



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

(COMISSÃO DE JUSTIÇA E REDAÇÃO - REDAÇÃO FINAL)

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL	206/93
Fls.	676
a)	<i>[Handwritten initials]</i>

Moção nº 06/94

PG Nº 206/93 - Documento conclusivo

**ASSUNTO:** apresenta conclusões sobre o impacto da duplicação da Rodovia Fernão Dias - BR 381 - e encaminha propostas apresentadas por segmentos representativos da população bragantina, manifestando apelo às autoridades competentes para estruturação deste município de acordo com as necessidades decorrentes dessa obra.

**ENCAMINHAMENTO:** aos Exmos. Srs. Dr. Luiz Antônio Fleury Filho, Governador do Estado de São Paulo, e Dr. Jesus Adib Abi Chedid, Prefeito deste Município.

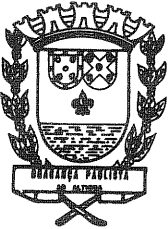
**CÓPIA:** aos órgãos de comunicação locais e regionais e às Prefeituras e Câmaras Municipais de Mairiporã (SP), Atibaia (SP), Vargem (SP), Extrema (MG), Itapeva (MG), Camanducaia (MG), Campinas (SP), Piracaia (SP), Joanópolis (SP), Nazaré Paulista (SP), Bom Jesus dos Perdões (SP), Pedra Bela (SP), Pinhalzinho (SP), Socorro (SP), Serra Negra (SP), Lindóia (SP) e Aguas de Lindóia (SP).

## PARTE I - Introdução

1. Durante o ano de 1993, este vereador realizou, com a aprovação do Plenário da Câmara Municipal, os I e II Ciclos de Debates acerca do impacto da duplicação da Rodovia Fernão Dias - BR 381 - sobre o Município de Bragança Paulista e região, cujo objetivo foi a coleta de dados e o encaminhamento de propostas relativas ao tema.

2. As discussões foram divididas nas seguintes áreas:

- a) - urbanismo;
- b) - educação;
- c) - saúde;



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL	30206193
Fls.	677
a)	

- d) - meio ambiente;
- e) - sócio-econômica;
- f) - segurança pública;
- g) - comércio;
- h) - indústria;
- i) - agricultura.

3. A análise realizada nos permite documentar nesta propositura a síntese dos dados e a formalização de propostas em torno de questão que, a julgar pela excelente participação tida em todos os debates, está mobilizando a atenção da comunidade bragantina e está a exigir dos órgãos governamentais postura de reflexão e política de planejamento para estruturação compatível do Município, em tempo hábil, no sentido de ter o suporte necessário às transformações que o referido empreendimento provocará.

4. Com exceção do item relativo à expansão populacional, os demais estão apresentados por área. A segunda parte do documento apresenta a síntese dos dados obtidos - com considerações sobre a situação atual do município e o possível impacto do empreendimento. Na terceira parte são apresentadas as sugestões feitas pelas entidades representativas da população.

## PARTE II - Síntese dos dados obtidos durante os Ciclos de Debates

### 1 - Expansão Populacional

1.1 - Para análise desse item, solicitamos - e recebemos - informações sobre o índice populacional de outros municípios localizados na Região Metropolitana de São Paulo ou próximos de rodovias com intenso movimento de trânsito. Alguns dos dados obtidos foram:





# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL, nº	206/93
Fls.	678
a)	

MUNICÍPIO	P o p u l a ç ã o					
	1940	1950	1960	1970	1980	1991
OSASCO	----	----	----	----	474.543	563.419
GUARULHOS	13.439	35.523	101.273	237.900	532.724	786.001
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS	36.279	44.804	76.994	148.500	287.513	441.984

Dados fornecidos por escrito pelas Prefeituras dos Municípios, conforme ofícios documentados nos autos do Protocolo Geral nº 206/93 desta Casa.

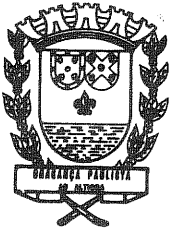
1.2 - Considerando que a Rodovia Presidente Dutra foi inaugurada em 1951 e duplicada em 1967 - (Fonte: DNER, via telefone, ao Centro de Documentação e Informações da Câmara Municipal, em 11/03/94) - e tomando por base os dados populacionais acima, verifica-se que nos períodos próximos da construção e da duplicação da estrada o aumento do número de habitantes de municípios abrangidos mantém-se numa faixa em torno de 100% por década ou, como no caso de Guarulhos, superior a esse percentual, processo que só diminui duas décadas após a obra e, mesmo assim, mantendo um aumento populacional em torno de 50% por década.

a) - Guarulhos:

- de 1940 a 1950: 164,33%
- de 1950 a 1960: 185,09%
- de 1960 a 1970: 134,91%
- de 1970 a 1980: 123,93%
- de 1980 a 1991: 47,73%

b) - São José dos Campos:

- de 1940 a 1950: 23,50%
- de 1950 a 1960: 71,85%
- de 1960 a 1970: 92,87%
- de 1970 a 1980: 93,61%
- de 1980 a 1991: 53,73%



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL, Nº	206/93
Fls.	679
a)	

1.3 - Em relação a Osasco, embora não disponhamos de informações das décadas anteriores, o aumento do número de habitantes de 1980-1991 é de cerca de 50%, o que podemos utilizar para ter noção da média de crescimento populacional de municípios próximos de estradas duplicadas. A guisa de ilustração, a Rodovia Castelo Branco foi construída por etapas e inaugurada (já duplicada) em 1968. (Fonte: DER, via telefone, ao Centro de Documentação e Informações da Câmara, em 10/3/94).

1.4 - Quanto a Bragança Paulista, o número de habitantes registrado pelo IBGE desde a década de 40 é:

EM NÚMERO DE HABITANTES	EM % POR DÉCADA
1940 - 50.881 (COM 4 DISTRITOS)	40-50: 1,46%
1950 - 51.623 (COM 4 DISTRITOS)	50-60: 8,72%
1960 - 56.124 (COM 4 DISTRITOS)	60-70: 13,53%
1970 - 63.712 (COM 4 DISTRITOS)	70-80: 31,43%
1980 - 84.048 (COM 2 DISTRITOS)	80-91: 18,43%
1991 - 99.532 - sem distritos	GERAL 40-91: 95,62%

1.5 - Os dados retro, embora colocados em número absoluto, contribuem para ilustrar que este município não viveu, em espaço de tempo correspondente a uma década, crescimento populacional superior a 50%. O aumento do número de habitantes, inclusive, é uma tendência natural dos municípios brasileiros. No entanto, há fatores que podem, em determinados períodos, acelerar o processo de crescimento populacional. A duplicação da rodovia Fernão Dias, pelas próprias vantagens que trará é, sem dúvida, um desses fatores e devemos estar preparados para recebê-la.

## 2 - Urbanismo

2.1 - Nos últimos anos Bragança Paulista teve um grande crescimento quantitativo. Sua periferia tornou-se enorme e mal organizada. Há vazios urbanos que chegam a quase dezesseis mil terrenos.

2.2 - Como o crescimento tem ocorrido em direção ao norte, poderá acarretar a ocupação de áreas bem próximas do Rio Jaguari. Pelo lado sul, há espaço significativo - considerado como área de expansão urbana - que corre o risco de favelamento em fases de grande aumento populacional e expansão de atividades.



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL Nº	206/93
Fls.	680
a)	

2.3 - Estima-se que em Bragança Paulista, atualmente, apenas 10% da população vive na zona rural. A urbanização tem sido a tendência do mundo de hoje - o que alerta-nos para a necessidade de cuidados quanto à ocupação do solo urbano.

2.4 - A construção vertical, que acontece sobretudo no centro, não leva em conta a estrutura das vias e dos equipamentos públicos.

2.5 - Com a duplicação da rodovia Fernão Dias os efeitos previstos na área urbanística seriam:

a) - principalmente nos primeiros anos do empreendimento, poderá se consolidar o processo - já existente - do uso de Bragança Paulista como cidade-dormitório, abrigando famílias de pessoas que trabalham e produzem nos grandes centros urbanos próximos deste município;

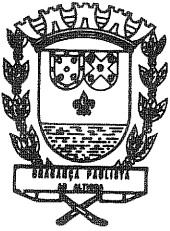
b) - agravamento da ocupação desordenada do solo urbano;

c) - continuidade e expansão da construção vertical sem observância da capacidade das vias e dos equipamentos disponíveis, provocando o estrangulamento do trânsito e sobrecarga à infra-estrutura existente;

d) - processo de favelamento, atingindo também o lado sul da cidade.

## 3 - Educação

3.1 - O quadro que segue, elaborado pela Delegacia de Ensino local em junho de 1993, apresenta as necessidades nessa área.



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.

PROT. GERAL nº 206/93

Fls. 681

a)

Prioridade	Escola ou Bairro	Tipo de Intervenção	Nº de salas de aula	Justificativa
01	Jardim da Fraternidade	D.N. (Obra Nova)	10	Conjunto residencial com 800 residências ocupadas
02	Cidade Planejada I e II	D.N.	10	Alta densidade populacional. Ausência de unidade escolar
03	EEPSG Cásper Líbero	Ampliação do projeto	04	Atendimento à demanda do setor 01
04	EEPG (A) Júlio Vilchez	D.N.	04	Prédio cedido - despejo
05	Jardim Aguas Claras	D.N.	04	Atendimento aos Bairros Aguas Claras e Jardim do Cedro. Ausência de Unidades Escolares
06	Bairro Guaripocaba	D.N.	04	Agrupamento Centro-Rural
07	Bairro Campo Novo	D.N.	04	Agrupamento Centro-Rural
08	Jardim Fernão Dias	D.N.	04	Agrupamento Centro-Rural



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.  
PROT. GERAL nº 206 / 93  
Fls. 682  
a) *[Handwritten signature]*

Prioridade	Escola ou Bairro	Tipo de Intervenção	Nº de salas de aula	Justificativa
09	Bairro Boa Vista	D.N.	04	Agrupamento Centro-Rural
10	Bairro das Araras	D.N.	04	Agrupamento Centro-Rural
11	Jardim São José	D.N.	04	Ausência de unidade escolar
12	Jardim Laranjeiras	D.N.	04	Ausência de unidade escolar
13	Jardim São Miguel	D.N.	04	Ausência de unidade escolar
14	EEPG José Guilherme.	Ampliação	02	Explosão da demanda/93
15	EEPSG Paulo Silva	Ampliação	01	Explosão da demanda/93
16	EEPG Dr. Sílvia de Carvalho Pinto Jr.	Ampliação	02	Explosão da demanda/93
17	EEPG Prof. Luiz R. P. Alegratti	Ampliação	02	Explosão da demanda/93



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.
PROT. GERAL Nº 206/93
Fls 683
)

Prioridade	Escola ou Bairro	Tipo de Intervenção	Nº de salas de aula	Justificativa
18	EEPG Ismael Aguiar Leme	Ampliação	01	Explosão da demanda/93
19	EEPG Cel. Ladislau Leme	Ampliação	01	Explosão da demanda/93
20	EEPSG Prof. José Nantala Bádue	Ampliação	01	Explosão da demanda/93
21	EEPSG Viscondessa da Cunha Bueno	Ampliação	01	Explosão da demanda/93

3.2 - O quadro retro ilustra que em meados do ano anterior a demanda reprimida na área de educação já era de 75 salas de aula. Com certeza, levando em conta a tendência de aumento da clientela escolar que ocorre naturalmente como conseqüência do aumento da população, a procura de vagas da rede pública de ensino do ano passado para este já é maior.

3.3 - Aspecto que não pode ser ignorado ao analisarmos os dados nessa área: a demanda reprimida colocada neste documento se atem a Bragança Paulista; no entanto, a Delegacia de Ensino local atende a 11 municípios, 2 dos quais - Atibaia e Vargem - também sofrerão diretamente os efeitos da duplicação da Rodovia Fernão Dias.

3.4 - Alguns dados de maior relevância colocados durante os debates relativos aos impactos dessa duplicação na área educacional foram:



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL Nº	206/93
Fls.	684
a)	66

a) - o aumento da população em índices superiores à média do município acarreta, com certeza, o aumento da clientela escolar;

b) - além da necessidade de expansão da rede física, devem ser levadas em conta as diferenças de "modus vivendi" dos migrantes porque exigirá a capacitação dos educadores;

c) - para suprir as necessidades atuais já não há pessoal suficiente e, com certeza, a situação se agravará sobremaneira com os efeitos do aumento da clientela escolar;

d) - a administração municipal está investindo na área de sua competência com a construção de creches, de escolas de educação infantil e de salas de aula, assim como de centros comunitários; ainda assim, temos conhecimento de que a demanda reprimida nessa faixa é de cerca de duas mil crianças;

e) - no que diz respeito ao ensino superior, existem em Bragança Paulista a Universidade São Francisco e a Fundação Municipal de Ensino Superior, pólos de atração de população flutuante.

## 4 - Saúde

4.1 - A respeito da situação atual do sistema de saúde em Bragança Paulista, os dados mais relevantes obtidos durante os ciclos de debates foram os seguintes:

a) - A rede hospitalar de Bragança Paulista se restringe à Santa Casa de Misericórdia e ao Hospital de Ensino São Francisco, e já é insuficiente para o atendimento regional que oferece.

b) - Prevalece a desordenação no sentido de se definir - e de se esclarecer à população - sobre as atribuições das unidades de atendimento em cada nível do serviço de atendimento à saúde. Esse fator, somado à demanda reprimida e à falta de melhor aparelhamento e de resolutibilidade nos postos de atenção primária (unidades básicas), acarreta a sobrecarga dos hospitais, que passam a ser procurados para a prestação dos serviços inerentes ao nível primário: consultas que poderiam estar sendo feitas em ambulatórios são feitas nos hospitais.



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL	no 206 93
Fls.	685
a)	dl 06

c) - Os recursos liberados para o SUS, através do ERSA, levam em conta o número de habitantes fornecido pelo IBGE. O ERSA regional de Bragança Paulista recebe verbas calculadas sobre o atendimento a 217.000 habitantes, quando o atendimento real atinge uma área que totaliza a cerca de 403.000 habitantes.

d) - Informações apresentadas durante os debates ocorridos nesta Casa em 18/3/93:

CONSULTAS MÉDICAS REALIZADAS - REGIÃO (Período tomado como base: mês)	
UBS LOCAL: 10.679 -	AMBULATÓRIOS DE HOSPITAIS: 26.642
UBS ATIBAIA: 8.070 -	AMBULATÓRIOS DE HOSPITAIS: 10.875
UBS REGIÃO: 31.773 -	AMBULATÓRIOS DE HOSPITAIS: 37.514
TOTAL REALIZADO: 69.287	IDEAL: 94.144
DEMANDA REPRIMIDA: 27%	

Acrescentamos: o Hospital de Ensino São Francisco, de Bragança Paulista, responde por cerca de 21.000 consultas por mês.

Internações - média mensal / regional
Hospital de Ensino São Francisco: 47%
Santa Casa/Bragança Paulista: 15%
Atibaia: 20%
Restante da Região: 18%
DEMANDA REPRIMIDA: 3.358

Acrescentamos: O Hospital de Ensino São Francisco atende a cerca de 1.200 internações por mês e a Santa Casa de Misericórdia de Bragança Paulista a cerca de 400.





# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL Nº	206/93
Fis.	686
*)	87/86

e) - Na rede primária a demanda reprimida chega a 38.000 consultas médicas por ano.

f) - Todos os órgãos de atendimento à saúde de Bragança Paulista prestam atendimento à população local e regional. Os hospitais recebem pacientes não só da região bragantina e do Sul de Minas, como, também, de outras cidades (inclusive, de macros-regiões de Governo). O ERSA/25, teoricamente, deve coordenar as ações de sua competência em dez municípios; na prática, no entanto, o atendimento chega a atingir o dobro disso - ou mais.

