro que também vê a obra como uma ameaça aos mananciais da região sul. "Infelizmente, o rododanel é refém da ausência de políticas públicas que por anos possibilitou a degradação de nossas nascentes e cursos de água. Agora, não dá para pensar nele sem levar em conta os impactos nessa região", diz. O ecologista, que preside o Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental (Proam), alerta que a represa Billings, por causa do assoreamento e da destruição de seus mananciais, já perdeu 22% do volume de água, o que significa prejuízos anuais da ordem de US\$ 368 milhões. E, se nada for feito, Bocuhy acredita que ela se transformará num charco em 60 anos. "O rododanel pode acirrar esse processo de destruição", acrescenta.

Os mananciais da região sul não serão os únicos afetados pelo anel viário. "O sistema Cantareira, que abastece metade da população da RMSP, também ficaria ameaçado pelo traçado do trecho norte", alerta o arquiteto e urbanista Ary Albano, membro dos movimentos SOS Cantareira e Defesa São Paulo. Segundo ele, se essa reserva entrar em colapso, o fornecimento de água para a capital terá de ser obtido no vale do Ribeira, na região sul do estado. A construção da infra-estrutura necessária para isso irá custar US\$ 10 bilhões aos cofres públicos. "Mais uma vez, quem paga a conta somos todos nós", diz Albano.

No final de 2002, o Instituto Florestal, órgão vinculado à SMA, publicou um parecer sobre o rododanel. Entre outras críticas que são feitas ao projeto estão a falta de consistência nos estudos de impacto ambiental, a ineficácia da obra para resolver os problemas propostos e o risco de um colapso ambiental na reserva da biosfera do cinturão verde. "O estado de São Paulo e o Brasil assumiram (...) o solene compromisso de que tais áreas seriam respeitadas." O texto salienta que este não seria o momento oportuno para faltar a essa obrigação, "mesmo porque isso poderá ensejar a revisão de acordos e empréstimos externos". Depois de estudar o problema, técnicos do Instituto Florestal chegaram à conclusão de que, "de forma geral, o comitê não possui, até a presente data, elementos de convicção para endossar a proposta do rododanel".

Pendenga jurídica

Depois de inaugurar a parte oeste, em 2002, a Dersa apresentou os estudos de impacto ambiental dos outros três trechos, para poder dar prosseguimento à obra. O documento, porém, foi bastante criticado pela sociedade civil, especialmente pelos movimentos ligados à preservação da região da serra da Cantareira, no norte da capital paulista. "Comparemos às audiências públicas de todos os trechos e não foi difícil mostrar que os relatórios estavam incompletos", diz Yuca, do SOS Cantareira. Devido aos protestos da sociedade civil, o Ministério Público Federal entrou com uma ação judicial que paralisou o licenciamento e determinou a participação do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) no processo. "Como se trata de uma obra que terá impactos nacionais (por interferir na Mata Atlântica), entendemos que a entidade deva participar", informa a procuradora Ana Cristina Bandeira Lins. Na prática, essa decisão teve o seguinte resultado: para sair do papel, os outros trechos do rododanel precisarão de dupla autorização ambiental: uma do Ibama e outra da SMA.

O problema que a obra pretende atacar é legítimo, isso é inquestionável. A circulação de cargas dentro da malha urbana da RMSP representa, de fato, um ônus para toda a sociedade. Só que isso não encerra a questão. Em uma metrópole ambientalmente comprometida como São Paulo e tão carente de investimentos sociais, será que vale a pena gastar bilhões de reais em um projeto grandioso, mas que beneficia poucas pessoas, e ainda por cima coloca em risco o abastecimento de água da população? E mais: com esse dinheiro, não seria possível atacar a questão da mobilidade no espaço urbano de uma maneira mais democrática? Para o professor João Whitaker, a concepção e a realização do anel viário em São Paulo lembram outra famosa obra brasileira, inaugurada na década de 70. "O rodoanel é a Transamazônica paulista."

Estudo incompleto

No primeiro semestre de 2004, a Dersa apresentou ao Conserma um documento denominado Avaliação Ambiental Estratégica (AAE). Trata-se de um tipo de estudo que vem sendo adotado por diversos países e organismos internacionais para analisar a viabilidade de megaempreendimentos. "Os EIA/Rimas, que se limitam a abordar os impactos ambientais de uma determinada obra, mostraram-se insuficientes para avaliar projetos de grande abrangência", explica Marussia Whately, do Instituto Socioambiental. E como a AAE se propõe a fazer uma análise mais completa, que inclui a avaliação dos impactos cumulativos, o passivo ambiental preexistente e o custo/benefício frente a outras alternativas, o instrumento passou a ganhar espaço no cenário mundial. Por enquanto, sua adoção ainda não está regulamentada no Brasil, e é uma ferramenta que poucos conhecem.

Novidade ou não, o fato é que o documento apresentado pela Dersa, apesar de ter sido chamado de AAE, não se encaixa na definição do termo. "Um estudo desse tipo precisa ter alternativas ao empreendimento que é objeto de estudo, e isso não foi feito", justifica a procuradora Ana Cristina Bandeira Lins. O que a Dersa se limitou a fazer foi comparar como será a situação da RMSP com e sem a construção do rodoanel, usando, para isso, projeções e fórmulas matemáticas. Para Marussia Whately, a Dersa usa a AAE como ferramenta para justificar a obra. "Há uma série de cenários que não estão contemplados, apenas aqueles que são interessantes à empresa."

A Revista Problemas Brasileiros pode ser adquirida na rede de lojas SESCSP, nas unidades da Capital e Interior, a R\$6,00 cada exemplar. É possível também comprar online pela Loja SESC Virtual.

SESC
NO BRASIL

SESC São Paulo 2012 - Todos os direitos reservados | Créditos | Política de Privacidade

Brazil Print
2003

Sob pressão ambiental, Rodoanel é adiado

Mariana Viveiros e Alencar Izidoro Folha de São Paulo - São Paulo, SP October 2002

Audiências públicas, previstas para este mês, serão feitas em 2003; obras da alça sul só devem começar em 2004

Para tentar contornar a oposição aos traçados dos trechos sul e norte do Rodoanel Mário Covas, a administração Geraldo Alckmin (PSDB) adiou para 2003 as seis audiências públicas que deveriam, neste mês, promover a discussão da obra com representantes do poder público municipal, estadual e da sociedade e já reconhece que a construção da alça sul não começará na data prevista, em julho do ano que vem.

A Dersa, empresa do Estado que cuida do projeto, estima agora que, na "melhor das hipóteses", a continuidade das obras civis se dará no início de 2004.

O prosseguimento do Rodoanel, promessa de campanha de Alckmin, enfrenta a resistência de ambientalistas, moradores e técnicos da própria Sabesp (Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo), por trazer ameaças à água que abastece mais de 80% da região metropolitana e causar impactos ambientais em áreas de proteção, a exemplo dos mananciais das represas Billings e Guarapiranga (na região sul) e os trechos de reserva da biosfera na serra da Cantareira (região norte).

O principal foco de resistência não é a alça sul, que liga a rodovia Régis Bittencourt ao ABC e cujas obras devem atrasar, mas a norte, com início previsto para 2005. Os traçados de todos os trechos remanescentes do Rodoanel têm de ser aprovados em conjunto por exigência do Consema (Conselho Estadual do Meio Ambiente) e do Ministério Público Federal.

As audiências públicas para a discussão dos traçados defendidos pela Dersa, com base nas conclusões do EIA-Rima (Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto no Meio Ambiente), aconteceriam entre os dias 4 e 20 deste mês, em Embu, São Bernardo do Campo, Mauá, Itaquaquecetuba, São Paulo e Mairiporã. A nova previsão é que elas ocorram entre janeiro e fevereiro de 2003.

A justificativa oficial do Consema é que algumas prefeituras e entidades dos municípios que serão afetados pela obra só haviam recebido cópias do EIA-Rima na semana passada e, portanto, não teriam tido tempo para avaliá-lo. "Dessa forma, as audiências seriam pouco produtivas", afirma Germano Seara Filho, secretário-executivo do conselho.

As razões reais, entretanto, vão além dessa explicação. Os aspectos polêmicos do EIA-Rima aliados à articulação da comunidade que se opõe ao Rodoanel —principalmente a do movimento SOS Cantareira, que congrega em torno de 40 entidades— poderiam levar à rejeição do projeto pelo Consema, que precisa aprová-lo para que a obra seja licitada.

"O estudo de impacto ambiental é frágil e já teve aspectos questionados dentro do próprio governo em razão dos impactos nos reservatórios e pela indução de expansão da malha urbana além do cinturão verde da região metropolitana. Dificilmente ele passa [dessa forma]", afirma Carlos Bocuhy, membro do Consema.