4.2 - As grandes preocupações demonstradas pelos representantes de entidades ligadas à área de saúde de Bragança Paulista e desta região quanto aos efeitos da duplicação da Rodovia Fernão Dias foram relativas:

a) - à falta de estrutura em todos os níveis - primário, secundário e terciário - para atender à demanda que, com a duplicação da Rodovia, poderá ser dobrada ou triplicada;

b) - ao agravamento das condições sanitárias, em decorrência do aumento da demanda reprimida de redes de escoamento e tratamento de esgotos, bem como de distribuição e tratamento de água;

c) - a infra-estrutura de saúde, já insuficiente para a atual demanda, terá sua situação comprometida pelo aumento populacional deste e de municípios da região e até de municípios de outras regiões, pela facilidade e rapidez de acesso;

d) - as benfeitorias de saneamento - água e esgoto - já se mostram ínfimas ante as necessidades; os sistemas de distribuição e tratamento de água e de esgoto, assim como de escoamento e tratamento de esgoto não atendem à demanda; com a expansão populacional esse quadro será ainda mais comprometido e as influências diretas na qualidade de vida provocam problemas de toda ordem.

## 5 - Meio Ambiente

5.1 - Neste aspecto, existe a distinção:

a) - os impactos decorrentes da obra de duplicação;



## CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL Nº	206/93
Fls.	687
a)	

b) - os efeitos resultantes do aumento populacional, da ocupação aleatória do solo, da intensificação do trânsito e de todos os fatores após a implantação do empreendimento.

5.2 - No primeiro dos aspectos mencionados, o próprio Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e respectivo RIMA (Relatório de Impacto ao Meio Ambiente) da duplicação vem gerando polêmicas. Órgãos não-governamentais teceram severas críticas ao relatório apresentado pela empresa ETEL e o Ministério Público Federal entrou com ação para suspensão do início das obras e nulidade do EIA/RIMA. As questões abordadas nas críticas foram:

a) - o fato de haverem sido consideradas apenas as capitais - São Paulo e Belo Horizonte - no referido documento, ignorando-se o impacto da obra sobre as dezenas de municípios abrangidos e, em especial, sobre o aspecto sócio-econômico de todas as áreas envolvidas;

b) - a necessidade de autorização da UNESCO para cortes na Serra da Cantareira, a qual é parte de sistema do patrimônio mundial;

c) - a definição quanto às APA (Áreas de Proteção Ambiental), tendo em vista que a região bragantina integra a Bacia do Piracicaba e o Sistema Cantareira;

d) - a localização dos canteiros de obras que pode provocar o assoreamento de nascentes e córregos deste município e da região, provocar a introdução de vetores - ocasionando o aparecimento de surtos epidêmicos e outros problemas ambientais;

5.2 - Quanto aos efeitos após a implantação da obra foi abordado que:

a) - o município já apresenta problemas pela não-reposição da mata ciliar - principalmente na região da represa - e a ocupação do solo resultará na diminuição das áreas verdes;



## CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL	16.206/93
Fis.	688
a)	

b) - com o aumento do trânsito na região e com as facilidades de acesso ao Circuito das Águas pela Rodovia Fernão Dias duplicada, as avenidas e ruas do perímetro urbano deste município que atendem ao fluxo viário na ligação com as rodovias SP-8 tendem a sofrer sérios problemas de trânsito - resultantes também do transporte de cargas - causando a proliferação ou intensificação de agentes poluidores;

c) - as próprias margens da rodovia, além dos municípios, com certeza serão ocupadas por indústrias e, inclusive, já vem sendo estimulada pelo Governo do Estado de Minas Gerais a implantação de indústrias no Sul desse Estado (próximo a Bragança Paulista) - e, não havendo cuidados, isso resultará na poluição ambiental da região;

d) - segundo dados fornecidos no ciclo de debates, atualmente a Rodovia Fernão Dias, em cada área abrangida, provoca impacto de poluição do ar em faixa de 53 metros e de poluição sonora em faixa de 100 metros;

e) - assoreamento do Lago do Taboão e de outros mananciais, estando o primeiro, inclusive, já comprometido pela implantação de loteamentos.

### 6 - Sócio-econômica

6.1 - Neste item, o ponto primordial das discussões foi a necessidade de se definir o perfil do município, para direcionamento das ações - em todas as áreas - àquilo que se estabelecer como sua vocação.

6.2 - Atualmente, Bragança Paulista não apresenta uma atividade econômica que lhe caracterize fundamentalmente e, com isso, torna-se difícil fixar a política de ação em todas as áreas.



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL Nº	206, 93
Fis.	689
a)	

6.3 - Considerada tal situação do município bragantino com a tendência de municipalização dos serviços essenciais destinados à população - tais como educação e saúde - , concluiu-se que todas as cidades brasileiras já vêm passando por adaptação aos encargos repassados nos últimos anos - de assumirem responsabilidades antes afetas a outras esferas de governo. No caso de Bragança Paulista, a preocupação deve ser redobrada em função do empreendimento a ser realizado na estrada federal porque ele interfere diretamente na vida sócio-econômica do município.

6.4 - Prevaleceu nessa área, portanto, proposta voltada à necessidade de se definir a vocação do município como ponto de partida para as demais ações no sentido de prepará-lo com suporte condizente aos efeitos da duplicação da rodovia.

## 7 - Segurança Pública

7.1 - A maior dificuldade existente em tal área é a vinculação de Bragança Paulista à região de Jundiaí, o que burocratiza o recebimento de recursos e de materiais.

7.2 - Nos últimos anos, o setor de segurança pública local obteve avanço, conseguindo:

a) - no que diz respeito à Polícia Militar, a elevação à categoria de Batalhão - que coordena ações policiais em mais de dez municípios - , a implantação da Polícia Feminina, o aumento do efetivo, a implantação do serviço RPP, rondas especiais para setores de maior necessidade;

b) - quanto à Polícia Civil: notadamente a colocação de Distritos Policiais nos bairros, descentralizando o atendimento e aproximando o serviço da população.

7.3 - O setor de policiamento mais desfalcado, pelas conclusões que extraímos dos debates, parece ser o da Polícia Florestal - com oito policiais para cobrir área de, aproximadamente, dois mil metros quadrados e sem os veículos e equipamentos necessários.



## CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL	206/93
Fls.	690
a)	87/86

7.4 - O índice de crimes contra o patrimônio tem aumentado consideravelmente, conforme levantamentos estatísticos a esse respeito.

7.5 - Reconheceu-se que a duplicação da rodovia Fernão Dias acarretará o aumento de todas as modalidades de ocorrências na área de segurança pública caso o município não execute plano para absorção da mão-de-obra ociosa, já que se trata de área onde os impactos decorrem mais das transformações dos outros setores do que de suas próprias necessidades.

7.6 - Durante o evento, obtivemos informações das Polícias Civil e Militar de Bragança Paulista sobre índices de criminalidade. A média mensal de ocorrências atendidas nos três últimos anos foram:

1991: 350  
1992: 276  
1993: 401

7.6.1 - A média mensal de atendimento da Delegacia de Defesa da Mulher tem sido de cem ocorrências, prevalecendo os casos de agressão.

7.7 - Observando as ocorrências por modalidade (constantes da documentação que coletamos durante os Ciclos de Debates), constatamos que as ocorrências de trânsito são as maiores. Quanto às médias mensais de ocorrências, cabe ressaltar que, comparada às de outras regiões, podem ser consideradas baixas.

7.8 - No entanto, também é digno de nota que a reação da comunidade aos índices, notadamente de 1993, foi de absoluta preocupação e, neste ponto, indagamos: qual será quando esses números forem duplicados ou, até, triplicados em função da rapidez do acesso a esta cidade pela Rodovia Fernão Dias? Fundamental acrescentar que, em grande número das ocorrências - em especial as de furtos de veículos - figuram como praticantes das ações criminosas pessoas provenientes de outras localidades.



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL Nº	206/93
Fls.	691
a)	

## 8 - Comércio

8.1 - A esse respeito, as pessoas que participaram dos debates demonstraram preocupação no sentido de procurar alternativas para, com a duplicação da rodovia, fixar o consumidor bragantino neste município, com diversificação das mercadorias e com opções de integração do comércio ao lazer e à cultura.

8.2 - Tal preocupação foi colocada porque, ao analisar os reflexos que a própria construção da Rodovia Fernão Dias trouxe para o comércio bragantino, concluiu-se que ele perdeu a condição de atacadista para municípios do Sul de Minas Gerais.

8.3 - No plano de reflexões sobre os impactos do empreendimento em foco sobre a área comercial, mereceu atenção especial, também, a questão do trânsito do centro da cidade - onde se concentram as atividades comerciais. Neste item, discutiu-se que, atualmente, as dificuldades para encontro de vagas de estacionamento desestimulam o consumidor - o que ocorre, principalmente, aos sábados de manhã - e que o próprio movimento de pedestres nesse setor tem se intensificado sobremaneira. Em ambos os casos, analisou-se que tais fatores tendem a piorar com a intensificação do trânsito decorrente da duplicação da estrada federal.

8.4 - Estes foram os aspectos básicos que orientaram as propostas referentes à área comercial.

## 9. Indústria

9.1 - Nas reflexões e discussões acerca do tema foi destacado que o processo de industrialização do Município, iniciado nos anos 70, não se fez acompanhar da qualificação da mão-de-obra local. Com isso, Bragança Paulista transformou-se em cidade-dormitório para profissionais que exercem os cargos melhor remunerados, o que tende a se intensificar com o processo de duplicação da rodovia.



## CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL Nº	206 193
Fls.	602
a)	27

9.2 - Pelas manifestações feitas durante os debates, entendemos que também existe expectativa de definição, através da política de industrialização do município, da atividade fundamental e de que ela se estabeleça em harmonia com o potencial de produtividade de matéria-prima do próprio município. A fixação dos rumos da industrialização permitirá critérios de seleção das indústrias de interesse do município - aspecto de importância primordial para evitar o crescimento aleatório dos parques industriais em decorrência da atração de novas empresas pelas oportunidades que a duplicação da rodovia proporcionará.

9.3 - Foi colocada com ênfase, ainda, a necessidade de que, no processo de industrialização, o treinamento e a abertura de mercado de trabalho para o potencial feminino seja alvo de atenção, de maneira a estimular, inclusive, o trabalho artesanal e outras atividades produtivas que a mulher pode exercer dentro de sua própria casa, pois isso pode contribuir, diretamente, para o aumento da renda "per capita", condição "sine qua non" para que o município tenha suporte financeiro e se estruture adequadamente às mudanças sócio-econômicas resultantes da duplicação da rodovia.

9.4 - Preocupações com o empobrecimento do potencial de produtividade da terra, em decorrência da ocupação desordenada do solo, da especulação imobiliária e fatores semelhantes foram mencionadas entre as consequências da duplicação.

### 10. Agricultura

10.1 - Com referência à situação atual do município bragantino, a questão em destaque foi a de parcelamento do solo rural. Alguns dados estatísticos mencionados na discussão da área agrícola demonstraram que o número de propriedades rurais com mais de cem hectares em Bragança Paulista é reduzido, o que inviabiliza a agricultura extensiva.



## CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL	206 / 93
Fis	693
)	07/07
	66

10.2 - Quanto à influência do empreendimento da rodovia Fernão Dias nessa área, o ponto central da discussão foi o impacto que, com certeza, ocasionará sobre o preço da terra para a produção agrícola: o encarecimento pode atingir índices tais que não trarão retorno aos agricultores, desestimulando-os e, em contrapartida, favorecendo o surgimento de loteamentos em áreas rurais.

10.3 - A partir dos dois tópicos retro citados, entendeu-se que as sugestões de preparo do município para conviver com os efeitos da duplicação da estrada devem ter por finalidade a fixação do homem do campo com o incentivo à agricultura intensiva, de forma a não permitir o agravamento do processo de divisão das propriedades e de, por outro lado, gerar vantagens ao município pela diminuição da distância com outros pólos e pela facilidade de escoamento dos produtos.

### PARTE III - ENCAMINHAMENTO DE PROPOSTAS AOS ÓRGÃOS GOVERNAMENTAIS

1. FORMULAMOS, nos termos regimentais, a presente moção, para o envio de cópia aos Exmos. Srs. Dr. Luiz Antônio Fleury Filho, Governador do Estado de São Paulo, e Dr. Jesus Adib Abi Chedid, encaminhando a Ss. Exas. a compilação dos dados obtidos nos Ciclos de Debates e encaminhando as propostas feitas pelos segmentos representativos da população bragantina, com nosso apelo para que sejam estudadas no processo de preparação da estrutura deste Município para conviver harmoniosamente com os efeitos da duplicação da Rodovia Fernão Dias:

#### 1.1 - Propostas de interesse para todas as áreas:

1.1.1 - Criação da Região Administrativa de Bragança Paulista, pelo Governo do Estado de São Paulo, já solicitada pelo vereador Régis Lemos com o autor desta, pois, sem que o município seja classificado no organograma estadual dessa forma estará inviabilizada a regionalização dos serviços nas áreas de maior relevância à comunidade, tais como educação, segurança pública e saúde.





# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL Nº	206/93
Fis.	694
a)	<i>[Handwritten signature]</i>

1.1.2 - Regulamentação, pelo Governo do Estado de São Paulo, do princípio constitucional para compensação financeira aos municípios em cujos territórios se localizem ou sofram impactos de reservatórios hídricos. Fonte de receita, considerando que, sem recursos condizentes, o município não terá o principal para suprir as suas necessidades;

1.2 - Propostas por área apresentadas nos Ciclos de Debates:

## 1.2.1 - Urbanismo

a) - Revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município, com:

- a adoção da técnica do desenho urbano de forma a programar o crescimento harmônico de Bragança Paulista, estabelecendo, com efetiva participação da comunidade, os seus elementos característicos para que possam ser preservados e a vocação do município para que os investimentos e equipamentos sejam direcionados a ela;

- a reclassificação de áreas e, especialmente, a integração do espaço entre a cidade e a Rodovia Fernão Dias como área de proteção ambiental;

b) - Reavaliação da política de implantação de loteamentos e de conjuntos habitacionais, incentivando os empreendedores a utilizarem construções de quatro ou cinco andares para abrigarem repartições de serviços;

c) - Restrição das construções verticais - limitando, por exemplo, o número de andares dos prédios de acordo com a capacidade estrutural das áreas em que se localizam e com atenção especial para o centro da cidade;

d) - Definição de normas - principalmente de recuos - que garantam a proteção de rios, para evitar a sua destruição no caso de ocupação de áreas próximas;



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL	206 / 93
Fis.	695
( )	<i>[Signature]</i>

e) - incentivo à implantação das agrovilas para fixação do homem no campo, tendo em vista, inclusive, o projeto de implantação de Centros Comunitários previstos pelo Executivo em relação à zona rural, os quais favorecem esse tipo de política;

## 1.2.2 - Educação

a) - Implantação de escolas emergenciais para a fase - prevista de dois anos - de implantação da obra de duplicação da estrada;

b) - Planejamento para a construção de novas unidades escolares levando em conta as necessidades imediatas acrescidas das projeções decorrentes do empreendimento em foco;

c) - Providências em relação à qualidade de ensino, especialmente no que diz respeito à capacitação e aperfeiçoamento de pessoal;

d) - Implantação de escolas profissionalizantes, com prioridade para qualificação da mão-de-obra da população bragantina.

## 1.2.3 - Saúde

a) - Ativação máxima do Conselho Municipal de Saúde para coordenar a definição da política de saúde de Bragança Paulista em que se estabeleça com a máxima clareza a atribuição de cada órgão e de cada nível de atendimento;

b) - Expansão da rede primária de saúde para o atendimento da demanda reprimida, levando em conta, também, as necessidades decorrentes de aumento populacional projetado em função do empreendimento na rodovia federal;



## CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL	206 / 93
Fls.	696
a)	<i>[Handwritten signature]</i>

c) - Aprimoramento das unidades básicas de saúde para que apresentem a resolutibilidade no atendimento sob sua competência, desobstruindo a ocupação dos níveis secundário e terciário;

d) - Criação do cargo de agente de saúde no atendimento primário, para orientação ao homem do campo;

e) - Celebração de consórcios entre os municípios para que aqueles que têm pacientes atendidos em Bragança Paulista participem financeiramente da cobertura das despesas;

f) - Agilização do projeto de regionalização, o qual, segundo consta, já está em andamento e poderá gerar a liberação de verbas para todos os níveis de atendimento;

g) - Integração entre todas as instituições de atendimento à saúde do município e, especialmente, entre a Universidade São Francisco e a Prefeitura local para participação da atividade acadêmica nos serviços do atendimento primário para a vigilância epidemiológica;

h) - Expansão da rede hospitalar, com:

- investimento dos órgãos públicos para a reestruturação da Santa Casa de Misericórdia de Bragança Paulista, a fim de dar suporte às atuais necessidades e de viabilizar o término da construção de mais um andar naquele nosocômio, preparando-o compativelmente para o aumento da demanda que advirá da duplicação da BR 381;

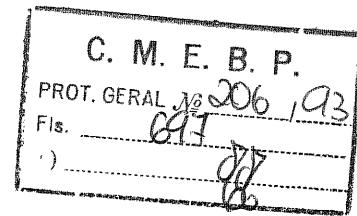
- construção de Hospital Municipal, conforme já foi proposto e justificado pelo vereador Régis Lemos.

### 1.2.3 - Meio Ambiente

a) - Prevenção dos governos do Estado e do Município para que a obra de duplicação seja precedida da cautela necessária, solucionando-se, com a efetiva participação da comunidade, todas as pendências existentes acerca do EIA-RIMA;



## CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA



b) - Realização pelos governos dos Estados de São Paulo e de Minas Gerais projeto conjunto de proteção ambiental, considerando que, além dos problemas que a duplicação trará à preservação do meio ambiente em regiões desses dois Estados, há também municípios mineiros situados em cabeceiras da Bacia do Piracicaba e, portanto, qualquer dano ambiental nestes pode gerar o comprometimento da preservação dessa bacia.

c) - Gestões dos Governos dos Estados abrangidos - São Paulo e Minas Gerais - junto ao Governo Federal, a fim de que a obra não tenha início enquanto não forem adotadas todas as providências necessárias à atenuação do impacto ambiental.

d) - Em Bragança Paulista, especificamente: estudos do governo municipal para abertura de nova via perimetral - com sugestão de saída pelo Bairro do Toró - para dar vazão ao fluxo viário com destino ao Circuito das Águas, a fim de evitar congestionamentos, poluição ambiental e sonora e outros problemas de igual relevância conseqüentes da intensificação do trânsito urbano.

e) - Política e legislação municipal para:

- a preservação de mananciais e de áreas verdes, em especial a Mata dos Padres e o espaço entre a Rodovia Fernão Dias e a cidade de Bragança Paulista;

- cuidados no processo de industrialização, como parte de contexto geral de discussão da vocação do município, estabelecida com a participação popular e viabilizando-se, por exemplo, a indústria de tecnologia de ponta - não-poluente - e a exploração do potencial de produtividade hortifrutigranjeiro do município.

### 1.2.4 - Sócio-econômica

a) - Realização de processo - com efetiva participação popular - para definir o perfil sócio-econômico do município e, a partir dele, estabelecer a atividade característica e forte da economia local. Foram sugeridas para estudos: opção pela tecnologia de ponta, incremento à produção hortifrutigranjeira ou estruturação como cidade-escola.



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL	206/93
Fls.	618
a)	

b) - Gestões das autoridades locais e estaduais junto ao governo federal, a fim de garantir, no processo de reforma fiscal, a automação no repasse de recursos aos municípios para terem suporte financeiro compatível ao processo de municipalização de serviços e, em relação a Bragança Paulista, especificamente, para também dispor, com maior rapidez, de verbas para a implantação de medidas decorrentes dos efeitos da duplicação da rodovia Fernão Dias.

c) - Para estudos do Executivo local, foi proposta, ainda, análise profunda quanto à terceirização dos serviços de competência do Município como alternativa para dar suporte às conseqüências da obra da rodovia federal e da própria municipalização em áreas de atendimento à comunidade.

## 1.2.5. Segurança Pública

a) - Transformação de Bragança Paulista em sede regional da Polícia. Tal medida, que entendemos ligada ao pedido de criação da Região Administrativa de Bragança Paulista, é primordial na organização dos serviços de segurança pública para os efeitos resultantes da duplicação da Rodovia.

b) - Criação do Comando de Policiamento de Área de Bragança Paulista. Esta também é outra medida de ordem estrutural necessária à autonomia dos órgãos policiais.

c) - Como medidas complementares:

- expansão de recursos para que os trabalhos de rondas de patrulhamento policial nas áreas de maior necessidade tenham prosseguimento e possam ser intensificados com o processo de crescimento do município.

- continuação do processo de descentralização dos serviços policiais, com a implantação dos distritos nos bairros, e de campanhas para o envolvimento da população, sobretudo através de denúncias, nas atividades que visam à segurança.



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL	Nº 206 193
Fis.	699
a)	

d) - Implantação de sistema de controle de entrada e saída de veículos (cancela);

e) - Máximo rigor na legislação de parcelamento do solo, a fim de dificultar a proliferação de loteamentos e conjuntos habitacionais mal estruturados que possam favorecer a fixação de grande número de pessoas ociosas neste município.

## 1.2.6 - Comércio

a) - Criação de pólos avançados do comércio, em galpões de fácil acesso, com espaço amplo de estacionamento e infra-estrutura fundiária, para integração das atividades comerciais com lazer, cultura e ensino profissionalizante para especialização de pessoal;

b) - Incentivo à construção de "shopping center".

c) - Transformação do centro da cidade em bulevar, com incentivos do Poder Público à iniciativa privada para investir nesse sentido.

d) - Revisão da legislação de carga e descarga de mercadorias.

e) - Gestões do Executivo Municipal junto às concessionárias dos serviços de iluminação pública - para modernização do sistema - e de telefonia - para agilização do atendimento aos cidadãos bragantinos.

f) - Reestudos do sistema e rigor de fiscalização para garantia da rotatividade nas áreas especiais de estacionamento (Zona Azul).

g) - Alterações do horário de funcionamento do comércio, com sugestão para funcionamento das casas comerciais aos sábados até as dezoito horas. Esta questão vem sendo tratada pelo vereador Paulo Mário Arruda de Vasconcellos, através do projeto de lei nº 94/93, e, portanto, pode ser analisada pelo Legislativo bragantino.



## CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL Nº	206 / 93
Fis.	700
2)	

### 1.2.7 - Indústria

a) - Estudos no sentido de estimular, com a política de industrialização do município, a implantação de empresas que utilizem matéria-prima produzida em Bragança Paulista, incentivando a agroindústria, como, por exemplo:

- a fruticultura e a floricultura;
- caprinocultura (produção de leite e queijo), avicultura e suinocultura (para corte).

b) - Continuação do processo iniciado pelo atual Prefeito deste Município de implantação de escolas profissionalizantes, inclusive no nível de 2º grau, para suprir as lacunas existentes na qualificação da mão-de-obra da população local.

c) - Incentivo à preparação e especialização da mão-de-obra feminina.

d) - Implantação de Matadouro Municipal.

### 1.2.8 - Agricultura

a) - Estímulo à agricultura intensiva, com a alternativa de olericultura sobre estufa - tais como floricultura, fruticultura, cultivo de cogumelos e de morangos e outros destinados à alimentação - que pode se desenvolver em propriedades relativamente pequenas com perspectivas de rentabilidade. Também foi colocada a produção de lenha entre as opções viáveis.

b) - Preservação do patrimônio rural e desenvolvimento de projeto de turismo rural, aproveitando o número significativo de sítios e outros imóveis de valor histórico e a própria área da represa.



## CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL Nº	206/93
Fis.	701
a)	

c) - Investimentos na educação para o homem do campo, através da execução do projeto de enriquecimento curricular para o meio rural, da Secretaria de Estado da Educação, integrando-o a outros programas específicos nessa área.

d) - Agilização do Centro Municipal de Abastecimento.

e) - Organização de núcleos da zona rural para possibilitar a programação e realização dos projetos na área da agricultura e a integração do homem do campo. Essa estrutura pode partir dos próprios Centros Comunitários previstos pelo Executivo bragantino em relação à zona rural do município.

f) - Criação de órgão municipal para tratar especificamente da agricultura, inclusive com poder de fiscalização para controle e orientação quanto ao uso da terra e sua capacidade produtiva. Tal proposta já foi encaminhada à Prefeitura local pelos vereadores Juliana Rascovetzki Saciloto e João Soares Souza Lima.

g) - Manutenção de programa de conservação das estradas da zona rural - com patrulha do próprio Município - e incremento ao transporte coletivo nessa área - com a ampliação de linhas e de horários dos ônibus, principalmente no período noturno.

### PARTE IV - Conclusão

1. Não tem este documento a intenção de expor posição contrária à duplicação da rodovia Fernão Dias, mesmo porque, nos ciclos de debates realizados houve praticamente unanimidade dos participantes em reconhecer a importância e a necessidade dessa obra para o Estado de São Paulo e para os municípios abrangidos.





## CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL Nº	206/93
Fis.	702
a)	<i>[Handwritten signature]</i>

2. Entre os aspectos positivos desse empreendimento foram ressaltados: a rapidez para o acesso entre as capitais de dois Estados que têm papel fundamental na economia deste País; a facilidade para o escoamento de produtos de todos os municípios abrangidos; a possibilidade de atração de estudantes para as escolas locais, assim como de empresas que, sem causarem danos ambientais, podem representar o aumento da arrecadação, a expansão da oferta de empregos e uma série de outros benefícios para Bragança Paulista e região.

3. Assim, o trabalho de coleta de dados tem por objetivo oferecer às autoridades - ainda que superficialmente - um levantamento da opinião dos representantes da população sobre como pode o município ser preparado para conviver com os efeitos dessa duplicação, precavendo-se de problemas que, no passado, outras cidades tiveram exatamente porque não puderam se preparar para o impacto de obras semelhantes.

4. cremos, portanto, que as informações e as propostas feitas nesta moção contribuem com o Governo do Estado e do Município na complexa missão de estruturarem as áreas abrangidas de forma a obterem, com a duplicação da rodovia Fernão Dias, os maiores benefícios com menor impacto, valorizando, assim, o empreendimento previsto.

5. Por último, como estamos tratando de questão que envolve os interesses de uma série de outras cidades, solicitamos a remessa de cópia desta moção aos órgãos de comunicação locais e regionais e às Prefeituras e às Câmaras de Vereadores dos Municípios indicados no início da propositura, para dar conhecimento dos resultados dos Ciclos de Debates e para colocar à disposição de suas instituições representativas toda a documentação disponível nesta Casa a respeito do assunto, entre elas:

5.1 - levantamentos estatísticos oferecidos por municípios próximos de estradas de intenso trânsito;

5.2 - íntegra das palestras e das discussões dos Ciclos de Palestras;

5.3 - pareceres relativos ao Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto ao Meio Ambiente elaborado pela empresa Etel;

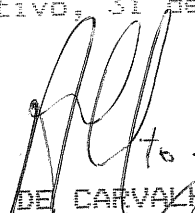


## CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL Nº	206/93
Fls.	703
a)	

5.4 - dados fornecidos por instituições de Bragança Paulista em suas respectivas áreas de atuação.

Casa do Poder Legislativo, 31 de maio de 1994

  
A.) ARNALDO DE CARVALHO PINTO  
Presidente da CJR

A.) JOSÉ BENEDITO DE OLIVEIRA  
Vice-Presidente da CJR

A.) JOSÉ JOZEFRAIM BEATO FREIRE  
Membro da CJR

Moção despachada pelo Presidente da Câmara, vereador Mauro Baúna Del Roio, em 15 de março de 1994, às Comissões de Justiça e Redação, de Finanças e Orçamento, de Obras, Serviços Públicos e Desenvolvimento Urbano, de Educação, Saúde e Assistência Social, e de Defesa do Meio Ambiente e do Consumidor.

Deliberação do Plenário: A Moção nº 06/94 foi APROVADA POR UNANIMIDADE durante os trabalhos da 18ª sessão ordinária de 1994, realizada em 31 de maio de 1994.



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

departamento legislativo

C. M. E. B. P.

PROT. GERAL Nº 206.193

Fls

666

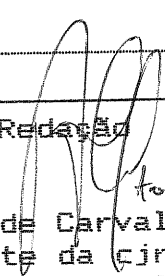
)

8/8

Registro e Controle de Tramitação nas Comissões

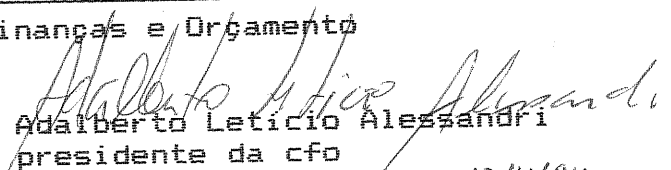
matéria: moção nº 06/94

Comissão de Justiça e Redação  
recebi em: 16 / 3 / 94 a.)

  
Arnaldo de Carvalho Pinto  
presidente da cjr

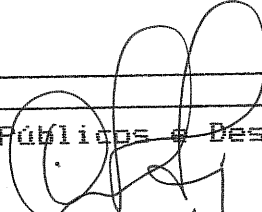
prazo inicial para emissão de parecer pela cjr: 30 / 3 / 94  
ocorrência na cjr:  
parecer emitido em: 29 / 3 / 94

Comissão de Finanças e Orçamento  
recebi em: 30 / 3 / 94 a.)

  
Adalberto Leticio Alessandri  
presidente da cfo

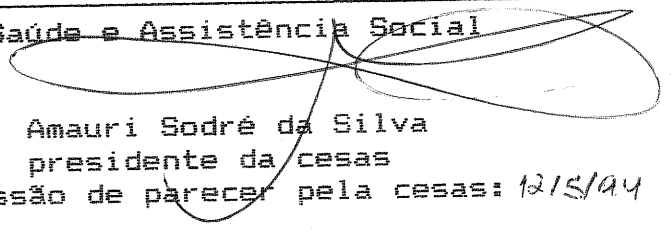
prazo inicial para emissão de parecer pela cfo: 13 / 4 / 94  
ocorrência na cfo:  
parecer emitido em: 12 / 4 / 94

Comissão de Obras, Serviços Públicos e Desenv. Urbano  
recebi em: 13 / 4 / 94 a.)

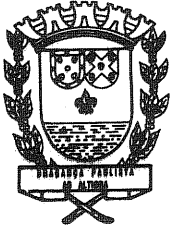
  
Luiz Francisco Villaça  
presidente da cobra

prazo inicial para emissão de parecer pela cobra: 27 / 4 / 94  
ocorrência na cobra:  
parecer emitido em: 27 / 4 / 94

Comissão de Educação, Saúde e Assistência Social  
recebi em: 28 / 4 / 94 a.)