"Se passa ou não passa [no Consema], é outra encrenca. Poderia passar [do jeito que está], mas com muito sangue. Acho que, conversando mais, dá para fazer de forma socialmente palatável", sustenta Rubens Mazon, coordenador de gestão ambiental do Rodoanel na Dersa.

"A posição da Sabesp é importante porque não existem interesses particulares por trás dela", completa Mazon. As restrições da companhia de saneamento em aceitar obras nas proximidades da represa Paiva Castro (a principal do sistema Cantareira, que abastece 9 milhões de moradores na Grande São Paulo) já fizeram a Dersa discutir algo que, até dois meses atrás, era descartado: a possibilidade de mudança de traçado do trecho norte.

O EIA-Rima classifica como probabilidade "certa" ou "alta" os riscos de erosão e assoreamento (obstrução de cursos d'água) nas proximidades das bacias das represas Billings e Guarapiranga. A mesma classificação é dada aos riscos de turbidez (escuridão) da água nesses reservatórios e no Paiva Castro (na zona norte).

Novo traçado

O novo traçado do Rodoanel cogitado para a região norte representaria um aumento de 6% no custo e de oito quilômetros na extensão do trecho de 47,9 km.

"Essa opção chegou a ser estudada pela Dersa nos anos 90 e foi descartada por não ter atratividade de tráfego", afirma Mazon, que avalia, entretanto, haver 50% de possibilidade de escolha da nova alternativa em estudo.

Isso reduziria a resistência da Sabesp, mas deve trazer novos focos de oposição, já que pode pegar um trecho do parque Juquery (área de preservação ambiental estadual) ou atingir a malha urbana de Caieiras e Franco da Rocha (Grande SP), elevando a quantidade de desapropriações.

"A alteração não muda o fato de que o Rodoanel vai induzir a ocupação de áreas que deveriam ficar desocupadas nem o fato de ele ser um empreendimento que não se enquadra nas linhas do desenvolvimento sustentável", diz Bocuhy.

Na alça sul, a avaliação de Mazon é que as resistências foram contornadas pela oferta de mais medidas compensatórias e abrandadas dos impactos ambientais.

Segundo ele, a elaboração do projeto executivo desse trecho vai levar dez meses. Só depois a Dersa fará a licitação, cuja duração é de, ao menos, quatro meses _caso não haja contestações judiciais.

É possível concluir obra no prazo, diz Dersa

Para governo de SP, construção do trecho sul do Rodoanel poderá ser acelerada para ser entregue até 2006

A Dersa avalia que, embora as obras do trecho sul comecem com atraso, é possível acelerar a construção para terminá-la antes do prazo de 42 meses (três anos e meio) previsto no EIA-Rima.

"Há certa elasticidade no ritmo da obra. Se houver dinheiro, dá para apertar e fazer em três anos", diz Rubens Mazon, coordenador de gestão ambiental do Rodoanel na Dersa, ao ser questionado sobre a possibilidade de Geraldo Alckmin (PSDB) conseguir concluir a alça sul ainda em seu mandato, que termina em 2006.

Mazon ressalva que, se houver mais atrasos no cronograma, por causa de problemas judiciais na licitação ou pela não-aprovação imediata do traçado no Consema, por exemplo, a obra dificilmente será entregue pela atual gestão.

Além das questões ambientais, as indefinições financeiras também podem atrasar a alça sul. O trecho oeste do Rodoanel, de 32 km, concluído no mês passado após três anos e meio de obras, sofreu interrupções em sua construção por causa do atraso nos repasses do governo federal, responsável por um terço dos gastos.

A intenção da Dersa ainda é contar com alguma participação da iniciativa privada na alça sul, mas os estudos sobre essa viabilidade ainda estão começando.

Para 2003, as obras do Rodoanel contam com uma previsão orçamentária de R\$ 50 milhões do Estado e de R\$ 33 milhões da União. A Prefeitura de São Paulo, que, na gestão Celso Pitta, desistiu de colaborar com a divisão dos custos, não voltou, na gestão Marta Suplicy (PT), a mostrar interesse.

Na avaliação da Dersa, os atrasos no cronograma das audiências públicas devem ampliar a discussão sobre a importância da obra, defendida por especialistas não só para retirar parte do tráfego de caminhões das marginais como para interligar os municípios da região metropolitana.

Segundo Mazon, a ordem de serviço para a realização do projeto executivo da alça sul deve ser dada neste ou no próximo mês.

Enquanto os ambientalistas resistem aos traçados futuros do Rodoanel, as prefeituras do ABC, beneficiadas pela alça sul, pressionam para apressar as obras.

Renato Luiz Maués, do Consórcio Intermunicipal do Grande ABC, diz que deverá propor um desmembramento dos futuros trechos _ou seja, que a alça sul seja aprovada antes e que as demais sejam discutidas depois.

"Socialmente e ambientalmente não faz sentido desmembrar. Quando se constrói a alça sul, já se limita os traçados nas demais", diz Mazon, embora a Dersa tenha feito a oeste sem analisar os impactos do Rodoanel inteiro.

Persistência é o mote de líderes de movimento

Aldelise Del Manto, 46, representante comercial, três filhos. Yuca Cunha Maekawa, 48, também representante comercial, ex-metroviária e ex-integrante do Consema, uma filha. Além de serem amigas e vizinhas há décadas, num condomínio na serra da Cantareira, a dupla tem mais "uma missão" em comum: impedir o Rodoanel de "destruir" a qualidade de vida que conseguiram e, ao mesmo tempo, preservar um dos últimos redutos verdes da capital paulista.

Fundadoras e coordenadoras do movimento SOS Cantareira, que reúne mais de 40 entidades contra o traçado do trecho norte do anel viário, elas conseguiram, em pouco mais de três meses de atuação, "pelo menos ajudar a fazer o governo parar e rever algumas premissas", dizem juntas.

Ambas apostaram na teoria de que água mole em pedra dura tanto bate até que fura e foram "chatas". "Na época da campanha eleitoral, seguíamos a agenda do governador. Onde ele ia, lá estávamos nós, dizendo 'não esqueça a Cantareira'", diz Maekawa.

Ao mesmo tempo, organizaram uma passeata com quase 3.000 pessoas, espalharam faixas "por toda a serra", fizeram uma carreata, visitaram as feiras de ciência das escolas, editaram um jornal de 12 páginas sobre os possíveis impactos do Rodoanel na região e já reuniram mais de cem mil assinaturas contra a obra estadual (o abaixo-assinado está no site www.rota4x4.com.br).

"É muito difícil demover os refugiados ambientais de São Paulo dos seus objetivos", afirma Carlos Bocuhy, membro do Consema.

O movimento começou literalmente com a ideia de "não mexa no meu quintal". Del Manto é dona de um terreno vizinho à área da Sabesp na Cantareira e que seria cortado pelo traçado atual do trecho norte. "Fiquei indignada com aquilo e liguei para a Yuca, que sempre foi ambientalista", conta. "Eu disse a ela que a primeira coisa a fazer seria mobilizar todos", completa Maekawa.

"Com o trabalho, compreendi que não era um problema só meu, mas de todo mundo que mora em São Paulo. Acho que foi por isso que o movimento realmente ganhou força", afirma Del Manto. "Tiramos as pessoas da passividade: daquela situação em que o governo manda e todos têm de obedecer calados", rebate Maekawa.

O próximo passo é preparar um time afinado de especialistas em diversas áreas que possam, nas futuras audiências públicas, apontar os impactos que o Rodoanel terá na serra. "Por que o Estado não investe em ferrovias?", questiona Maekawa.

ANEXOS D

Momento atual do conflito

Material jornalístico, ações jurídicas e documentos diversos

Você está em Notícias > São Paulo

Favelas, floresta e incertezas na rota da obra mais cara e longa de São Paulo

Ao longo dos 44 quilômetros do atual traçado do Trecho Norte, há de antigos sitiantes a oportunistas que só buscam indenizações

08 de maio de 2011 | 0h 00

Notícia

A+ A-

Assine a Newsletter

Tweet 0

Diego Zanchetta e Paulo Saldanha - O Estado de S. Paulo

É em um morro no alto da Serra da Cantareira, a 26 quilômetros do centro de São Paulo, que tem início o futuro Trecho Norte do Rodoanel. O atual traçado, de pouco mais de 44 km, passa pelo meio de favelas e sítios, cruza topos no meio da mata com 590 metros de altitude em relação ao Rio Tietê e atravessa uma dezena de córregos até chegar a Arujá, onde se interliga com a Rodovia Presidente Dutra.