  
Amauri Sodré da Silva  
presidente da cesas

prazo inicial para emissão de parecer pela cesas: 12 / 5 / 94  
ocorrência na cesas:  
parecer emitido em: 02 / 05 / 94



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

departamento legislativo

C. M. E. B. P.
PROT. GERAL nº 206/94
Fls. 667
a) 287

Registro e Controle de Tramitação nas Comissões

matéria: moção nº 06/94

Comissão de Defesa do Meio Ambiente e do Consumidor  
recebi em: 03/5/94 a.)

José Sérgio Conti Júnior  
presidente da codemac

prazo inicial para emissão de parecer pela codema: 17/5/94  
ocorrência na codemac:  
parecer emitido em:



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL	206 193
Fis.	668
a)	97 66

Comissão de Justiça e Redação

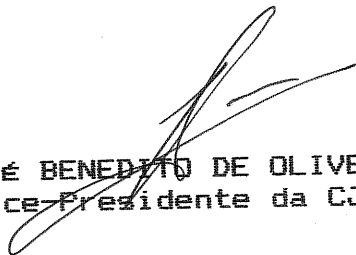
ASSUNTO: Moção Nº 06/94

## PARECER DA VICE-PRESIDÊNCIA

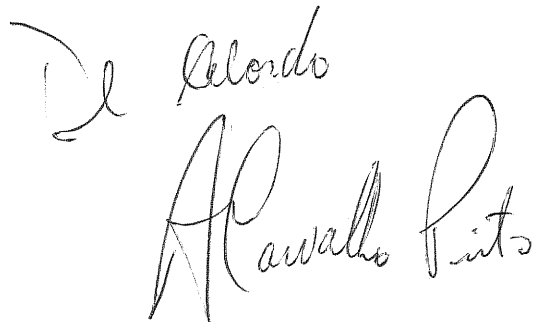
Somos favoráveis à matéria.

Pela Aprovação.

Câmara Municipal, 18 de março de 1994

  
A.) JOSÉ BENEDITO DE OLIVEIRA  
Vice-Presidente da CJR

DEL/mm



29-3-94



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL	206 193
Fis.	069
a.)	

Comissão de Finanças e Orçamento

ASSUNTO: Moção nº 06/94

PARECER DA PRESIDÊNCIA

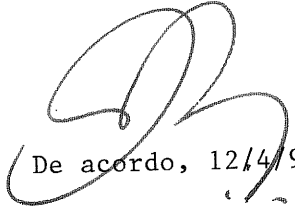
Nada a opor.

Pela aprovação.

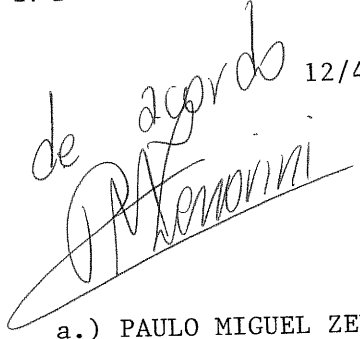
Câmara Municipal, 11 de abril de 1994

  
A.) ADALBERTO LETÍCIO ALESSANDRI  
Presidente da CFO

DEL/mm

  
De acordo, 12/4/94

a.) GILBERTO ROMANI

de acordo 12/4/94  
  
a.) PAULO MIGUEL ZENORINI



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL	206 193
Fis.	670
a)	06

Comissão de Obras, Serviços Públicos e  
Desenvolvimento Urbano

REF.: Moção nº 06/94

## PARECER CONJUNTO

Nada a opor.

Pela aprovação.

Câmara Municipal, 27 de abril de 1994

A.) Luiz Francieco Villaça  
Presidente da COSPDU

A.) Luiz Gonzaga Sperendio  
Vice-Presidente da COSPDU

A.) Adilson Leitão Xavier  
Membro da COSPDU

DEL/mm



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL	206/93
Fis	672
a)	

COMISSÃO DE DEFESA DO MEIO AMBIENTE E DO CONSUMIDOR

ASSUNTO: MOÇÃO Nº 06/94

PARECER DO PRESIDENTE

Nada a opor.

PELA APROVAÇÃO.

Casa do Poder Legislativo, 17 de maio de 1994

a.) JOSÉ SÉRGIO CONTI JÚNIOR  
- Presidente da CODEMACO -

*Pela aprovação*  
*17/05/94*  
*Antônio Monteiro*

A.) ANTÔNIO MONTEIRO  
Vice-Presidente da CODEMACO

*Pela aprovação*  
*17.05.94*  
*João Afonso Sólis*

A.) JOÃO AFONSO SÓLIS  
Membro da CODEMACO





# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.
PROT. GERAL Nº 206, 93
Fls. 671
a) <i>[Signature]</i>

Comissão de Educação, Saúde e Assistência Social

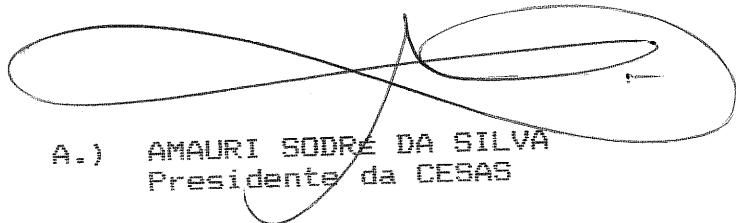
REF.: Moção Nº 06/94

## PARECER DA PRESIDÊNCIA

Nada a opor.

Pela aprovação.

Câmara Municipal, 02 de maio de 1994.



A.) AMAURI SODRE DA SILVA  
Presidente da CESAS

DE ACORDO  
*[Signature]*  
03/05/94

DEL/mm

A.) JULIANA RASCOVETZKI SACIOTO  
Vice-Presidente da CESAS

DE ACORDO  
*[Signature]*  
03.05.94

A.) JOÃO SOARES SOUZA LIMA  
Membro da CESAS



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL	206/93
Fis.	673
a)	

Moção nº 06/94

## EMENDA Nº 01 - ADITIVA

Ficam acrescidos, entre os municípios citados para o recebimento de cópia da presente moção, os seguintes:

Campinas (SP), Piracaia (SP), Joanópolis (SP), Nazaré Paulista (SP), Bom Jesus dos Perdões (SP), Pedra Bela (SP), Pinhalzinho (SP), Socorro (SP), Serra Negra (SP), Lindóia (SP) e Águas de Lindóia (SP).

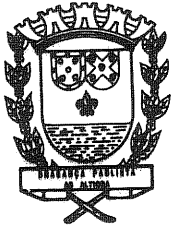
**Justificativa:** No enunciado da Moção foram mencionados alguns municípios que receberão o impacto direto da duplicação da rodovia porque situados, praticamente, em suas margens. No entanto, as localidades constantes da presente emenda receberão os impactos indiretos da obra e, por isso, é fundamental que também disponham dos dados da Moção nº 06/94.

Casa do Poder Legislativo, 23 de março de 1994

a.) JOSÉ JOZEFRAN BERTO FREIRE

APROVADO POR UNANIMIDADE  
ENCAMINHE - SE E PUBLIQUE - SE  
Sala das Sessões, 21/03/94

Presidente da Câmara



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL Nº	206/93
Fis.	674
a)	

Moção nº 06/94

## EMENDA Nº 02 - MODIFICATIVA

A alínea "g" do item 1.2.8 da Parte III passa a vigorar com a seguinte redação:

"g - manutenção de programa de conservação das estradas da zona rural - com patrulha do próprio Município - e incremento ao transporte coletivo nessa área - com a ampliação de linhas e de horários dos ônibus, principalmente no período noturno."

Justificativa: A emenda apenas torna a redação mais harmoniosa, evitando a repetição do termo "manutenção".

Casa do Poder Legislativo, 23 de março de 1994

a.) JOSÉ JOZEFHAN BERTO FREIRE

APROVADO POR UNANIMIDADE  
ENCAMINHE - SE E PUBLIQUE - SE  
Sala das Sessões, 05/05/94

Presidente da Câmara



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
PROT. GERAL	206/93
Fls	675
a)	

Moção nº 06/94

## EMENDA Nº 03 - MODIFICATIVA

O item 5.3 da Parte IV passa a vigorar com a seguinte redação:

"5.3 - pareceres relativos ao Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto ao Meio Ambiente elaborado pela empresa Etel;"

Justificativa: A alteração é necessária para correção do dado, já que, nos autos processados, não consta o EIA/RIMA, mas, apenas, pareceres emitidos por órgãos públicos e por outras entidades acerca desse documento.

Casa do Poder Legislativo, 23 de março de 1994

a.) JOSÉ JOZEFRIAN BERTO FREIRE

APROVADO POR UNANIMIDADE  
ENCAMINHE-SE E PUBLIQUE-SE  
Sala dos Sessões, 21/03/94

Presidente da Câmara



PROT. GERAL Nº 206/93  
Fls. 703  
a) *J.P.*

# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

departamento legislativo

folha de registro de votação única

matéria: moção nº 06/94

votação única realizada em 31/08/94

processo de votação : única

resultado: ~~PROVADO POR UNANIMIDADE~~

a) presidente da câmara

redação final:

*Amami e Arnaldo*

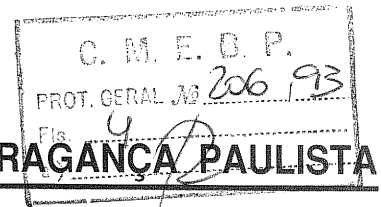


## CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

departamento legislativo

### Tramitação do Processo Legislativo

identificação da matéria	pg nº: 206/93
moção nº 06/94 assunto: apresenta conclusões sobre o impacto da duplicação da Fernão Dias - BR 381 - e encaminha propostas apresentadas por segmentos representativos da população bragantina, manifestando apelo às autoridades competentes para estruturação deste município de acordo com as necessidades decorrentes da obra.	
tramitação na câmara	
audiência pública	data: / /
divulgação especial:	data: / /
P R A Z O normal: ordem do dia subsequente emissão de pareceres urgência: não há pedido discussão e votação única em 31/6/91	
quorum: maioria simples	votação: simbólica
tramitação nas comissões	
distribuído às comissões de: justiça - finanças obras - educação e meio ambiente	
prazo de parecer: 15 dias para cada comissão a contar da data de recebimento pelo presidente.	
observações: veja a folha de trâmite nas comissões	
emendas:	ofício encaminhado ao executivo: _____ recebido pelo executivo em: ____/____/____ prazo para sanção ou veto: ____/____/____ sancionado em: ____/____/____ lei nº: _____ publicado no: _____ data: ____/____/____ pag.: _____ vetado em: ____/____/____ veto nº _____ pela câmara: _____



## CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

REQUERIMENTO Nº 23/93

ENCAMINHAMENTO: ao Plenário da Casa.

ASSUNTO: sugere a realização - ainda durante o primeiro semestre de 1993 - de amplo debate com a participação de diversos segmentos da comunidade bragantina, conforme especifica, para tratamento de assunto relativo aos problemas advindos da futura duplicação da Rodovia Federal Fernão Dias.

**APROVADO POR UNANIMIDADE**  
**ENCAMINHE — SE E PUBLIQUE — SE**  
Sala das Sessões, 02/02/93

\_\_\_\_\_  
Presidente da Câmara

CONSIDERANDO que, conforme amplamente divulgado pela imprensa, o processo de duplicação da Rodovia Federal Fernão Dias está praticamente definido, com previsão para início das obras no corrente ano;

CONSIDERANDO que, após a duplicação da referida rodovia, Bragança Paulista estará distante do município de São Paulo apenas quarenta e cinco minutos; portanto será demasiadamente facilitado o acesso da população daquela cidade, hoje estimada em aproximadamente quinze milhões de pessoas;

CONSIDERANDO que a acelerada expansão urbana advinda dessa situação trará gravíssimos problemas para nossa cidade que, transformada em "cidade dormitório", necessitará de maciços investimentos nas áreas de infra-estrutura e saneamento básico;

CONSIDERANDO a necessidade de se prever esses problemas, a fim de que o estado seja acionado e venha a dar o devido suporte de recursos financeiros necessários para ampliar os serviços básicos - como segurança pública, por exemplo;

CONSIDERANDO, ainda, que o perfil e a vocação universitária de Bragança Paulista serão alterados, entre outros motivos, pelo inchaço populacional,

REQUEREMOS à Mesa, ouvido o plenário, na forma regimental, a realização - ainda durante o primeiro semestre de 1993 - de amplo debate sobre os problemas decorrentes da futura duplicação da Rodovia Federal Fernão Dias, envolvendo as seguintes entidades estabelecidas em Bragança Paulista:



C. M. E. D. P.  
PROT. GERAL Nº 206/93  
Fis. 52


## CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

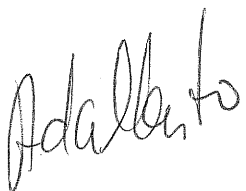
- 1 - Prefeitura;
- 2 - Delegacia local da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo - FIESP;
- 3 - Sindicatos e Associações de Classe;
- 4 - Delegacias de Polícia;
- 5 - Polícia Militar;
- 6 - Corpo de Bombeiros;
- 7 - Universidade São Francisco;
- 8 - Fundação Municipal de Ensino Superior;
- 9 - Delegacia de Ensino;
- 10 - Associações de bairros.

REQUEREMOS, ainda, que o evento possua duração mínima de dez dias, após o que, acreditamos, várias sugestões concretas serão levantadas para que a sociedade bragantina possa enfrentar e minimizar os problemas advindos da futura duplicação da Rodovia Federal Fernão Dias. Desta forma, a Câmara Municipal cumprirá seu papel junto à comunidade.

Sala das Sessões, 02 de fevereiro de 1993

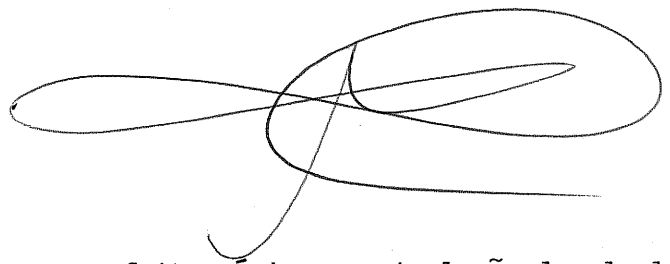
  
A.) JOSÉ JOZEFRAN BERTO FREIRE

  
DEL/Me.









OBS: feito cópia para inclusão de adendo, proposto pelo autor em plenário, para o envio de cópias aos partidos políticos locais, Entidades Culturais, Recreativas e Clube de Serviços de Bragança Paulista e ao CEPAM.



Req: 23193



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE

Ofício CONSEMA 221/93

C.M.E.B.P.  
PROT. GERAL Nº 206/93  
fls. 19

C.M.E.B.P.  
PROT. GERAL Nº 1516/93  
fls. 9100 HS

São Paulo, 03 de Junho de 1993.

ENCAMINHE - SE

Sala das Sessões 15/6/1993

Presidente da Câmara Municipal

Excelentíssimo Senhor,

Vimos através do presente, informar Vossa Excelência que foi **APROVADO** o EIA/RIMA Processo SMA 7005/93 com base no Parecer Técnico elaborado por esta SMA/CPLA visando a implantação, nesse município do empreendimento: "DUPLICAÇÃO DA RODOVIA FERNAO DIAS - BR-381"

Estamos encaminhando, em anexo, cópia do Parecer Técnico e respectiva Súmula, bem como Deliberação CONSEMA 13/93.

Sem mais, colocamo-nos ao seu inteiro dispor para quaisquer outras informações.

Atenciosamente,

Germano Seara Filho  
Secretário Executivo do CONSEMA

Excelentíssimo Senhor  
Mauro Bauna Del Roio  
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de  
Bragança

fmfc

C.M.E.B.P.  
PROT. GERAL Nº 206/93  
fls. José Elias  
a) JBR



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE

PUBLICAÇÃO

D.O. 103(99) DE: 28/05/93

SFCAO: I

PAG.: 61

DELIBERAÇÃO CONSEMA 013/93

De 25 de maio de 1993.

21a. Reunião Extraordinária do CONSEMA.

O Conselho Estadual do Meio Ambiente, em sua 21a. Reunião Extraordinária, deliberou favoravelmente, baseado no Parecer Técnico 07/93 elaborado pelo Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental da Secretaria do Meio Ambiente, sobre o Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório, referentes ao empreendimento "Duplicação da Rodovia Fernão Dias, BR- 381", de responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem da Secretaria dos Transportes (Proc. SMA 7005/93) e que atinge os municípios de São Paulo, Guarulhos, Mairiporã, Atibaia, Bragança Paulista e Vargem, obrigando-se o empreendedor a cumprir, além dos programas de mitigação, exigências e recomendações constantes em ambos os documentos - Parecer e EIA/RIMA -, as exigências e recomendações a seguir descritas:

Exigências:

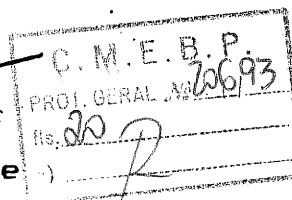
- a Licença de Instalação (LI) não será concedida sem que todas as condições impostas na Licença Prévia (LP) sejam satisfeitas, em especial a que se refere ao projeto executivo habitacional e ao programa para a efetiva relocação da população na área já indicada pelo DER; caso o DER apresente outras alternativas de áreas, estas deverão ser submetidas à SMA para aprovação;
- o que decorrerá da alteração do segundo item da página 59 do Parecer Técnico, cuja redação passa a ser a seguinte: "apresentar à SMA-DAIA, noventa dias antes do início da relocação da população, detalhamento das etapas desse programa e cronograma de implantação, não sendo permitido o uso de abrigos provisórios";


Recomendações:

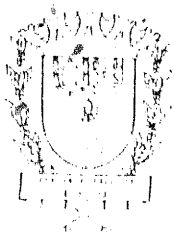
- a representação do CONSEMA na comissão de acompanhamento do processo de licenciamento e implantação do empreendimento, referida no último item da página 62 do Parecer Técnico, deve ser feita por dois representantes de entidades ambientalistas;
- o Parecer do IBAMA referente a esse EIA/RIMA, de 20 de maio de 1993, deve ser juntado ao Parecer do DAIA 07/93.

  
Edis Mirafé

Secretário do Meio Ambiente  
Presidente do CONSEMA



  
GSF/fmfc



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

## REQUERIMENTO Nº 101/93

ENCAMINHAMENTO: à Delegada de Ensino de Bragança Paulista.

ASSUNTO: solicita informações sobre o número de salas de aula disponíveis neste município.

APROVADO POR UNANIMIDADE  
ENCAMINHE — SE E PUBLIQUE — SE  
Sala das Sessões, 09/02/93

Presidente da Câmara

CONSIDERANDO que a futura duplicação da Rodovia Federal Fernão Dias contribuirá para o aumento rápido da população bragantina;

CONSIDERANDO que o crescimento populacional resultará numa grande procura por bens e serviços em diversas áreas - inclusive na área educacional;

REQUEREMOS, satisfeitos os trâmites regimentais, o envio de cópia da presente propositura a senhora Maria Ignez Prandini Cursi, Delegada de Ensino local, solicitando a remessa das seguintes informações:

1 - A necessidade local de salas de aula está suprida?

1.1 - Em caso negativo, existe estudo ou estudos prevendo a criação de mais salas de aula. ?

1.2 - Qual o número apontado como necessário para suprir a demanda local?

2 - A Delegacia de Ensino tem condições de elaborar um levantamento - mesmo que sumário - sobre as necessidades locais de salas de aula para os próximos cinco anos?

2.1 - Em caso afirmativo, remeter a esta Casa, para conhecimento e providências, o resultado do levantamento acima referido.

Sala das Sessões, 09 de fevereiro de 1993

A.) JOSÉ JOZEFRA BERTO FREIRE

DEL/Me.

E. B. P.  
AL. 1331/93  
1331

C. M. E. B. P.  
PROT. GERAL Nº 206/93  
138  
a)



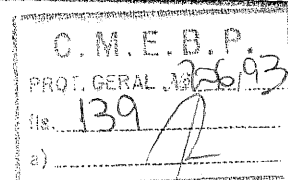
SECRETARIA DE ESTADO DA EDUCAÇÃO  
COORDENADORIA DE ENSINO DO INTERIOR  
DIVISÃO REGIONAL DE ENSINO DE CAMPINAS  
DELEGACIA DE ENSINO DE BRAGANÇA PAULISTA

ANEXO 1 - PLANILHA DO PLANO DE OBRAS APROVADO PELO REM

DATA: 15 / 06 / 93

MUNICÍPIO DE BRAGANÇA PAULISTA

PRIORIDADE	NOME DA ESCOLA OU BARRIO	TIPO DE INTERVENÇÃO	Nº DE SALAS DE AULA	ESTIMATIVA DE CUSTOS	JUSTIFICATIVA
01	Jd. Fraternidade	O.N.	10	-	Conjunto habitacional o/ 600 residências ocupadas.
02	Cidade Planejada I e II.	O.N.	10	-	Alta densidade populacional. Ausência U.E.
03	EEPSG. Casper Líbero.	Ampliação do Projeto	04	-	Atendimento à demanda do Setor 01.
04	EEPG(A) Prof. Júlio Vilchez	O.N.	04	-	Prédio Cedido - DEspejo.
05	Jd. Águas Claras	O.N.	04	-	Atender Bº Águas Claras e Jd. Cedro - Ausência U.E.
06	Bº Guaripocaba	O.N.	04	-	Agrupamento Centro-Rural.
07	Bº Campo Novo	O.N.	04	-	Agrupamento Centro-Rural.
08	Jd. Fernão Dias	O.N.	04	-	Agrupamento Centro-Rural
09	Bº Boa Vista	O.N.	04	-	Agrupamento Centro-Rural
10	Bº das Araras	O.N.	04	-	Agrupamento Centro-Rural.
11	Jd. São José	O.N.	04	-	Ausência de U.E.
12	Jd. Laranjeiras	O.N.	04	-	Ausência de U.E.
13	Jd. São Miguel	O.N.	04	-	Ausência de U.E.
14	EEPG. José Guilherme.	Ampliação	02	-	Explosão-demanda/93.
15	EEPSG. Prof. Paulo Silva	Ampliação	01	-	Explosão-demanda/93.
16	EEPG. Dr. Sílvio de C. Pinto Jr.	Ampliação	02	-	Explosão-demanda/93.
17	EEPG. Prof. Luiz R. P. Alegretti	Ampliação	02	-	Explosão-demanda/93.
18	EEPG. Imael Aguiar Leme.	Ampliação	01	-	Explosão-demanda/93.
19	EEPSG. Cel. Ladislau Leme	Ampliação	01	-	Explosão-demanda/93.
20	EEPSG. Prof. José Nantala Bádue.	Ampliação	01	-	Explosão-demanda/93.
21	EEPSG. Visconde da C. Bueno	Ampliação	01	-	Explosão-demanda/93.



# Ata da Reunião dos Responsáveis pela Educação do Município de Bragança Paulista

For, dois dias, do mês de junho de hum mil, novecentos e noventa e três, às 25 hrs, na Oficina Pedagógica, da Delegacia de Ensino, realizou reunião do LEM, Responsáveis pela Educação do Município de Bragança Paulista, sob a presidência da Prof.ª Maria Lyris Brandini Curci, MD. Delegada de Ensino. A reunião contou com a participação de R. Jesus, H. C. P. de D., Titulo Municipal, de toda a equipe da Prefeitura Municipal envolvida, no Departamento de Educação. O Prefeito Municipal destacou a necessidade de um plano de atendimento às necessidades educacionais do município, que não se restringe apenas ao ano de hum mil, novecentos e noventa e três, mas que se estende a atuação da Prefeitura nos próximos anos. Solicitou o levantamento das necessidades imediatas e daquelas a serem atendidas a longo prazo. Citou em construção da CEPSQ "Cáspes Libere" que deverá estar concluída num prazo de dois a dois anos e meio, e indagou sobre o destino que será dado ao prédio atual. A seguir o Sr. Prefeito Municipal falou sobre os convênios a serem firmados com o Governo Estadual, conforme Decreto nº 36.546, publicado a 16/03/93. O convênio a ser firmado deverá atender as necessidades especificadas. Citou o gasto em transporte de alunos, que poderá ser reduzido com a criação de escolas em pontos diferentes da zona rural e mesmo da urbana. A priorização dos gastos, embora insuficiente, cabe ao Prefeito Municipal, que no momento levanta as necessidades básicas das escolas estaduais do município e se manifesta semelhante às reivindicações dos Diretores de Escola. Destacou o empenho na canalização dos 210 (duzentos e dez mil reais) dos subenios próximos a CEPSQ "Cáspes Libere", o que solucionaria a questão das enchentes. A Diretora da referida escola Prof.ª Sandra Pacheco de Moraes, questionou a distribuição das classes de sala em dois andares conforme planta do Fundo para o desenvolvimento da Educação. A seguir falou sobre os Centros Comunitários que estão sendo implantados: Bairro do Campo Novo, Água Comprida, B.º das Araúcas, B.º do Pinheiro e B.º das Laranjeiras. A Sr.ª Delegada de Ensino salientou que estes Centros reduziriam em nível significativo parte da demanda proveniente da zona rural, que é atendida pelas escolas da zona urbana. O Prof.ª Júlio Pontes, Diretor da CEPSQ "Prof.ª Sebastião Ferraz de Campos" propôs

a criação de uma escola agrupada no Bº de Guaripocaba, que possibilite com a construção de duas salas de aula e parte administrativa. Segundo o Sr. Prefeito estes Centros Municipais, junto às escolas, devem constar de um tempo Centro Comunitário Rural, que estão sendo feitos a partir da demanda escolar constatada. Quanto em relação destes bairros à cidade, quanto este mensal, é o suficiente para a construção de duas salas de aula por mês. O Sr. Prof. Edmundo Calmon da C. P. G. "Lúcia de Deus da Cunha Duque" salientou a necessidade de criação de uma escola agrupada nas Piciarias Taboão de Deus. O Colégio Col. Eli Piedrol forneceu informações sobre esse centro que de dar atendimento médico - odontológico, proporcionar condições favoráveis para educação, práticas esportivas, aprendizagem profissional, visando fixar e promover na zona rural, em condições satisfatórias de vida. A Delegacia de Ensino, através do levantamento das escolas, criará escolas agrupadas nos bairros, sede de Centros com o Prof. Regina Tereza da Silva, Diretora do C. P. G. "Lúcia de Deus" de acordo com a necessidade de agrupamento no Bº Campo Novo, necessitando construção de duas salas e parte administrativa. Segue, a Sr. Delegada de Ensino solicitou que a Prefeitura fornecesse o nº de alunos atendidos nas escolas que serão encaminhados às escolas públicas no ano de 94. Segundo Regina Gomes de Valente, responsável pelo Departamento de Educação da Prefeitura, há uma previsão de cerca de mil alunos, que no próximo ano estarão em idade adequada para o 1º Grau. Num segundo momento, a Sr. Delegada de Ensino solicitou da Sr. Lúcia de Deus Santos Lima, Coordenadora da R. E. M., o relatório das necessidades da U. E. G., objeto de reunião anterior aos Srs. Deleães, dirigidos pelo Sr. Dele. As necessidades levantadas foram as seguintes: 1ª) atendimento dos alunos do C. P. G. "De Jorge Teles" em outro prédio em virtude da reforma que se processa. A Delegacia de Ensino, através do Sr. Diretor do Ensino está procurando prédio para alugar, com espaço físico suficiente para que 2 salas, além da parte administrativa; 2ª) aquisição reforma e manutenção do prédio atual enquanto ocorrer a construção do novo; 3ª) C. P. G. "Prof. Paulo Silva" reforma da cozinha, mobiliário, muro, encanamento, construção de quadras e salas ambiente; 4ª) em continuidade a Prof. de

Sp. Murate Silva, suspenso pelo Diretor de Planejamento, solicita priorizar em função do atendimento à demanda escolar e ao reparo de verbas atuantes do PAC. Salienta a construção de prédios escolares no Jardim da Fraternidade, e em local que atenda à clientela do Parque dos Estados e Planície da I II. Estas construções são as primeiras prioridades do município. Como 3ª prioridade a construção do prédio para a EEPG(A) Prof. Júlio Valdez, que funciona no prédio da Fundação Municipal de Ensino, que tem requisitado as salas usadas pela referida escola. Construção de escola no 3º de Águas Claras <sup>Jardim do Cedro</sup> com o objetivo de solucionar a superlotação da EEPG "Prof.ª Nilza Faria". H. requiriu tratar da questão do 2º grau, afirmando que em primeiro lugar não é setorizado, e o 2º grau no CAIC solucionaria em parte o atendimento à demanda; 5ª) prioridade: Centros Comunitários citados, (6ª) prioridade: reformas (em primeiro lugar reforma das escolas existentes nos Centros Comunitários e depois reforma das escolas que não sediaram centros: Quapocaba, Campo Novo, Jardim Turma Verde); 6ª) reforma de escolas da zona urbana: EEPG "Jozé Guilherme", EEPGG "Prof. Paulo Elias", EEPG "Prof. Ulisses de Carvalho Pinto", EEPG "Prof. Luiz R. Pinheiro Alegretti", EEPG "Tomaz de Aquino Lima" e EEPGG "Rafael de Lima"; "Prof. José N. Bidua", EEPGG "Viscondessa da Cunha Bueno" e demais VEs localizadas no município de Bragança Paulista. H. requiriu tomar a palavra a Prof. Ilmarinda de Toledo Piza, representante da F. D. E. na C. E. de Bragança Paulista, que aborrece o Projeto de Conservação do Patrimônio Público, em andamento em várias escolas, que se mudam a mentalidade da população em relação ao bem público. Foi solicitado dos diretores o levantamento de necessidades como: limpeza, de caixa d'água, corte de mata, dedetização e desratificação, limpeza de terra, que deverão ser oficiadas ao Prof.ª Asp. de Toledo Piza para atendimento. H. requiriu o Sr. Prefeito Municipal, Dr. Jesus H. Pires retomou a palavra informando a construção de cerca de setenta apartamentos que serão construídos nas proximidades do Núcleo Habitacional Padre Aldo Bolchini, região onde será construído o CAIC. O Projeto Círculo, necessita do apoio da população para sua conservação e garantia de bom uso. Seu objetivo será o de tirar a criança da rua, promover esportes e dar alternativas para a terceira idade de recreação e entretenimento. H. prioriza a construção inicial de quatro C. P. e ainda solicita a construção de algumas VEs, que ocasionariam várias outras quanto a higiene e conservação de algumas escolas. A questão da higiene está relacionada



no preparo, destinação da mensalidade escolar. A educação como prioridade levantada pela população, é prioridade de seu governo como prefeito municipal, junto aos diretores e professores que devem assumir a liderança que lhes cabe. Nada mais havendo a tratar a Srta. Delegada de Ensino deu encerramento a reunião, sendo lavrada a presente ata, por mim, Yvone Maria Fogatto Franco, Supervisora de Ensino.

Bragança Paulista, 02/06/93

M. Landi

Ed. de Lenc

M. Magali

S. Barlett

Sec. de Edu.