Tiago Queiroz/AE

Sem medo. 'Já faz uns dez anos que falam desse Rodoanel', conta Celso Salvador de Oliveira

A construção de uma obra de R\$ 5,8 bilhões no meio de uma área de preservação ambiental tem rendido questionamentos jurídicos semanais para o governo do Estado. A pressão já resultou em quatro alterações no traçado. Ambientalistas e moradores apressivos buscam frear a construção junto a órgãos como Ministério Público e Defensoria do Estado. De olho nas eleições de 2012, políticos também prometem ajuda às famílias para barrar as remoções - 2,7 mil moradias devem ser desapropriadas.

Em seu percurso acidentado e irregular no meio da mata, o Trecho Norte está sempre ao

lado ou bem perto de uma favela. Para o motorista que vai sair da Rodovia dos Bandeirantes e entrar na pista, na altura do número 8.700 da Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, a vista descortina um emaranhado de barracos que se estende por morros desde o início da estrada na capital, em Perus, até quase o fim, já perto de Guarulhos.

Ao fundo das favelas, o visual em segundo plano é de um gigantismo impressionante: a metrópole, o Rio Tietê e um chapéu de fumaça sobre a imensidão de prédios no horizonte. Em alguns momentos, o caminho chega a lembrar a geografia dos morros cariocas, com casas construídas em ladeiras cercadas por mato e ao lado de enormes rochas. O clima tem frescor serrano, úmido, com friozinho agradável. Tanto que o cheiro da mata predomina ao longo do traçado, apesar de as ocupações não terem esgoto ou coleta regular de lixo.

No alto dos morros do Parque Taipas, na altura do km 6 do futuro Rodoanel, pequenos fios de água brotam das pedras e garantem o abastecimento da favela que não para de crescer logo abaixo. A ocupação com clima rural vai sumir para a construção da rodovia, o que tem levado apreensão aos moradores. "Comprei o terreno em 1994, sem escritura. Não tenho medo de sair, já faz uns dez anos que falam desse Rodoanel. Acho que essa estrada não sai mais", diz o agricultor Celso Salvador de Oliveira, de 53 anos. Ele é dono de um sítio que começa em uma rua aberta por ele mesmo e acaba em uma rocha da serra.

Oportunismo. O medo das famílias se mistura ao oportunismo de alguns vizinhos de áreas que não serão desapropriadas. A reportagem do Estado flagrou três terrenos sendo abertos no meio da mata, no Parque Taipas, na altura do número 1.670 da Avenida Fernando Mendes de Almeida. Segundo moradores, são pessoas interessadas em receber indenização do governo.

"O pessoal não para de abrir terreno no meio da serra. É gente que nem mora aqui e só quer a indenização", diz Sonia Nascimento, de 32 anos. Ela é dona do único mercadinho que funciona no ponto alto da serra ocupado por barracos. "Gosto do morro, acostumei a morar no frio, sem barulho. Não quero sair."

Com ou sem Trecho Norte, é difícil acreditar que as franjas verdes que restaram da

PUBLICIDADE

Siga o @estadao no Twitter

Follow

Entrar

Você precisa estar conectado ao Facebook para ver as atividades recentes de seus amigos.

Filme inspirado em série de TV e rodado em navio - cultura
8 pessoas recommended isto.

Aécio utiliza o termo 'revolução' para se referir a golpe militar de 1964 - política
58 pessoas recommended isto.

Comissão do Senado aprova eleição direta para reitor de universidade pública - vida
2.015 pessoas recommended isto.

+ SAOPAULO

Cadastro do bilhete único mensal começa no dia 15, diz Haddad

Mulher passa mal e morre em frente a AME de Taboão da Serra-SP

Câmara aprova projeto que livra motorista da multa do rodízio

Explosão provoca incêndio em apartamento na zona oeste de São Paulo

Três pessoas morrem após ônibus cair em ribanceira em Vinhedo

TV ESTADÃO

Artista de rua ganha a vida como sósia do idolo

+ COMENTADAS

Cantareira não vão desaparecer. As favelas incham floresta adentro e a todo momento é possível ver, no alto da serra, clarões de terra abertos e preparados para receber novos barracos. O governo, por sua vez, defende que a estrada vai funcionar como "barreira" contra novas ocupações e diz prever R\$ 25 milhões em compensações ambientais - 0,5% do custo do Rodoanel, estimado em R\$ 5,8 bilhões.

Condomínios. O traçado segue um caminho sinuoso perto do Horto Florestal. Nessa parte, em vez de favelas, é possível ver alguns condomínios de luxo também construídos dentro da serra e os sobrados no alto do Jardim Tremembé. Mas o Rodoanel vai passar ao lado dos condomínios, que não serão desapropriados.

O trecho a partir do Horto contorna pedreiras nas encostas da serra e só atinge moradias de baixa renda, o que também se repete no Jaçanã e dentro de Guarulhos. Nesse município da Grande São Paulo, a Dersa já realizou duas alterações no projeto, desviando a pista de uma área de proteção ambiental, de moradores antigos e de um terreno da Prefeitura reservado para uma estação de tratamento de esgoto. Em outro desvio, o governo evitou que a obra isolasse um bairro da cidade - com a mudança, porém, o trajeto passará por uma área verde de proteção permanente.

Decisão. Polêmicas à parte, quem vai bater o martelo sobre o trajeto final é o Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema), órgão responsável pelo licenciamento ambiental. As apostas são de que o conselho não vai contrariar a vontade do governo, como já ocorreu em grandes obras polêmicas mais recentes - casos da ampliação da Marginal do Tietê e da construção do Trecho Sul do Rodoanel.

- 01 Brasil vai ser 5ª economia do mundo antes de ...
- 02 Árabes criticam governo de Obama, mas ...
- 03 FGV: País tem queda de 7,26% no número de ...
- 04 Tombini esclarece declaração de Dilma e diz ...
- 05 Cantina italiana tira o tomate do menu em ...
- 06 'Se domésticas forem demitidas, as ...
- 07 Sem Guerrero, Corinthians embarca à ...
- 08 Novamente na contramão de Wall Street, ...
- 09 Presidente do Corinthians encontra ministros ...
- 10 Qual deveria ser a primeira ação da ...

Estadão PME - Links patrocinados

Executivo Campinas São Paulo

Fretamento executivo de Campinas para São Paulo

www.executivocampinasstpaulo.com.br

Construindo país com a Rafael

Impermeabilizantes, colas, silicões, geotexteis e mantas asfálticas

www.comercialrafael.com.br

Anuncie aqui

Grupo Estado

Copyright © 1995-2013

Todos os direitos reservados

Trabalhe Conosco

Fale Conosco

Termo de Uso

Mapa Site

Assine O Estado de S. Paulo

Classificados: 11 3555 2001

Achre Empregos

Estadão.com.br

Opinião

São Paulo

Brasil

Política

Internacional

Saúde

Ciência

Educação

Planeta

Cultura

Símbolo

Temas

Estadão Digital

No celular

No iPad

No Facebook

RSS

Infográficos

Fotos

TV Estadão

Tempo

Webinar

Isso não é normal

Revista Plural

O Estado de S. Paulo

Portal do Assinante

Conheça o jornal

Portais

Limão

Temário Eldorado

Local

Agência Estado

Portal de Fomecedores

Grupo Estado

Curso de Jornalismo

Responsabilidade Corporativa

Nosso Código de Ética

Demonstrações Financeiras

Publicidade

Como anunciar

Prêmio de Mídia

Top Imobiliário

Cannes

[QUEM SOMOS](#) | [ONGs DA CANTAREIRA](#) | [CAMPANHAS](#) | [ESCOLAS DA FLORESTA](#) | [VILA CANTAREIRA](#) | [PARQUE ESTADUAL](#) | [EMPRESAS DA FLORESTA](#) | [NOTÍCIAS](#) | [BANCO DE PROJETOS](#) | [BIBLIOTECA](#) | [S.O.S. CANTAREIRA](#)

Buscar no Site

[QUEM SOMOS](#)

[ONGs DA CANTAREIRA](#)

[CAMPANHAS](#)

[ESCOLAS DA FLORESTA](#)

[VILA CANTAREIRA](#)

[PARQUE ESTADUAL](#)

[EMPRESAS DA FLORESTA](#)

[NOTÍCIAS](#)

[BANCO DE PROJETOS](#)

[BIBLIOTECA](#)

[S.O.S. CANTAREIRA](#)

RECANTA NAS REDES
SOCIAIS

[CANTAREIRA](#)

Rede de Cooperação da Cantareira

QUEM SOMOS?

A RECANTA, Rede de Cooperação da Cantareira é uma Rede socioambiental coordenada por um [Conselho Gestor](#) que conta com a participação de voluntários, empresas, escolas, ONGs. Nosso objetivo comum é promover projetos colaborativos e em rede em prol da maior floresta urbana do planeta.