M. Rocha

M. de Lenc

Ed. de Lenc

M. de Lenc

M. de Lenc

M. de Lenc

M. de Lenc

M. de Lenc

M. de Lenc  
Delegada de Ensino  
M. de Lenc

C. M. E. B. P.
PROT. GERAL 02/06/93
fls. 143
a)

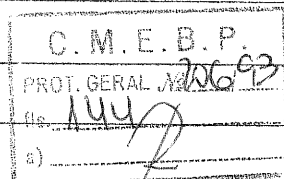
Adendo: Após o encerramento da presente ata, que documenta reunião dos responsáveis pela educação do município, retomou-se sob solicitação do Sr. Prefeito Municipal a discussão quanto ao número de salas, previsto na planta original de



'vidio destinado à C.P.S.G. "Cooper Sílvia". Segundo os participantes da reunião  
 ela prevê quinze salas, insuficientes para o pleno atendimento da clientela a  
 qual se destina. Propôs-se a construção de mais quatro salas, que viam a corres-  
 ponder às necessidades reais da demanda. Em seguida, levantou-se a possi-  
 bilidade de indicar de novas obras em bairros desprovidos de escolas, a saber:  
 Jardim São José (zona sul da cidade) obra com quatro salas de aula e parte  
 administrativa; Jardim Laranjeiras (zona leste) e Jardim São Miguel  
 (zona oeste) com as mesmas dimensões. Cita-se que este último alim-  
 te distante da cidade, cerca de oito km, separa-se desta pela rodovia  
 Capitão Bandeira. Concluída a reunião, lavrou-se o seguinte ata  
 que depois de lido e aprovado, será por todos assinado.

Bragança Paulista, 02/06/93

[Assinatura]





C. M. E. B. P.  
PROT. GERAL Nº 206/93  
Fls. 7

## CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

APROVADO POR UNANIMIDADE  
ENCAMINHE-SE E PUBLIQUE-SE  
Sala das Sessões, 27/04/93

REQUERIMENTO Nº 539/93

ENCAMINHAMENTO: ao Plenário desta Casa.

Presidente da Câmara

ASSUNTO: sugere seja realizado no período de 21 a 26 de junho próximo a realização de amplo debate para tratamento de assunto relativo aos problemas advindos da futura duplicação da Rodovia Federal "Fernão Dias", com formulação de convites a representantes e entidades estabelecidas nos municípios de Mairiporã, Atibaia, Bragança Paulista e Vargem para participar do evento.

TENDO EM VISTA o requerimento 23/93, aprovado por unanimidade durante os trabalhos da 12ª sessão ordinária do exercício, no qual sugere a realização de amplo debate para tratamento de assunto relativo aos problemas advindos da futura duplicação da Rodovia Federal Fernão Dias,

REQUEREMOS, à Mesa, ouvido o Plenário, seja agendado para 21 a 26 de junho próximo a realização desse evento, para o qual deverão ser convidados a participar representantes e entidades estabelecidas nos seguintes municípios: Mairiporã, Atibaia, Bragança Paulista e Vargem.

Conforme amplamente divulgado pela imprensa, o processo de duplicação da Rodovia Federal "Fernão Dias" está praticamente definido, com previsão para início das obras no mês de setembro;

A acelerada expansão urbana advinda dessa situação trará gravíssimos problemas para as cidade situadas ao longo dessa rodovia.

Diante da necessidade de se prever esses problemas, a fim de que o estado seja acionado e venha a dar o devido suporte de recursos financeiros cabíveis para ampliar os serviços básicos - como segurança pública, por exemplo - sugerimos a realização de debate para discutir o assunto junto àqueles que serão diretamente atingidos.

Sala das Sessões, 27 de abril de 1993

A.) JOSÉ JOZEFRA BERTO FREIRE - vereador

DEL/Sol



C. M. E. B. P.  
PROT. GERAL Nº 206/93  
Fls. 8

**CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA**

**REQUERIMENTO Nº 628/93**

**ENCAMINHAMENTO:** às Prefeituras e Câmaras dos municípios de Taubaté, São José dos Campos, Caçapava, Guarulhos, Osasco, Carapicuíba, Santo André e São Caetano.

**ASSUNTO:** solicita informações referentes às conseqüências advindas em função da existência de via pública de largo trânsito nas imediações da zona urbana do município.

**APROVADO POR UNANIMIDADE**  
**ENCAMINHE — SE E PUBLIQUE — SE**  
Sala das Sessões, 18/05/93

\_\_\_\_\_  
Presidente da Câmara

**TENDO EM VISTA** que as obras para duplicação da Rodovia Federal "Fernão Dias" estão prestes a serem iniciadas;

**TENDO EM VISTA** que, após a realização do projeto, Bragança Paulista estará distante do município de São Paulo apenas quarenta e cinco minutos; portanto, será demasiadamente facilitado o acesso da população daquela cidade, hoje estimada em aproximadamente quinze milhões de pessoas;

**TENDO EM VISTA** a necessidade de se prever as conseqüências que a existência de via pública de largo trânsito acarreta aos municípios situados ao longo da rodovia, a fim de solicitarmos junto ao Governo do Estado o devido suporte de recursos financeiros cabíveis para ampliar os serviços básicos,

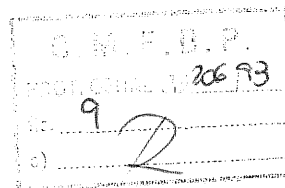
**TENDO EM VISTA** que os municípios de Taubaté, São José dos Campos, Caçapava, Guarulhos, Osasco, Carapicuíba, Santo André e São Caetano são cercados por rodovias de grande movimento, como por exemplo as rodovias presidentes Dutra e Castelo Branco,

**REQUEREMOS**, nos trâmites regimentais, seja encaminhada cópia deste às Prefeituras e Câmaras dos municípios em foco, solicitando a especial atenção no sentido de prestar à Casa as seguintes informações:

1. Qual a intensidade do afluxo migratório em decorrência da existência de estrada de largo trânsito nas imediações do município?



## CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA



2. Qual a expansão populacional ocorrida nos últimos 15 anos nessas cidades?

3. Qual a demanda dos serviços de educação, saúde e infra-estrutura da cidade advindos do afluxo ocorrido em razão da existência de vias públicas de grande movimentação?

4. Quais os fatores positivos e quais os negativos que a existência de estrada de largo trânsito acarretaram aos respectivos municípios?

Salientamos, por oportuno, que essas informações servirão de base para a realização de amplo debate para tratamento do assunto em questão, agendado para a última semana do mês de junho nesta Casa, com a participação de representantes e entidades estabelecidas nos municípios de Mairiporã, Atibaia, Bragança Paulista e Vargem.

Sala das Sessões, 18 de maio de 1993

A.) JOSÉ JOZEFRA BERTO FREIRE - vereador

DEL/Sol

Req. 628/93

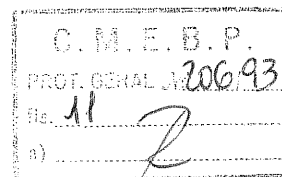


**PREFEITURA  
DO MUNICÍPIO  
DE OSASCO**

GABINETE DO PREFEITO  
DEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO E URBANISMO



**R E L A T Ó R I O**



Senhor Diretor

Preocupada com a duplicação da Rodovia Fernão Dias e as consequências advindas ao Município, a Câmara Municipal de Bragança Paulista solicita-nos as seguintes informações:

1. Qual a intensidade do fluxo migratório em decorrência da existência de estrada de largo trânsito nas imediações do Município?

O Município de Osasco está integrado à Região Metropolitana da Grande São Paulo, portanto é parte de grande polo de atração para a migração. Ao nosso ver, esta situação minimiza a influência da Rodovia Castelo Branco no aumento do fluxo migratório em nosso município.

2. Qual a expansão populacional ocorrida nos últimos 15 anos nestas cidades?

Em 1980 a população de Osasco era 474.543 habitantes e em 1991, 563.419 habitantes. (fonte IBGE - Censos Demográficos 1980 e 1991)

3. Qual a demanda dos serviços de educação, saúde e infra-estrutura da cidade advinda do afluxo ocorrido em razão da existência de vias públicas de grande movimentação?

Para melhor compreensão apresentaremos os dados sobre serviços públicos da forma que se segue:

a) **Educação:**

Alunos matriculados nas pré-escolas e escolas de 1º e 2º graus em escolas municipais e estaduais:

- . 1984 - 106.561
- . 1986 - 114.310
- . 1987 - 115.329
- . 1988 - 123.211

Fontes: 1ª e 2ª Delegacia de Ensino de Osasco, 1989.  
Secretaria de Educação e Cultura do Município de Osasco, 1989.  
DPU - Departamento de Planejamento e Urbanismo, 1989.



**b) Saúde:**

O Município possui:

- . 23 postos de saúde
- . 05 centros de saúde
- . 04 prontos-socorros
- . 01 hospital-geral

Fontes: DPU - Departamento de Planejamento e Urbanismo, 1989.  
Secretaria de Saúde do Município de Osasco, 1989.  
Secretaria de Estado da Saúde, 1989.

**c) Saneamento Básico:**

Rede de abastecimento de água:

- . 1973 - 414.000m - 19.410 ligações cadastradas.  
29,6% da população atendida.
- . 1989 - 821.843m - 102.478 ligações cadastradas  
97% da população atendida.

Rede de coleta de esgoto:

- . 1973 - 21.027m - 25,5% da população atendida.
- . 1989 - 386.117m - 57,6% da população atendida.

Fonte: CAEMO - Companhia de Água e Esgoto do Município de Osasco, 1988.  
SAE - Secretaria de Água e Esgoto do Município de Osasco, 1989.

**4) Quais os fatores positivos e quais os negativos que a existência de estrada de largo trânsito acarretaram aos respectivos municípios?**

Como fator positivo podemos afirmar que o escoamento dos produtos das indústrias localizadas no Município é facilitado pela presença da Rodovia. O fator negativo preponderante depreende-se do fato de a rodovia atravessar o Município, no sentido leste-oeste, paralelamente ao curso do Rio Tietê e aos trilhos da FEPASA. Desta forma causa uma ruptura de consideráveis proporções, na continuidade do tecido urbano, acarretando dificuldades ao sistema viário e conseqüentemente ao transporte de passageiros e de carga no sentido norte-sul do Município.

Osasco, 08 de junho de 1993

  
Arnaldo de Barros Diniz  
Chefe de Gabinete do Uso do Solo



Prefeitura Municipal  
de  
Guarulhos

Rubrica	Fis. 04
Classificação	PG-206 Numero 62/93

INFORMAÇÃO

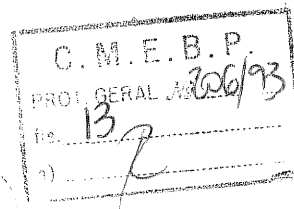
EST. SÃO PAULO

ÀS SEÇÕES TÉCNICAS DE ESTUDOS AMBIENTAIS E VIAS PÚBLICAS:

Para manifestações.

DTP, 02/06/93

*Paulo Akikiti Matsumoto*  
Eng. Civil



AO SR. CHEFE DA DIVISÃO TÉCNICA DE PLANEJAMENTO:

Em atenção ao requerimento nº 628/93, da Câmara Municipal da Estância de Bragança Paulista, temos as seguintes considerações a fazer quanto às indagações dos itens ali mencionados em relação especificamente às Rodovias Federais Dutra e Fernão Dias, por serem as mais importantes em nosso Município.

- Ítem 1 - Não possuímos dados relativos a intensidade do afluxo migratório em decorrência da existência das Rodovias que passam por nosso Município. O que possuímos são dados do Censo de 1980, no qual consta a seguinte composição da população.

a) Composição da População de Guarulhos:

Migrantes	368.043
Imigrantes	11.613
Natos	153.068
Total	532.724



Prefeitura Municipal  
de  
Guarulhos

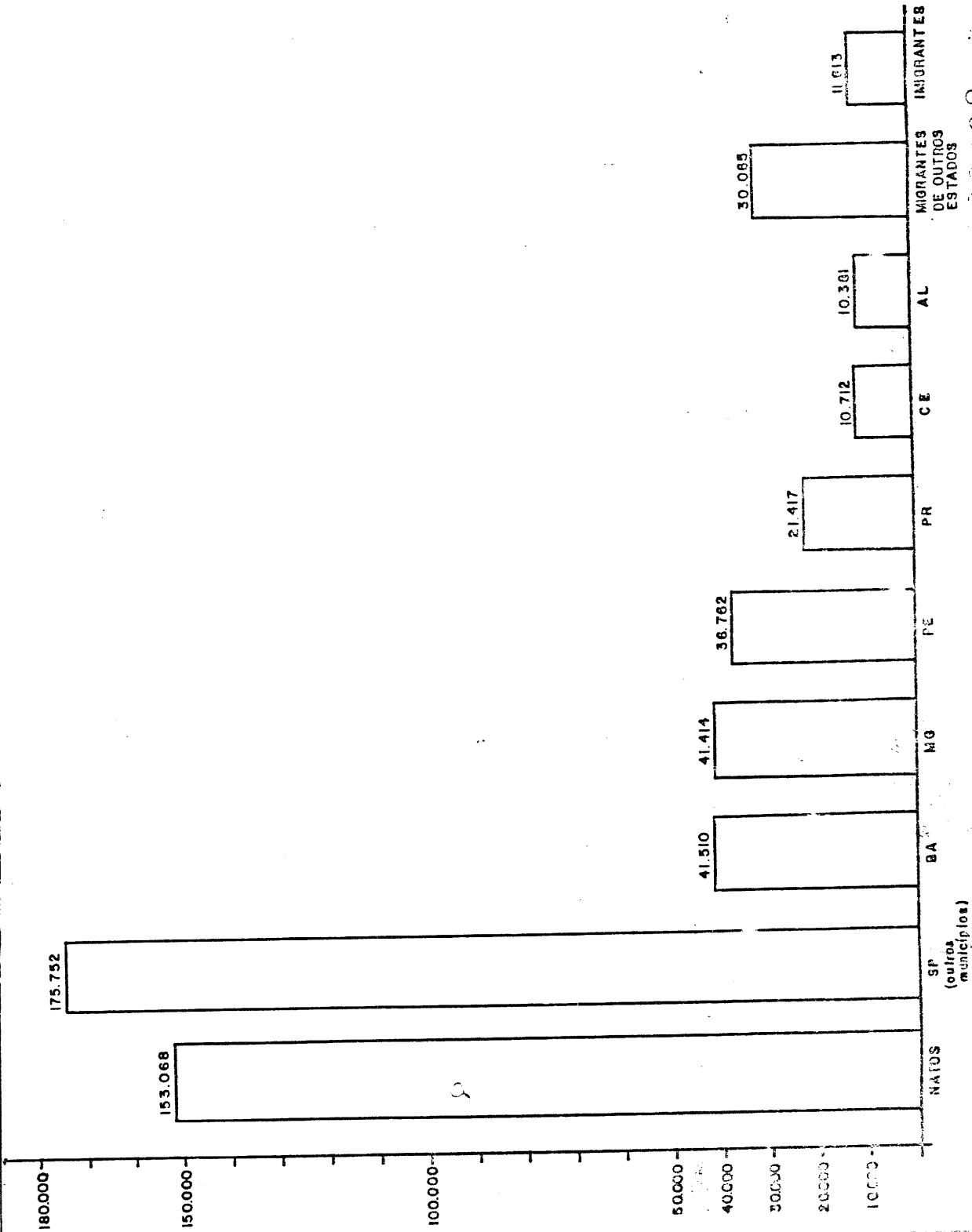
Rubrica *7/10/93* Fis. *05*  
 Classificação *Ofício PB. 206* Numero *62/93*

INFORMAÇÃO

EST. SÃO PAULO

C. M. E. B. P.  
 PROT. GERAL *206/93*  
 Es. *14*  
 d) *R*

b - Gráfico:



*000000*





Prefeitura Municipal  
de  
Guarulhos

Rubrica	Fis. 06.
Classificação	Numero 62/93.

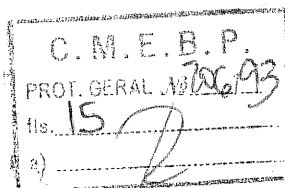
INFORMAÇÃO

EST. SÃO PAULO

Observa-se que a acelerada industrialização que ocorreu no Município desde 1950, houve um afluxo de correntes migratórias exógenas, causando grande expansão demográfica.

- Ítem 2 - Quanto a expansão populacional ocorrida, segue abaixo quadro demonstrativo, segundo o IBGE.

1940	-	13.439 hab
1950	-	35.523 hab
1960	-	101.273 hab
1970	-	237.900 hab
1980	-	532.724 hab
1991	-	786.001 hab



- Ítem 3 - Quanto a demanda de serviços públicos advinda do afluxo ocorrido em razão da existência de Vias Públicas de grande movimentação, não possuímos dados a respeito.

- Ítem 4 - Quanto aos fatores positivos e negativos em função da existência das estradas são:

Os fatores positivos numa Cidade com característica industrial como a de Guarulhos, é a facilidade de escoamento de carga, de matéria prima, de produtos manufaturados, e portanto propício a implantação de indústrias com conseqüente ampliação do mercado de trabalho.

Os fatores negativos são a poluição do ar, sonora e das rodovias tornarem-se barreira de difícil transposição ao planejamento urbano, e de custo elevado.

Com estas informações segue o presente, e nos colocamos ao inteiro dispor para qualquer esclarecimento que julgar necessário.

Em, 11.06.93

Eng. João Bauer  
CREA - 37320/D

Elisa Leonor Tomé Zabisky  
Arquiteta - Reg. - CREA nº 15.938/D

Req. 628/93

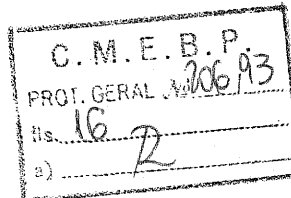
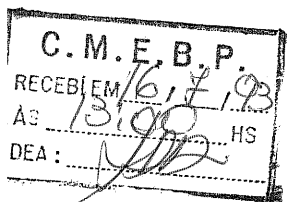


OF/329/SPMA/93

13/07/93

ENCAMINHE - SE  
Sala das Sessões 16/7/1993

Presidente da Câmara Municipal



Enviamos em anexo, dados solicitados no Of.Circular PG-206 62/93, para sua in-  
formação.

Certos de estarmos atendendo a contento, subscrevemo-nos,

Atentamente.

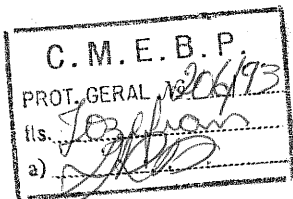
Edmundo Carlos de Andrade Carvalho  
Secretário de Planejamento e Meio Ambiente  
Vice-Prefeito

Exmo. Sr.

Mauro Baúna Del Roio

Presidente da Câmara Municipal de

Bragança Paulista



A posição estratégica do município de São José dos Campos, entre as duas maiores regiões metropolitanas do país; a proximidade do Porto de São Sebastião, que apresenta grandes potencialidades para a movimentação de cargas especializadas, a disponibilidade de recursos hídricos e energéticos; a desconcentração industrial, principalmente de São Paulo; a implantação do Centro Técnico Aeroespacial (CTA) com ITA e IPD e do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais-INPE são alguns dos fatores que explicam a existência no município de um parque industrial moderno, sendo um polo econômico de ascendência sobre os demais núcleos urbanos do Vale do Paraíba do Sul.

O desenvolvimento industrial acelerou-se, no município, com a inauguração da Rodovia Presidente Dutra (BR-116), em 19/01/51, cortando a parte urbanizada da cidade, acarretando a descontinuidade da malha urbana do município.

Em decorrência da industrialização, iniciada já em 1920, o município vem demonstrando crescimento populacional bastante acentuado a partir de 1940, devido principalmente aos fluxos migratórios que ocorreram no município:

**EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO E DA SUA PARTICIPAÇÃO RELATIVA NO VALE  
DO PARAÍBA E NO ESTADO DE SÃO PAULO  
MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS  
1940-1991**

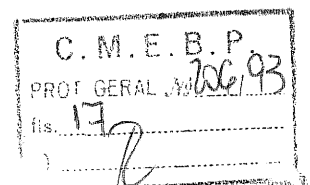
Ano	Pop. Absoluta SJCamos	População V. Paraíba %	Relativa São Paulo %
1940	36.279	9,2	0,5
1950	44.804	9,3	0,4
1960	76.994	12,8	0,5
1970	148.500	18,0	0,8
1980	287.513	24,1	1,1
1991	441.984	29,4	1,4

Fonte: IBGE - Censos Demográficos de 1940 a 1991

**INCREMENTO CENSITÁRIO - SÃO JOSÉ DOS CAMPOS  
1950 - 1980**

Ano	Total	Vegetativo		Migratório	
		Hab.	%	Hab.	%
1950	2.493	608	24,4	1.885	75,6
1960	5.218	2.637	45,4	2.851	54,6
1970	10.130	3.931	38,8	6.199	61,2
1980	19.598	7.796	39,8	11.802	60,2

Fonte: IBGE - Censos Demográficos 1950 a 1980

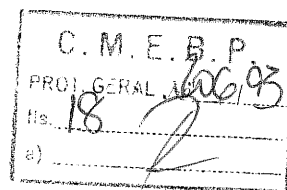


Hoje, devido a concentração industrial em seu território, São José dos Campos pode ser considerado, à 1ª aproximação, um município "rico" no contexto nacional. Mas, esta consideração é apenas uma face da realidade. De fato, atualmente, São José dos Campos apresenta-se como uma cidade carente de infra-estrutura física e social, necessária para atender sua população, e sem os recursos suficientes para sanear esta situação a curto prazo. As riquezas geradas em seu território, não canalizaram para o município os recursos compatíveis com as necessidades que ao mesmo tempo se multiplicavam.

A crise econômica por que passa o país, com intensa redução do número de empregos e achatamento salarial, consequência de política recessiva adotada, e que se faz sentir de modo particular em São José dos Campos, demanda do poder público uma oferta ainda maior de serviços, como saúde e educação, agravando ainda mais as condições da rede pública em ambos os casos. Também cresce, nestas circunstâncias, a procura dos serviços assistenciais voltados à criança, aos idosos, aos migrantes, dentre outros.

A integração regional de São José dos Campos é realizada principalmente pela Rodovia Presidente Dutra (BR-116), eixo de ligação entre as duas principais metrópoles nacionais: São Paulo e Rio de Janeiro. Complementa o sistema principal as Rodovias SP-50 e SP-99, integrando a cidade a dois complexos turísticos: o Litoral Norte Paulista e Campos do Jordão. Conta ainda com a Rodovia D. Pedro I que liga-a com a região de Campinas. Tem-se acesso à cidades, ainda, pela SP-36 (Jambeiro) e pela SJC-216, extensão da SP-50 (Joanópolis).

Os eixos viários definidos pela Via Dutra e pelas SP's 50/99 cortam diametralmente o município, condicionando e induzindo o tecido urbano do distrito sede. Esta situação da cidade neste entroncamento traz enormes vantagens comparativas para a localização de atividades econômicas, trazendo, no entanto, alguns problemas para o franco desenvolvimento da cidade devido à falta de soluções minimamente adequadas nas interfaces entre este entroncamento viário e o perímetro urbano da cidade de São José dos Campos. Por ex., a Via Dutra já sobrecarrega com o tráfego macro-regional, vem sendo utilizada, em certos trechos, como via urbana, devido à carência de vias marginais, transposições elevadas adequadas (viadutos), e mesmo passarelas elevadas para pedestres.



Estas situações muitas vezes constatadas pelos órgãos de planejamento, nas diversas esferas governamentais, foram contemplados com projetos adequados, mas que devido à escassez de recursos, são protelados ou implantados com reduções que comprometem as soluções.

C.M.E.B.P.  
PROT. GERAL Nº 206/93  
Fis.: 18 A  
a).....



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.  
PROT. GERAL Nº 206/93  
Fis. *[Handwritten initials]*

## REQUERIMENTO Nº 919/93

C. M. E. B. P.  
PROT. GERAL Nº 206/93  
Nº 56  
a) *[Handwritten mark]*

ENCAMINHAMENTO: à Mesa e ao Plenário da Câmara.

ASSUNTO: pede autorização para que seja realizado encontro voltado a estudos entre os membros desta Casa e representantes da Universidade São Francisco na última semana do mês de agosto, para discussão sobre a posição daquela entidade perante o processo de duplicação da Rodovia Federal Fernão Dias.

APROVADO POR UNANIMIDADE  
ENCAMINHE — SE E PUBLIQUE — SE  
Sala das Sessões, 03/08/93

*[Handwritten signature]*  
\_\_\_\_\_  
Presidente da Câmara

REQUEREMOS, nos termos regimentais, à Mesa e ao Plenário da Câmara, autorização para realização de encontro de estudos entre os membros desta Casa e representantes da Universidade São Francisco, na última semana do mês de agosto, para discussão sobre o papel daquela entidade de ensino frente ao impacto a ser advindo do processo de duplicação da Rodovia Federal Fernão Dias.

Trata-se de iniciativa de grande importância para a comunidade bragantina, haja vista que a duplicação da Rodovia Federal Fernão Dias, se por um lado trará benefícios, por outro fará surgir graves problemas que merecem, desde já, a atenção desta Casa e de entidades representativas da cidade.

Devido à complexidade do assunto e, caso haja necessidade, REQUEREMOS, ainda, que o evento possa ser estendido à primeira semana do mês de setembro, para melhor discussão e levantamento de sugestões sobre o tema.

Sala das Sessões, 03 de agosto de 1993

*[Handwritten signature]*  
A.) JOSÉ JOZEFRAZ BERTO FREIRE

DEL/me.

*[Large handwritten signature]*



C. M. E. B. P.  
PROT. GERAL Nº 206/93  
Fls. \_\_\_\_\_

**CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA**

**REQUERIMENTO Nº 920/93**

C. M. E. B. P.  
PROT. GERAL Nº 206/93  
fls. 57  
a) \_\_\_\_\_

**ENCAMINHAMENTO:** à Mesa e ao Plenário da Câmara.

**ASSUNTO:** solicita autorização para que seja realizada reunião na primeira semana do mês de setembro entre os membros desta Casa e representantes da Delegacia local do CIESP, do Clube dos Diretores Lojistas e da Associação Comercial de Bragança Paulista, para discussão sobre o papel dessas entidades na futura duplicação da Rodovia Federal Fernão Dias.

APROVADO POR UNANIMIDADE  
ENCAMINHE — SE E PUBLIQUE — SE  
Sala das Sessões, 03/08/93

\_\_\_\_\_  
Presidente da Câmara

**REQUEREMOS**, nos termos regimentais, à Mesa e ao Plenário da Câmara, autorização para realização de reunião na primeira semana do mês de setembro entre os membros desta Casa e representantes da Delegacia local do CIESP, do Clube de Diretores Lojistas e da Associação Comercial de Bragança Paulista, para discussão sobre o papel dessas entidades no processo de duplicação da Rodovia Federal Fernão Dias.

Trata-se de iniciativa de grande importância para a comunidade bragantina haja vista que a duplicação da Rodovia Federal Fernão Dias acarretará inúmeros benefícios e outros tantos graves problemas que merecem desde já a atenção da edilidade bragantina e demais entidades representativas.

**REQUEREMOS**, ainda, seja desta propositura encaminhada uma cópia ao senhor Coukeper Victorello, Delegado local da CIESP, ao diretor do Clube dos Diretores Lojistas de Bragança Paulista, senhor Orlando Sérgio Zara e ao senhor Antonio Carlos Vidiri, Presidente da Associação Comercial de Bragança Paulista.

Sala das Sessões, 03 de agosto de 1993

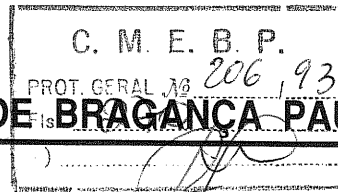
*Jose Josefran Berto Freire*  
A.) JOSE JOSEFRAN BERTO FREIRE

DEL/me.

*[Signature]*



**CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA**



**REQUERIMENTO Nº 1004/93**

**ENCAMINHAMENTO:** à Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo.

**ASSUNTO:** solicita cópia do relatório elaborado pela Ethel-Engenharia, referente ao impacto a ser causado pela duplicação da rodovia federal "Fernão Dias".

APROVADO POR UNANIMIDADE  
ENCAMINHADO SE E PUBLICADO SE  
Sala das Sessões, 17/08/93

Presidente da Câmara

**CONSIDERANDO** que a duplicação da rodovia federal "Fernão Dias" é fundamental para o desenvolvimento da região;

**CONSIDERANDO** que a Casa vem realizando uma série de reuniões para discutir a questão e se preparar com relação ao impacto que essas obras irão acarretar à estrutura urbana do município,

**REQUEREMOS**, nos trâmites regimentais, seja oficiado ao Exmo. Sr. Wagner Rossi, Secretário dos Transportes do Estado de São Paulo, solicitando de S. Exa. o envio de cópia do relatório elaborado pela Ethel-Engenharia, referente ao impacto a ser causado pela duplicação da rodovia federal "Fernão Dias", para conhecimento da Casa e de toda comunidade bragantina envolvida na discussão do assunto.

Sala das Sessões, 17 de agosto de 1993

A.) JOSÉ JOZEFRA BERTO FREIRE - vereador

DEL/Sol

FEITO CÓPIA PARA RETIFICAÇÃO DO NOME DA EMPRESA, CONFORME SOLICITAÇÃO DO AUTOR.





# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.	
FIS	271
	1005/93

## REQUERIMENTO Nº 1005/93

**ENCAMINHAMENTO:** à Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo.

**ASSUNTO:** solicita cópia do EIA-RIMA referente à duplicação da rodovia federal "Fernão Dias".

APROVADO POR UNANIMIDADE  
ENCAMINHE — SE E PUBLIQUE — SE  
Sala das Sessões, 17.08.93

Presidente da Câmara

**TENDO EM VISTA** a importância de se discutir em todos os níveis o processo de expansão da área urbana do município e o crescimento populacional decorrente da duplicação da rodovia federal "Fernão Dias";

**TENDO EM VISTA** que esta Casa vem realizando uma série de reuniões para tratar dessa questão,

**REQUEREMOS**, obedecidas as formalidades regimentais, o envio de cópia desta propositura ao Secretário do Meio Ambiente do Estado de São Paulo, solicitando cópia do EIA-RIMA (Relatório de Impacto Ambiental) referente à duplicação da rodovia federal "Fernão Dias", para conhecimento da Casa e de toda comunidade, visto que essa questão atinge diretamente a todos.