Conheça algumas de nossas ações: [Programa Escolas da Floresta](#), [Banco de Projetos](#), [Campanhas da RECANTA](#).

Últimas Notícias

Acesse www.florestafazdiferenca.com.br.

ATIVISTAS DA CANTAREIRA ESTRANHAM O ATRASO DO PAINEL DE INVESTIGAÇÃO DO BID À SÃO PAULO

Para os ativistas ambientais, uma obra desta envergadura do trecho Norte do Rodoanel com o maior financiamento da história do BID (2 bilhões de reais) e impactos diretos à Serra da Cantareira à Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo

Mais ...

CPI da Cantareira se encerra sem progressos significativos

De acordo com o presidente da Comissão, vereador Paulo Frange (PTB), o colegiado não conseguiu obter informações seguras que sustentassem as investigações

Mais ...

Obras do Rodoanel Norte podem começar em fevereiro

O Trecho Norte do Rodoanel Mário Covas deve começar a ser construído em fevereiro, afirmou na quarta-feira (30) o governador Geraldo Alckmin. Ele também disse que todos os objetivos foram cumpridos, entre captação de financiamento, licitação, convênio com

Mais ...

Programa Escolas da Floresta - atividade 2012

III Encontro Jovens da Floresta

Durante o dia 18 de novembro a RECANTA e IDEAS promoveram com apoio do VAI (Programa de Valorização e Iniciativa Cultural), o III Encontro dos Jovens da Floresta da Cantareira

Mais ...

Gincana Histórica Cantareira

A Recanta lança em 2011 mais uma atividade para as escolas da floresta associadas. A Gincana Histórica Cantareira une conhecimentos biológicos com a história antropológica e industrial da região norte de São Paulo. Desenvolvida no Núcleo Engordador e na Vila Histórica Cantareira, a gincana tem como público alvo alunos do ensino Fundamental II e Médio. ...

Mais ...

DESTAQUES

PROCURADORIA DE JUSTIÇA DE DIREITOS DIFUSOS E COLETIVOS

AGRAVO DE INSTRUMENTO	0205003-35.2012.8.26.0000
AGRAVANTES	MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE HABITAÇÃO E URBANISMO DA CAPITAL ASSOCIAÇÃO CIVIL RESIDENCIAL JARDIM ITATINGA E OUTRO
AGRAVADOS	MUNICÍPIO DE SÃO PAULO ESTADO DE SÃO PAULO DERSA- DESENVOLVIMENTO RODOVIÁRIO S/A
COMARCA	SÃO PAULO

EXCELENTÍSSIMOS SENHORES DESEMBARGADORES DA
COLETA 1ª CÂMARA RESERVADA AO MEIO AMBIENTE

Trata-se de recurso de agravo de instrumento interposto pela Promotoria de Justiça de Habitação e Urbanismo da Capital e outros contra a r.decisão da 11ª Varada Fazenda

Pública da Comarca da Capital (fls. 14), que indeferiu pedido de tutela antecipada requerido em ação civil pública, por não vislumbrar os requisitos autorizadores para sua concessão.

Consta da peça vestibular (fls. 38/96) que as recorrentes propuseram ação civil pública contra o **Estado de São Paulo, Município de São Paulo e DERSA- Desenvolvimento Rodoviário S/A**, visando à declaração de nulidade da licença prévia ambiental expedida para o início das obras viárias do "Rodoanel Mário Covas" - trecho norte.

Posteriormente, sobreveio decisão interlocutória indeferindo o pedido liminar, por entender ausentes os requisitos do artigo 273 do Código de Processo Civil.

Insatisfeitas com tal pronunciamento judicial, as autoras interpuuseram recurso de agravo de instrumento (fls. 02/05), com razões juntadas às fls. 06/13.

O recurso foi recebido e processado sem o efeito suspensivo pleiteado, por decisão da lavra do eminente Desembargador João Negrini Filho (fls. 435).

O Estado de São Paulo, o Município de São Paulo e a DERSA- Desenvolvimento Rodoviário S/A apresentaram

suas contrarrazões recursais colacionadas, respectivamente, em fls. 440/457, fls. 471/483 e fls. 514/570.

Em síntese, o breve relatório.

Cuida-se de recurso de agravo de instrumento tirado de decisão que indeferiu pedido de tutela antecipada, em ação civil pública ambiental.

Pretendem os agravantes, em suas razões recursais, a reforma da decisão, com a suspensão dos efeitos da licença prévia e dos demais atos que têm por objeto a aprovação do projeto de instalação da obra viária, vez que não foram observados pelos recorridos todos os procedimentos administrativos prévios e necessários para a adequação do traçado norte do Rodoanel Mário Covas com a legislação de uso e de ocupação do solo urbano, no licenciamento ambiental de tal empreendimento.

Com a devida vênia, procede a alegação da Promotoria de Justiça recorrente, ao afirmar que não foram observadas pelos réus todas as formalidades legais exigidas para a compatibilização do projeto com a legislação aplicável à obra analisada, já que, conforme exposto na inicial (fls. 40), se apresenta açodado e precipitado o início do licenciamento ambiental e das obras de construção do trecho norte do Rodoanel pelos agravados, sem o cumprimento das exigências legais previstas no Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (Leis

Municipais nº 13.430/02 e nº 13.885/04 e Decreto Municipal nº 45.817/05), no Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/01) e na Resolução CONAMA nº 237/97.

Em primeiro lugar, a certidão nº 23/10 da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (fls. 469) ostenta irregularidade e conteúdo inverídico, visto que tal documento público informa a observância do empreendimento à legislação de uso e de ocupação do solo, sem que, no momento de sua expedição, já houvesse a realização de audiências públicas com a coletividade, em detrimento dos princípios da participação popular e da gestão democrática e descentralizada das cidades, os quais encontram previsão nos artigos 2º, inciso XIII, 40, §4º, inciso I, e 43, inciso II, da Lei nº 10.257/01¹ e no artigo 287, *caput*, da Lei Municipal nº 13.430/02².

¹ Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/01)

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

(...)

XIII – audiência do Poder Público municipal e da população interessada nos processos de implantação de empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população;

(...)

Art. 40. O plano diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.

(...)

§ 4º No processo de elaboração do plano diretor e na fiscalização de sua implementação, os Poderes Legislativo e Executivo municipais garantirão:

II – a promoção de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade;

(...)

Art. 43. Para garantir a gestão democrática da cidade, deverão ser utilizados, entre outros, os seguintes instrumentos:

(...)

II – debates, audiências e consultas públicas;

De igual modo, na aprovação do empreendimento viário, dispensou-se o parecer prévio da Comissão Técnica de Legislação Urbanística (CTLU), com a análise conjunta da CAIEPS, e a publicação dos documentos que embasaram tal ato administrativo municipal, assim infringindo os artigos 158, §§§ 4º a 6º, 161 e 251, da Lei Municipal nº 13.885/04³, os quais cuidam dos procedimentos legais exigidos para o início do licenciamento das atividades potencialmente geradoras de impacto de vizinhança ou ambiental, tal como a obra do Rodoanel aqui tratada.

III – conferências sobre assuntos de interesse urbano, nos níveis nacional, estadual e municipal;

²Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (Lei Municipal nº 13.430/02)

Art. 287 - Serão realizadas no âmbito do Executivo Audiências Públicas referentes a empreendimentos ou atividades públicas ou privadas em processo de implantação, de impacto urbanístico ou ambiental com efeitos potencialmente negativos sobre a vizinhança no seu entorno, o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população, para os quais serão exigidos estudos e relatórios de impacto ambiental e de vizinhança nos termos que forem especificados em lei municipal.

³Lei Municipal nº 13.885/04

Art. 158 Os usos não residenciais nR3 poderão ser instalados nas zonas e vias onde o uso não residencial nR é permitido, desde que sejam observados:

(...)

§ 4º - Previamente à aprovação de projeto para construção ou reforma de edificações, equipamentos ou instalações destinadas às atividades classificadas como nR3 ou previamente ao licenciamento para instalação e funcionamento dessas atividades, quando não houver a necessidade de aprovação de projeto, a Câmara Técnica de Legislação Urbanística - CTLU, após análise do empreendimento e do impacto previsto, deverá emitir parecer contendo as exigências que além das demais disposições legais, deverão ser obrigatoriamente atendidas.

§ 5º - Para subsidiar o parecer a ser emitido pela CTLU nos termos do parágrafo anterior, as características do empreendimento e do entorno, observado o disposto no parágrafo 3º, deverão ser analisadas por órgão técnico colegiado, intersecretarial.

§ 6º - Fica atribuída à Comissão de Análise Integrada de Projetos de Edificações e de Parcelamento do Solo - CAIEPS, criada pelo Decreto nº 41.864, de 4 de abril de 2002, a competência para a análise preconizada no parágrafo anterior, até regulamentação dos procedimentos técnicos e administrativos relacionada ao licenciamento dos usos nR3 por ato do Executivo.

Demais disto, é de se estranhar que, não obstante nenhuma certidão municipal tenha sido anexada ao parecer da CETESB encaminhado ao CONSEMA, este deliberou favoravelmente à aprovação do empreendimento viário, consoante narrado pela inicial em fls.48/52, o que só coloca em dúvida a regularidade e a adequação da obra com as normas urbanísticas municipais.

Outro problema vislumbrado no caso dos autos consiste na falta de publicidade dos documentos que embasaram a licença concedida pelo Poder Público Municipal, com prejuízo ao artigo 3º, *caput*, da Resolução CONAMA 237/97⁴, ao artigo 37, *caput*, da Constituição Federal e à validade do próprio ato administrativo.

Por sua vez, sequer foi obtida e apresentada pela empreendedora DERSA qualquer autorização do ente municipal para a supressão da vegetação nas áreas, em que se implantará a obra do Rodoanel, o que se afigura imprescindível na realização do empreendimento analisado, revelando desacordo com o disposto no artigo 10, §1º, da Resolução CONAMA supramencionada⁵, cuja redação

⁴Resolução CONAMA 237/97

Art. 3º- A licença ambiental para empreendimentos e atividades consideradas efetiva ou potencialmente causadoras de significativa degradação do meio dependerá de prévio estudo de impacto ambiental e respectivo relatório de impacto sobre o meio ambiente (EIA/RIMA), ao qual dar-se-á publicidade, garantida a realização de audiências públicas, quando couber, de acordo com a regulamentação.

⁵Art. 10 - O procedimento de licenciamento ambiental obedecerá às seguintes etapas:
(...)

considerado documento obrigatório para o licenciamento ambiental referida autorização para o desmatamento.

Também é cabível ressaltar que, em nenhum momento, foi oferecido qualquer estudo regionalizado dos impactos de trânsito e nem plano de obras para as medidas mitigadoras pela DERSA, assim afrontando o artigo 84, inciso XVI, da Lei Municipal nº 13.430/02⁶.

Ainda, ao que consta dos autos do agravo, não houve até agora o atendimento à recomendação do órgão ambiental municipal quanto à apresentação de estudo de alternativas de traçado do trecho norte pela empreendedora, visando à compatibilização e à integração da rodovia com os parques municipais e à efetivação do efeito barreira, com o controle do avanço da ocupação irregular sobre o Parque da Cantareira, nos termos do parecer técnico da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente copiado às fls. 97/280.

§ 1º - No procedimento de licenciamento ambiental deverá constar, obrigatoriamente, a certidão da Prefeitura Municipal, declarando que o local e o tipo de empreendimento ou atividade estão em conformidade com a legislação aplicável ao uso e ocupação do solo e, quando for o caso, a autorização para supressão de vegetação e a outorga para o uso da água, emitidas pelos órgãos competentes.

⁶ Lei Municipal nº 13.430/02

Art. 84 - São ações estratégicas da política de Circulação Viária e de Transportes:

(...)

XVI - rever a legislação de pólos geradores de tráfego, condicionando a aprovação de empreendimentos a uma análise regionalizada dos impactos e à execução de obras que mitiguem impacto;

De outro lado, houve violação aos artigos 223, §2º, da Lei Municipal nº 13.430/02⁷ e artigo 158, §1º, incisos I, III, IV e V, da Lei Municipal nº 13.885/04⁸, visto que o projeto prevê não só a ligação de trechos rodoviários com algumas vias municipais, bem como o traçado da obra viária invade áreas, onde os usos não residenciais especiais ou incômodos são vedados, tais como as ZEP, ZEPEC, ZEPAM e ZMp.

A propósito de tais irregularidades, afigura-se oportuno transcrever trecho da petição da ação fiscal de autoria do vereador José Américo acostada em fls. 427/431:

“Além disso, o traçado do Rodoanel Trecho Norte passa por zonas de uso definidas pelo Plano Diretor, e com finalidades estabelecidas pela Lei e normas específicas a serem cumpridas, como por exemplo a ZEP (Zona

⁷Art. 223 - Ao longo dos trechos do Rodoanel Metropolitano Mario Covas ficam definidas Áreas de Intervenção Urbana abrangendo:

(...)

§ 2º - nas faixas definidas no inciso II deste artigo deverão ser implantados parques e não serão permitidas ligações com o sistema viário do Município, com o objetivo de minimizar os impactos decorrentes da implantação e operação do Rodoanel.

⁸Lei Municipal nº 13.885/04

Art. 158 Os usos não residenciais nR3 poderão ser instalados nas zonas e vias onde o uso não residencial nR é permitido, desde que sejam observados:

(...)

§ 1º - Fica vedada a instalação dos usos não residenciais nR3:

I - nas zonas especiais de preservação - ZEP, zonas de proteção e desenvolvimento sustentável - ZPDS, zonas de lazer e turismo - ZLT;

(...)

III - nas vias locais das zonas mistas de proteção ambiental - ZMp;

IV - nas zonas especiais de preservação ambiental - ZEPAM;

V - nas zonas especiais de preservação cultural - ZEPEC;

Especial de Proteção), a ZEPAM (Zona Mista de Proteção Ambiental), e a ZEPEC (Zona Especial de Proteção Cultural).”(fls. 429)

Desse modo, resta inequívoca a incompatibilidade da obra viária com a legislação de uso e ocupação do solo urbano, haja vista as diversas irregularidades constatadas no processo de concessão da licença prévia pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Município de São Paulo, na deliberação do CONSEMAe na omissão dos entes políticos e da empreendedora quanto ao planejamento e à implantação de obra pública tão complexa que exige maior diálogo entre a coletividade e o Poder Público para que se discuta acerca da viabilidade do projeto e uma atuação mais efetiva dos réus na fiscalização e no cumprimento dos requisitos legais, com fulcro nos princípios ambientais da prevenção e do desenvolvimento sustentável.

Em suma, pelo que foi analisado anteriormente, demonstra-se que sequer foi observado pelo Estado de São Paulo, pelo Município de São Paulo e pela empreendedora das obras todos os procedimentos administrativos necessários previstos no Plano Diretor Estratégico e na legislação federal e municipal aplicável ao caso para a obtenção da licença prévia do Rodoanel Mario Covas-trecho norte, com diversas infrações ao meio ambiente e à ordem urbanística.

O conjunto de irregularidades presentes dá-nos a impressão que o empreendimento deve ser aprovado a qualquer custo, ainda que se tenha que desconsiderar aspectos relevantes da

legislação urbanística e ambiental. E essa é, certamente, uma das muitas causas que faz da metrópole paulistana uma cidade caótica e desorganizada.

Pelo exposto, o parecer dessa Procuradoria de Justiça é pelo provimento do recurso de agravo de instrumento, reformando-se a decisão impugnada para que seja suspensa a eficácia da licença prévia de aprovação do trecho norte do Rodoanel Mário Covas e dos demais atos administrativos estaduais e municipais expedidos nolicenciamento da referida obra, até o julgamento definitivo da presente demanda.

São Paulo, 03 de dezembro de 2.012.

DANIEL ROBERTO FINK

PROCURADOR DE JUSTIÇA

PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
Câmara Reservada ao Meio Ambiente

Registro: 2012.0000409063

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Agravo de Instrumento nº 0016700-37.2012.8.26.0000, da Comarca de Guarulhos, em que é agravante **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO**, são agravados **FAZENDA DO ESTADO DE SÃO PAULO e DERSA DESENVOLVIMENTO RODOVIARIO S/A**.

ACORDAM, em Câmara Reservada ao Meio Ambiente do Tribunal de Justiça de São Paulo, **proferir** a seguinte decisão: "Negaram provimento ao recurso. V. U.", de **conformidade com** o voto do Relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Exmos. Desembargadores **TORRES DE CARVALHO (Presidente), JOÃO NEGRINI FILHO E RUY ALBERTO LEME CAVALHEIRO**.

São Paulo, 16 de agosto de 2012.

Torres de Carvalho
PRESIDENTE E RELATOR
Assinatura Eletrônica

PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
Câmara Reservada ao Meio Ambiente

Voto nº AI-3.014/12

Agravo nº 0016700-37.2012 – Câmara Reservada ao Meio Ambiente

Agvte: Ministério Público

Agdo: Fazenda Estadual e DERSA Desenvolvimento Rodoviário S/A

Origem: 1ª Vara Faz Pública (Guarulhos) – Proc. 77.801/11 ou 17.880/11

Juiz: José Roberto Leme Alves de Oliveira

AÇÃO AMBIENTAL. Guarulhos. Rodoanel Mário Covas Trecho Norte. Licença prévia. Anulação. – A licença prévia, concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade, aprova a localização e concepção, atesta a viabilidade ambiental e estabelece os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases da implementação (Resolução CONAMA nº 237/97, art. 8º inciso I); os órgãos ambientais pertinentes analisaram o estudo de impacto ambiental e consideraram que o projeto traz a melhor alternativa para o empreendimento, cada um indicando as recomendações e providências complementares a serem adotadas para a concessão da licença de instalação. Não há, nesse contexto e com o licenciamento ambiental ainda em andamento, como ver nulidade ou insuficiência no estudo ambiental em curso ou nulidade na licença prévia concedida. Agravo desprovido.

1. Trata-se de agravo interposto contra a decisão de fls. 5827, aqui fls. 1074, vol. 6 que indeferiu o pedido de suspensão liminar da licença prévia concedida para o Trecho Norte do Rodoanel Mário Covas. O Ministério Público alega que o EIA/RIMA e o processo de licenciamento desrespeitam a Resolução CONAMA nº 1/86, o Código Florestal, a LF nº 9.985/00, a Política Nacional do Meio Ambiente, a Política Nacional dos Recursos Hídricos e a Constituição Federal; não contemplam a avaliação dos efeitos e do cumprimento das exigências dos licenciamentos anteriores; subestimam as áreas de influência da obra em prejuízo do diagnóstico do

PODER JUDICIÁRIO

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Câmara Reservada ao Meio Ambiente

impacto ambiental e das medidas de mitigação; estudos e diagnósticos necessários à análise prévia foram deixados para depois, impedindo a ponderação dos aspectos positivos e negativos do projeto; os estudos não contemplam alternativas de traçado que minimizem o dano; não identificam as áreas de preservação permanente de topo de morro, de reserva legal averbadas e as áreas protegidas pelo art. 10 da LF nº 4.771/65; conflita com o Plano de Manejo do Parque Estadual da Cantareira; não preveem apoio aos municípios da macrometrópole; não discute a questão do transporte público na região metropolitana nem a cumulação e sinergia com os trechos anteriores da obra. Não equacionam as desapropriações ou as indenizações, nem o destino das populações a serem realocadas. Não resgatam o passivo ambiental nas áreas de mineração nem respondem às demandas da sociedade ao longo da discussão. As audiências públicas são inválidas, as justificativas da obra não demonstram um balanço positivo considerando os custos e benefícios envolvidos. As falhas indicam que a aprovação pelo CONSEMA – Conselho Estadual do Meio Ambiente e a consequente expedição da licença prévia são atos administrativos nulos de pleno direito, atentatórios à política nacional do meio ambiente. Insiste na suspensão imediata dos efeitos da licença prévia da rodovia e dos demais atos administrativos estaduais que tenham por objeto a mesma aprovação e a paralisação imediata de toda e qualquer instalação de edificação, obra ou alteração do meio natural a ela relacionada até o trânsito em julgado da ação proposta, com cominação de multa diária.

O agravo foi redistribuído duas vezes: 13ª Câmara de Direito Público, 2-2-2011, Rel. Peiretti de Godoy (fls. 1077, vol. 6) e 9ª Câmara de Direito Público, 7-3-2012, Rel. Rebouças de Carvalho (fls. 1094/1098, vol. 6), vindo conclusos em 23-7-2012.

É o relatório.

PODER JUDICIÁRIO

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Câmara Reservada ao Meio Ambiente

2. O Trecho Norte, com 42 km, configura o trecho mais complexo e mais caro em termos de engenharia e ambiente e completa o Rodoanel Mário Covas, ligando o Trecho Oeste, logo após a Rodovia dos Bandeirantes, à Rodovia Presidente Dutra e ao Trecho Leste; faz a ligação das Rodovias Castelo Branco, Anhanguera, Fernão Dias, Presidente Dutra e Ayrton Senna e reduz o trânsito de passagem que hoje toma conta da Marginal Tietê. É obra que ultrapassa o interesse local. O trajeto passa ao sul do complexo da Cantareira, composto por uma topografia acidentada e uma sucessão de áreas protegidas, de grande interesse ambiental.

O EIA/RIMA foi apresentado à população em audiências públicas em Arujá em 7-12-2010 (fls. 4906/4916, aqui fls. 343/353, vol. 2), São Paulo em 16-12-2010 (fls. 4919/4928, aqui fls. 356/365), Guarulhos em 19-1-2011 (fls. 4929/4948, aqui fls. 366/390, vol. 2). O traçado e a viabilidade ambiental foram aprovados com recomendações, dentro de sua órbita de atuação, pela Câmara Técnica do Comitê da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê em 20-12-2010 (fls. 5100/5101, aqui fls. 539/540, vol. 3); pela Secretaria do Verde e do Meio Ambiente do Município de São Paulo em 4-3-2011 (fls. 5118/5253, aqui fls. 558/696, vol. 3 e 4); pelo Conselho Nacional da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica em 3-12-2010 (fls. 5282/5284, aqui fls. 725/728, vol. 4); pelo IBAMA, que vistoriou o trajeto proposto em 23-5-2011 (fls. 5319/5362, aqui fls. 833/864, vol. 5); pela Comissão Técnica da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo em 6-7-2011 (fls. 5363/5434, aqui fls. 865/936, vol. 5); pelo CONDEPHAAT em 5-1-2011 (fls. 5437/5453, aqui fls. 939/955, vol. 5); pela CETESB e pelo CONSEMA em 28-6-2011, que concluíram pela viabilidade ambiental, com condicionantes para a expedição da Licença de Instalação (fls. 5457/5461, aqui fls. 959/963, vol. 5); pela Fundação Florestal (fls. 5483/5542, aqui fls. 985/1046, vol. 5 e 6); pelo IPHAN/SP em 25-7-2011

PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
Câmara Reservada ao Meio Ambiente

(fls. 5555/5557, aqui fls. 1059/1061, vol. 6); pela SABESP em 18-7-2011 (fls. 5559/5569, aqui fls. 1063/1073, vol. 6).

Todos os órgãos concluíram que o empreendimento atendia ao interesse público (o Ministério Público, salvo engano, não discorda dessa parte), que a opção de trajeto (eram três, demonstrando o estudo de alternativas de locação), que houve opção por técnica construtiva que menos agredisse o ambiente e menos incomodasse a população atingida. Foram feitas diversas recomendações pelos diversos órgãos que examinaram o estudo de impacto ambiental, muitas delas condicionantes da expedição da futura Licença de Instalação. Até onde se pode ir neste momento de cognição incompleta, não se observa descuido, erro ou ilegalidade na aprovação da viabilidade ambiental e na expedição da licença prévia pela Deliberação CONSEMA nº 22/11 de 28-6-2011 e 24/11 de 16-8-2011.

3. A licença prévia, concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade, aprova a localização e concepção, atesta a viabilidade ambiental e estabelece os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases da implementação (Resolução CONAMA nº 237/97, art. 8º inciso I); os órgãos ambientais pertinentes analisaram o estudo de impacto ambiental e consideraram que o projeto traz a melhor alternativa para o empreendimento, cada um indicando as recomendações e providências complementares a serem adotadas para a concessão da licença de instalação. Não há, nesse contexto e com o licenciamento ambiental ainda em andamento, como ver nulidade ou insuficiência no estudo ambiental em curso ou nulidade na licença prévia concedida.

PODER JUDICIÁRIO

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Câmara Reservada ao Meio Ambiente

É o entendimento que a Câmara Ambiental tem adotado: “Finalmente, não há, agora, como se cogitar de situação de fato consumado, na medida em que apenas foi concedida uma Licença Prévia, que representa a fase preliminar e os elementos e estudos que foram apresentados estão, em princípio, em consonância com as normas vigentes. Nas fases seguintes, caso não atendidas as exigências e se vislumbre concretamente a possibilidade de ocorrência de situações não analisadas, aí sim, se poderá cogitar de uma intervenção judicial. Por ora, reiterando o que já foi consignado mais de uma vez, não se vislumbra verossimilhança das alegações” (*Ministério Público vs DERSA*, AI nº 546.688-5/9-00, Câmara Ambiental, 21-9-2006, Rel. Samuel Júnior, em que ação quase idêntica a esta visava à suspensão da licença prévia do Trecho Sul do Rodoanel Mário Covas). O juiz está correto.

O voto é pelo desprovimento do agravo.

TORRES DE CARVALHO

Relator

Moção CN-RBMA Nº 01-F /2012

São Paulo 17 de dezembro de 2012

Excelentíssima Senhora
Izabella Mônica Vieira Teixeira
Ministra de Estado do
Meio Ambiente

MOÇÃO 1-F

TEMA: DEFESA DA SERRA DA CANTAREIRA EM SÃO PAULO-SP

O Conselho Nacional da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, CN-RBMA, reunido em sua 22ª Reunião Anual, realizada em São Paulo, de 03 a 05 de dezembro de 2012,

CONSIDERANDO QUE:

- A região de abrangência da obra do Rodoanel Trecho Norte é parte integrante da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo e da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, reconhecidas por meio do Programa MaB- UNESCO, por solicitação do Governo do Estado de São Paulo e do Governo Brasileiro;
- A proposta de traçado do Trecho RODOANEL NORTE em fase de licenciamento ambiental prevê a supressão de cerca 130 hectares de Mata Atlântica e de cerca de 120 hectares de Área de Preservação Permanente (sem vegetação);
- No parecer emitido pelo Conselho Gestor da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo - RBCV, para o processo de licenciamento do Trecho Rodoanel Norte, foram destacadas as seguintes considerações e reflexões:
-“O Conselho da RBCV entende que, embora o EIA atual seja de melhor qualidade que os anteriores para o mesmo trecho do Rodoanel, ainda subsistem várias lacunas de informações técnico-científicas e de gestão que impedem uma apreciação mais adequada sobre os impactos da obra”;

- "É imprescindível que estudos adicionais para a produção dessas informações sejam realizados. Entre os estudos adicionais mencionados, destaca-se a necessidade de uma avaliação mais aprofundada dos impactos da obra sobre os serviços ecossistêmicos das áreas por onde propõe atravessar. O conhecimento sobre esses serviços é essencial para uma avaliação mais integrada e sistêmica do território e de suas interfaces com a construção da obra, tendo em vista tratar-se de recursos dos quais dependem centenas de milhares de pessoas";

- "Ao se considerar a distribuição dos remanescentes florestais e a posição geográfica da mata do Parque Estadual da Cantareira em relação às áreas urbanizadas da RBCV a sul, verifica-se que a alternativa de traçado escolhida é justamente aquela que cria um forte obstáculo de transferência dos benefícios dos serviços ambientais da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo-RBCV para a população da RMSP";

- "O planejamento metropolitano deva buscar medidas de limitação da mancha urbana, otimização da malha viária já existente e ampliação das áreas verdes metropolitanas. Desta forma é recomendável que as medidas de regulação para o futuro adotem melhorias do sistema viário interno e outras ferramentas de organização dos transportes, priorizando os meios de transporte coletivos";

- "A alternativa escolhida (sul ou interna) gera mais impactos sociais, no sentido estrito. Há mais pessoas concentradas na macro-diretriz interna, que envolve um quadro social complexo, onde convivem comunidades antigas, como a comunidade do Cabuçu, existentes desde o século XIX, até comunidades recentes que se assentaram de forma irregular";

- "Como recomendação de ordem geral a RBCV entende ainda que os passivos socioambientais dos trechos do Rodoanel que já se encontram em operação devam ter um cronograma de equacionamento rigoroso e imediato, visto que o acúmulo de passivos ambientais e a falta de medidas assertivas para resolvê-los acirram conflitos além de contribuir para a diminuição da qualidade de vida dos cidadãos e da qualidade ambiental da maior metrópole brasileira";

- "É de conhecimento do Conselho da RBCV que alterações importantes da obra com relação a acessos e traçados vêm ocorrendo como resultado de negociações com as diversas partes interessadas; uma delas, referente ao Patrimônio Histórico-Cultural da SABESP, nos foi oficialmente informada, ao passo que as demais estão sendo veiculadas pela imprensa. A retirada da proposta do entroncamento com a Avenida Inajar de Souza nos parece bastante adequada, enquanto outras, a exemplo daquelas no município de Guarulhos, que aumentam a supressão de vegetação e a inclusão de novo acesso, causam especial preocupação a este Conselho. Neste sentido destacamos que a análise deste colegiado não endossa propostas que não puderam ser adequadamente analisadas no âmbito do parecer técnico da RBCV";

- "Na escala de análise regional, à luz das informações analisadas, embora se considere a Macrodiretriz Interna como a menos impactante aos meios físico e biótico, o Conselho de Gestão não reúne, no momento, elementos que o leve a concluir pela sua viabilidade socioambiental";

- Agrava-se a importância e o sentido das recomendações gerais do parecer do Conselho da RBCV, destacadas acima, **as recentes denúncias veiculadas nos meios de comunicação** (www.noticiaspopulares.blog.br do dia 2 de dezembro de 2012, somado ao conhecimento do Ofício encaminhado em 03 de fevereiro de 2012, pelo Vereador Paulistano José Américo Dias, e do documento Responsabilidade Civil por Dano Ambiental assinado por Dr. Carlos Eduardo de Castro Souza, OAB. 20.955, onde se destaca, dentre várias outras questões, a afirmativa de que o Trecho Norte do Rodoanel é "ilegal" por ferir o Plano Diretor da Cidade de São Paulo e também à Deliberação do CONSEMA 27/2004, em especial sobre a exigência do empreendimento ter distância de no mínimo 20 quilômetros do centro do município de São Paulo,

RESOLVE:

Reiterar sua imensa preocupação com a atual proposta de traçado do Trecho RODOANEL NORTE e solicitar, especialmente ao Governo do Estado de São Paulo, bem como ao Ministério do Meio Ambiente e à Prefeitura do Município de São Paulo, em consonância com os compromissos assumidos junto ao Programa MaB UNESCO com a conservação e o desenvolvimento sustentável na Reserva da Biosfera da Mata Atlântica e na Reserva da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo, a **averiguação dos fatos acima mencionados**, solicitando também que sejam tomadas todas as providências cabíveis no sentido de buscar alternativas de traçado e adequação do referido empreendimento de forma a assegurar o atendimento das exigências legais e a integridade da Mata Atlântica e da Serra da Cantareira, patrimônio ambiental nacional e internacional.

Cordialmente,

Clayton Ferreira Lino
Presidente
Conselho Nacional da Reserva da
Biosfera da Mata Atlântica

C/c:

Exmo. Sr. Roberto Monteiro Gurgel Santos – Procurador Geral da República do Ministério Público Federal

Exmo. Sr. Volney Zanardi Júnior – Presidente do IBAMA

Exmo. Sr. Roberto Brandão Cavalcanti – Secretário de Biodiversidade e Florestas do MMA

Exmo. Sr. Ricardo Teixeira – Secretário da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente

Exmo. Sr. Fernando Haddad – Prefeito de São Paulo

Exmo. Sr. Exmo. Sr. Marcio Fernando Elias Rosa – Procurador Geral do Ministério Público do Estado de SP

Exmo. Sr. Geraldo Alckimin – Governador do Estado de São Paulo

Students for Economic & Environmental Justice

Professor David Oppenheimer
Clinical Professor of Law
U.C. Berkeley Law School
215 Boalt Hall
Berkeley, CA 94720-7200

December 3, 2012

Dear Professor Oppenheimer,

Thank you for this opportunity to respond to the letter you received on October 23, 2012 from DERSA, the semipublic Brazilian company responsible for the design and construction of the last section of a road project called the Mario Covas Rodoanel, or Ring Road, which is partly funded by the Inter-American Development Bank ("IDB"). We appreciate the opportunity to clarify our understanding of the impacts of the Ring Road Project and the work we are doing to assist negatively affected communities. We understand that DERSA's letter and our response, which reflects the position of our community partners in Brazil, will be circulated to the Berkeley Law community.

For some background, as Berkeley Law students working under the supervision of Accountability Counsel attorneys, we have been assisting some of the São Paulo communities directly impacted by the Ring Road. Some of us traveled to Brazil to meet with the communities directly, and we have been working with our partners in Brazil to halt all IDB disbursement of funds for the Northern Section of the Ring Road (the "Project") until the communities' concerns have been addressed.

Briefly, the Project violates IDB policies on resettlement, disclosure, and environmental safeguards. If constructed, the Project will displace 10,000-20,000 residents living in favelas, or poor neighborhoods, north of São Paulo.¹ Most of these residents are unaware of the coming displacement and have not been consulted about the terms of their resettlement. There is considerable fear that due to issues regarding land titles and the counting of the number of residents in the favelas, many may not receive compensation. The Project is plagued by a lack of transparency and the impacts of the Project are largely unknown because, in addition to the lack of required consultation, neither the mandated Resettlement Plan nor major Project decisions, such as the exact location of the road, are publicly available. According to what documentation is available, the Project will also impact core areas of the UNESCO Green Belt Biosphere Reserve.

¹ This large variance is due to inadequate counting based on number of roofs that does not take into account houses and apartments containing multiple families.

In addition to our concerns about the harm that the Project will cause to São Paulo residents and the environment, we believe that DERSA's letter was incorrect or misleading regarding several key issues:

- 1) DERSA incorrectly asserted that a complaint filed with the IDB's Independent Consultation and Investigation Mechanism ("MICI" for its initials in Portuguese) by communities impacted by the Project was considered ineligible for review. In fact, two separate communities filed complaints with MICI, one on May 13, 2011 and one on July 15, 2011. The complaints were found eligible for full compliance review on Dec. 22, 2011 and on November 2, 2012, respectively.² The compliance review process is ongoing, although it has been subject to long delays, which is discouraging for the communities.
- 2) Contrary to DERSA's claim, the Ring Road will not decrease congestion in São Paulo, nor will it decrease greenhouse gas emissions. Recent studies conducted by local environmentalists in São Paulo, and statements made by an expert from the São Paulo State Secretary for Logistics and Transportation, counter DERSA's claim that the Project will decrease congestion.³ In those portions of the Ring Road that are already constructed, increased vehicle traffic has reversed any short-term benefit the road provided in terms of alleviating congestion. Additionally, the Project will not decrease CO2 emissions. Increased passenger vehicle activity will increase greenhouse gas emissions and lead to more congestion, as already demonstrated in other portions of the Ring Road. If anything, the Project will simply redistribute the pollution from the populated city center into the protected Biosphere Reserve.
- 3) DERSA fails to address the Project's potential to contaminate a nearby water reservoir that supplies water to nine million residents of São Paulo. After the Southern Section of the Ring Road was constructed, pollution from the concomitant urban sprawl contaminated a similar water reservoir that provided water to residents in southern São Paulo.⁴
- 4) Available documentation indicates that the Project will impact sensitive "core areas" of the UNESCO Green Belt Biosphere Reserve. Despite DERSA's attempt to mitigate the impact by building tunnels through these areas, local experts estimate that forest areas as large as 1,072 square acres will have to be cleared.⁵ Moreover, contrary to DERSA's projection, the Project is unlikely to provide a barrier to urban expansion, considering the urban expansion that took place along the already constructed Western and Southern

² Both communities opted out of MICI's Ombudsmen process and thus were found ineligible for the initial problem solving process.

³ Victor and Martins, Counter-Rima—Mario Covas Ring Road: North Section Program Environmental Impact Assessment, pgs. 7, 13-15; See also, Data from São Paulo's Traffic Engineering Company (Companhia de Engenharia de Tráfego) shows "the traffic in [São Paulo] during peak hours of the afternoon is on average 26% worse than last year" after the opening of other sections of the Rodoanel because a "temporary improvement in movement attracted drivers ... increasing congestion." *Traffic At Rush Hour Afternoon Worsening 26% in São Paulo*, Metropole, (Sept. 6, 2012). Available at: <http://www.estadao.com.br/noticias/cidades,transito-no-horario-de-rush-da-tarde-piora-26-em-sp,927027,0.htm>

⁴ *Id.* at pg. 28.

⁵ *Id.* at pgs. 32, 100.

Sections of the Ring Road.⁶ Urban expansion through sensitive areas of the Biosphere Reserve will be especially devastating. Yet, DERSA's Environmental Impact Study failed to consider alternatives that would have reduced the environmental impact of the Project.⁷

- 5) Perhaps most frustrating for the affected communities are DERSA's assertions regarding public consultations and environmental licensing. As mentioned above, many of the communities who will be directly affected by the Project have virtually no information about the plans to resettle them or the exact location of the road. Additionally, in designing the Project, DERSA ignored the São Paulo Master Plan, which restricts highways of this nature from being built within 20 kilometers of downtown São Paulo: the Northern Section of the Ring Road will be built within nine kilometers of the downtown. DERSA also ignored warnings from the National Council of the Atlantic Forest Biosphere Reserve, the Council of São Paulo's Green Belt Biosphere Reserve, the Municipal Secretary of Green Spaces and Environment, and the Federal Bureau (IBAMA), who said that they had not had enough time to analyze the complex Project, let alone issue a proper building license.⁸ São Paulo's public attorney brought a lawsuit for violations stemming from the lack of consultation with city authorities during the Project's development.⁹

Thank you again for allowing us to respond to DERSA's letter. We will gladly provide more information about the Project and our work with affected communities should you have any follow up questions.

Sincerely,

Accountability Counsel Environmental Justice Workshop Team
Students for Economic and Environmental Justice
Berkeley School of Law
215 Boalt Hall
Berkeley, CA 94720

⁶ *Id.* at pgs. 17-21.

⁷ The Don Pedro I highway situated slightly north of the Biosphere Reserve would be a better alternative because it also meets São Paulo's Master Plan requirement that any highway be greater than 20km outside the city; the current location is 9km outside the city. *See* statement by São Paulo Counselor Mr. José Américo (GAB. OF. 03/02/12), available by contacting SEEJ.; *see also*, Victor and Martins at pgs. 4, 61.

⁸ Victor and Martins at pg. 109.; *See also*, *CPI Cantareira In São Paulo, Wants To Investigate Speculation In Conservation Area*, *Brasil Atual*, (May 15, 2012). Available at: <http://www.redebrasilatual.com.br/temas/ambiente/2012/05/cpi-da-cantareira-quer-investigar-especulacao-imobiliaria-em-area-preservada/?searchterm=dersa>

⁹ Victor and Martins at pg. 49.

Students for
Economic &
Environmental
Justice

FOR IMMEDIATE RELEASE

**São Paulo Highway Threatens to Displace Thousands Without Fair Compensation
Brazilians Ask U.S. Congress to Stop Funding Destructive Project**

São Paulo, Brazil, February 15, 2013 – Yesterday, members of the Brazilian Institute for Environmental Protection (“PROAM” for its initials in Portuguese) sent an urgent letter and detailed report to 26 members of Congress, on behalf of thousands of São Paulo favela residents at risk of displacement. The Inter-American Development Bank (“IDB”), funded in large part by the United States, has already approved funding and disbursed a portion of the loan for the destructive Northern Section of the Mario Covas Ring Road (the “Project”). Construction is scheduled to begin this month. São Paulo residents demand the U.S. use its leverage over the IDB to halt further disbursements until communities receive fair compensation and environmental impacts are properly addressed.

The Project will force 10,000 to 20,000 residents living in favelas, or poor neighborhoods, north of São Paulo to abandon their homes. Many may not be compensated because they have not been accurately counted. “The Project is plagued by a lack of transparency,” explains Mauro Victor, counselor for PROAM. “The majority of residents have not been officially notified of the Project and have not been consulted about the terms of their resettlement. The exact location of the road is not even publicly available.”

In addition to displacing favela residents, the Project will also impact core areas of a UNESCO Biosphere Reserve that protects unique species found there and mitigates pollution and climate change impacts of São Paulo. In addition to the climate impacts and harm to wildlife, the Project’s planned route will be detrimental to a reservoir that supplies water to nine million São Paulo residents.

The U.S. provides nearly one third of the IDB’s funding, more than any other country. Because construction has not yet begun and the IDB has not yet dispersed the majority of the funds for the Project, there is still time to ensure that American money will not be used to fund the displacement of thousands or the degradation of an important environmental reserve. “Funds must not be disbursed until concerns regarding resettlement, environmental impacts and lack of transparency have been addressed,” says Carlos Bocuhy, President of PROAM. “The U.S. Congress should not allow U.S. taxpayer dollars to support forced resettlement and environmental degradation in São Paulo. The Project should not go forward until adequate compensation is guaranteed, key documents are publicly available and the Project is re-routed to avoid the core of the UNESCO-protected area.”

Some affected communities filed a complaint with the IDB’s independent accountability mechanism prior to the approval of the Project, but the process has been characterized by significant delays. “These delays have caused concerned São Paulo residents to seek other avenues to make their voices heard,” explains Sara Stephens, coordinator of an Environmental Justice Workshop at University of California, Berkeley Law, which is providing assistance to the affected communities in São Paulo. “PROAM is calling on members of Congress to use their leverage over the IDB to ensure that the Project does not move forward until community and environmental concerns are addressed.”

For more information, please contact:

Carlos Bocuhy, President, Brazilian Institute for Environmental Protection (PROAM),
+011.55.3814.8715, bocuhy@uol.com.br

Mauro Victor, Counselor, Brazilian Institute for Environmental Protection (PROAM),
+011.55.2953.3002, mamvictor@yahoo.com.br

Sara Stephens, Coordinator, Environmental Justice Workshop (a project of Students for Economic and Environmental Justice at UC Berkeley Law), +1.503.583.5159, sara.c.stephens@gmail.com