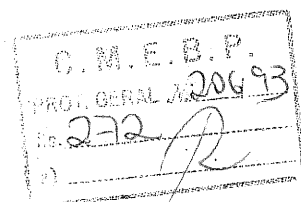
Sala das Sessões, 17 de agosto de 1993

A.) JOSÉ JOZEF RANBERTO FREIRE  
vereador

DEL/Sol

PARECER TÉCNICO REFERENTE A ANÁLISE DO EIA e RIMA DA DUPLICAÇÃO  
DA RODOVIA FERNÃO DIAS (BR-381)

PARECER TÉCNICO CPLA/DAIA Nº 007/93



PROCESSO : SMA 7005/93

INTERESSADO : DER - SP/ DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO  
ESTADO DE SÃO PAULO

MUNICIPIOS : SÃO PAULO/ GUARULHOS/ MAIRIPORÃ/ ATIBAIA/ BRAGANÇA  
PAULISTA/ VARGEM

CONSULTORA : ETEL - ESTUDOS TÉCNICOS LTDA

EQUIPE TÉCNICA RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO EIA E RIMA

**Coordenação Geral**

Engº Milton P. Zante Baptista (CREA 8.384/D)

**Consultores**

Dr. André Pierre Prous Poirier

Engº Walter Raabe Junior (CREA - 227/D)

Engº Lanes Ari Ferrugem Velasquez (CREA 5.935/D)

Dr. Gilberto Garcia (CREA 22.200/D)

Engº Newton Gava (CREA 20.668/D)

Geógrafa Maria Beatriz Inenes (CREA 108.3-8/D)

**Coordenação Técnica**

Eng. Jens Marlins Hauffmann (CREA 16.611/D)

**Sub- Coordenação Setor Rodoviário**

Eng<sup>o</sup> Joeli Gomes Pinheiro (CREA 30.237/D)

**Sub- Coordenação Meio Ambiente Físico e Biótico**

Arq. Maria Maddalena Ré (CREA 20.587/D)

**Sub- Coordenação Meio Ambiente Antrópico**

Geógrafa Ana Maria Vieira (CREA 102.157/D)

**Meio Ambiente Físico**

**Hidrologia e Recursos Hídricos**

Eng<sup>o</sup> Mitsuoshi Takeshi (CREA 115.582/D)

**Geologia**

Geól. Tarcísio José Montanheiro (CREA 81.300/D)

**Geomorfologia**

Geól. César Ulisses Veríssimo (CREA 6.194/D PA-Amapá)

**Recursos Minerais**

Geól. Mário Sérgio G. Faria (CREA 51.817/D)

**Geotecnia**

Eng<sup>o</sup> Paulo Roberto Faria Ferrer (CREA 7.045/D)

Geól. Nivaldo Borges Granetto (CREA 8.760/D)

**Pedologia**

Eng<sup>o</sup> Virlei Álvaro de Oliveira (CREA 1.649/D)

**Qualidade do Ar e Ruído**

Eng<sup>o</sup> Eduardo M. Murgel (CREA 144.082/D)

**Meio Ambiente Biótico**

**Vegetação**

Eng<sup>o</sup> Yanoel José Domingues (CREA 10.370/D)

**Fauna**

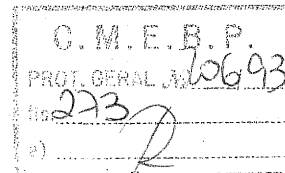
Biól. Clívia Fazzolari Correa (CRB 04.819-01)

**Meio Sócio-Econômico**

**Dinâmica Populacional. Nível de Vida e Organização Social**

Soc. Eduardo Cunha Neto

Soc. Paulo Roberto A. Kiriakakis



**Estrutura Produtiva**

Econ. Laércio da Silva Raphael (CORECON: 14.054)

Econ. Any Lobo Lustosa Cabral (CORECON: 7.046)

**Uso e Ocupação do Solo**

Arq. Maria Maddalena Ré (CREA 20.587/D)

Arq. Maria da Glória Lanci da Silva (CREA 0682599557/AP)

Arq. Roseli Kawahara (CREA 187.839/D)

**Organização do Espaço Territorial**

Geóg. Ana Maria Vieira (CREA 102.197/D)

Econ. Celso Veras Baptista (CORECON: 3078)

Arq. Assunta Viola (CREA 0682546338/AP)

Arq. Ana Christina Fernandes e Faria (CREA 501.078/D)

Geóg. Sérgio Manuel Merêncio Martins (CREA 174.253/D)

Arq. Francisco O. Merli do Amaral (CREA-SP 175.623/D)

**Patrimônio Arqueológico e Histórico**

Dra. Solange Bezerra Caldarelli

Arqueóloga Lúcia Cardoso Oliveira Juliani

Arqueóloga Maria do Carmo Mattos M. Santos

Arqueólogo Paulo Jobim de Campos Mello

Arqueóloga Stela Cristina Rocha

Arqueóloga Alenice Nottia Baeta

Arqueólogo Márcio Alonso Lima

Arqueóloga Maria Teresa Teixeira de Moura

Arqueóloga Martha Maria de Castro e Silva

Arqueóloga Tânia Porto Guimarães Veloso

Arqueólogo Sidney Picchi Bernardini

Arqueóloga Adriana Domingues Gomes

Arqueólogo Dorival Tadeu Cardoso

Arqueólogo Jesus Maria de Athaide

Geólogo Zeno Hellmeister Jr.

#### Planos e Programas Colocalizados

Econ. Nair Rocha da Costa (CORECON 13.095)

#### Legislação Ambiental

Adv. Karina A. da Cruz Domingues (OAB/PR: 13.977)

#### Setor Rodoviário

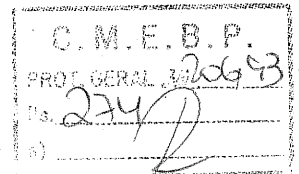
Engº Edmundo Carvalho de Souza (CREA 1350/D/PR)

Engº Alberto Mota (CREA 28.149/D)

Engº Amazonas Ribas Neto (CREA 48.519/D)

Engº Mário Vicente Riccio (CREA/MG 5.717/D)

## SUMÁRIO



### 1 - INTRODUÇÃO

### 2 - OBJETIVOS E JUSTIFICATIVAS

### 3 - ANÁLISE DO EIA/RIMA

#### 3.1- Alternativas Modais e Locacionais

#### 3.2- Caracterização do Empreendimento.

#### 3.3- Diagnóstico Ambiental da Área de Influência

#### 3.4- Avaliação dos Impactos e Programas de Mitigação

### 4 - CONCLUSÃO E EXIGÊNCIAS TÉCNICAS PARA O PROCESSO DE LICENCIAMENTO

### 5 - ANEXOS

#### 5.1 - Croquis de localização

#### 5.2 - Pareceres DUSM, DEPRN, DPAA, IF, SARESP,

#### 5.3 - Condições de tráfego e capacidade da Rodovia

#### 5.4 - Acidentes na rodovia Fernão Dias

#### 5.5 - Alternativas locacionais

#### 5.6 - Favelas existentes

#### 5.7 - Valoração dos impactos

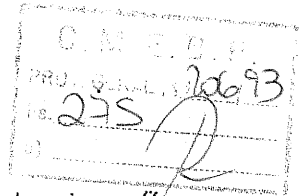
## 1 - INTRODUÇÃO

Este parecer foi elaborado com base no EIA e RIMA apresentados pelo DER à SMA visando atender aos tramites de licenciamento ambiental das obras de duplicação da Rodovia Fernão Dias no Estado de São Paulo. Para elaboração deste parecer foram realizadas vistorias na área do empreendimento e também solicitadas informações complementares ao EIA e RIMA, bem como incorporadas quando necessário, preocupações e exigências constantes dos pareceres apresentados no anexo 5.2.

O EIA e RIMA apresentados abrangem toda a extensão a ser duplicada (Belo Horizonte-São Paulo) mas a análise da SMA restringe-se ao trecho paulista do empreendimento.

A Rodovia BR-361 é administrada pelo DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e faz a ligação rodoviária das capitais dos estados de Minas Gerais e São Paulo (anexo 5.1.). O trecho em questão, de Belo Horizonte à São Paulo possui extensão de 563 quilômetros.

No Estado de São Paulo a rodovia se estende por 90 quilômetros com início no quilometro zero (Divisa SP/MG) e término no quilometro 90 (confluência com a Via Dutra). A rodovia está duplicada nos segmentos entre os quilômetros 36,4 ao quilometro 37,4 (trecho urbano Atibaia) e do quilometro 84,5 ao quilometro 90 (trecho urbano Guarulhos e São Paulo).



Os municípios do Estado de São Paulo cruzados pela rodovia são os seguintes: Vargem, Bragança Paulista, Atibaia, Mairiporã, Guarulhos e São Paulo. Neste Estado a rodovia cruza as Bacias Hidrográficas dos rios, Jaguari, Atibaia, Jundiá, Juqueri e Cabuçu de Cima.

A duplicação da rodovia em São Paulo interferirá com áreas protegidas pela legislação federal, estadual e metropolitana o que determinou uma forma de análise conjunta onde foram consultados os seguintes órgãos setoriais para se manifestarem quanto aos aspectos de sua atribuição e competência:

- O DUSM - Departamento de Uso do Solo Metropolitano (Unidade da SMA) quanto à Lei de Proteção aos Mananciais (anexo 5.2)
- O DEPRN - Departamento de Proteção de Recursos Naturais (Unidade da SMA) quanto à supressão de vegetação na diretriz de traçado proposta (anexo 5.2.)
- O DPAA - Departamento de Planejamento Ambiental Aplicado (Unidade da SMA) quanto às APAS (Área de Proteção Ambiental) localizadas na área de influência de projeto (APAS do Jundiá, Piracicaba, Atibaia) (anexo 5.2.)
- O I.F. - Instituto Florestal (Unidade da SMA) quanto às alternativas de travessia do Parque Estadual da Cantareira, a Resolução 13/90 do CONAMA e o Decreto Estadual nº 25.341 de 4/6/1986 que regulamenta os Parques Paulistas (anexo 5.2.)



A SABESP - Cia. de Saneamento Básico do Estado de São Paulo, quanto às necessidades de proteção ao sistema de abastecimento metropolitano (anexo 5.2.).

- O IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis quanto aos aspectos de supressão de vegetação em áreas de preservação permanente e Decreto Federal nº 750/93.

Ainda solicitou-se ao empreendedor que consultasse o CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico e Arqueológico, tendo em vista que o empreendimento cruza área tombada (Parque Estadual da Cantareira).

## 2 - OBJETIVOS E JUSTIFICATIVAS DO EMPREENDIMENTO

A rodovia Fernão Dias teve seu início de operação na década de 60 assumindo funções estratégicas, que extrapolam a ligação Belo Horizonte - São Paulo, possibilitando uma alternativa de ligação do Nordeste ao Sul do país. A tendência à saturação de tráfego da rodovia já havia sido detectada pelo DNER no início da década de 70, quando foram realizados estudos para sua duplicação.

Os estudos de capacidade da rodovia constataram níveis progressivos de adensamento, decorrente do aumento da demanda de tráfego devido ao processo de desenvolvimento induzido pela Fernão Dias. Esses estudos de tráfego e de capacidade foram elaborados segundo metodologia reconhecida internacionalmente que estabelece níveis de serviço de A à F para os 30 trechos, em que

C.M.S.E.F.  
PROJ. ORIGINAL 200/89  
2767

a rodovia foi subdividida para realização desses estudos. Dos 30 trechos, 20 estão operando frequentemente nos níveis E e F, considerados críticos (vide anexo 5.3.). A saturação da rodovia, (verificada nos níveis de serviço E e F) se manifesta no tempo de viagem, que nos momentos de pico atinge o dobro da média, já considerada alta.

Outro indicador de saturação é o número de acidentes decorrentes da "ocupação das áreas limdeiras da rodovia, a manutenção precária e mesmo o obsoletismo da malha rodoviária"... (vol III pg 59 do EIA) aliado aos avanços tecnológicos da frota que aumentam a capacidade de transporte e a velocidade. Os dados de acidentes na Fernão Dias mostram a gravidade da situação. (Anexo 5.4.).

Além dos objetivos de reduzir os índices de acidentes e o tempo de viagem, o estudo apresenta uma justificativa econômica para o empreendimento que se baseia numa análise de custo/benefício, destacando a redução dos acidentes com cargas perigosas dada a melhoria das condições de tráfego nessa estrada com sua duplicação.

### 3. ANALISE DO EIA/RIMA

#### 3.1 Alternativas Locacionais e Modal de Transporte

O Estudo apresentado contempla no trecho paulista quatro alternativas locacionais para a ligação São Paulo- Belo Horizonte (vide anexo 5.5.).

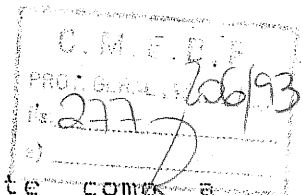
Uma considera a duplicação ao longo da estrada atual, passando pelo Parque Estadual da Cantareira, as demais passam fora da área do Parque e são as seguintes:

- construção da via de Integração Regional, que ligará um ponto da BR 381 entre Atibaia e Mairiporã às vias Anhanguera e Bandeirantes;

- uma nova ligação São Paulo - Bragança Paulista com duas diretrizes de traçado proposta: uma a leste da BR 381, outra a oeste.

Os dados de contagem de tráfego que vêm sendo coletados pelo DNER desde 1.973 até 1.992 permitem visualizar que quase 80% do volume de tráfego que chega a São Paulo, é gerado entre Atibaia e São Paulo e cerca de 65% entre Mairiporã e São Paulo. Os estudos de tráfego elaborados pela CONSPLAN em 1.992, para a análise de viabilidade técnico-econômica do empreendimento, confirmam esses dados e finalmente os volumes diários médios apurados pelo DER/SP em 1.991/1.992, especificamente para a rodovia Fernão Dias, trecho paulista, evidenciam claramente o mesmo fato.

Por essas razões conforme consta do Volume I do EIA-RIMA (pág. 188), a nova ligação São Paulo - Bragança Paulista, bem como a Via de Integração Regional (VIR) não constituem alternativas para a duplicação da rodovia Fernão Dias. Estudos desenvolvidos pela firma PRODEC para a DER/SP, concluíram que a implantação da VIR que atingiria a Fernão Dias entre Mairiporã e Atibaia, poderia desviar cerca de 7% do tráfego da BR-381, não alterando portanto sensivelmente a demanda de tráfego nesta última. A nova ligação



São Paulo - Bragança Paulista seja a alternativa Oeste como a Leste, que atingiriam a Fernão Dias entre Atibaia e Bragança Paulista, teriam conseqüentemente um efeito ainda menor sobre o tráfego que utiliza a Fernão Dias.

Em resumo, concluiu-se que a nova ligação entre São Paulo e Bragança Paulista não pode ser considerada como alternativa para a duplicação da rodovia Fernão Dias, podendo entretanto constituir, quando implementada, fator de desafôgo, para uma parcela do tráfego relativamente pequena, de média e longa distância da mesma, com origem ou destino na área oeste da Região Metropolitana de São Paulo.

Concluindo pela alternativa de duplicar a atual Rodovia Fernão Dias, o EIA discute cinco alternativas de traçado para a estrada dentro da área do Parque Estadual da Cantareira, comparando-as segundo aspectos técnicos, econômicos e ambientais.

Resumidamente do ponto de vista técnico, as alternativas são aproximadamente equivalentes, do ponto de vista econômico, a alternativa 5 (justaposta à via atual) será mais onerosa devido à extensão de obras de arte especiais (viadutos, cortinas e túnel).

Do ponto de vista ambiental as vantagens da alternativa 5 são bastante significativas e o EIA recomenda a adoção dessa alternativa, pois esta permite reduzir os volumes de terraplanagem e o desmatamento, além de evitar um novo seccionamento do ambiente. Essa alternativa considera o bloqueio da Rodovia, evitando o acesso às áreas do Parque.

Quanto ao modal de transporte o Estudo considerou o ferroviário, que devido ao abandono progressivo resultou na diminuição dos volumes de transporte e conseqüente aumento de custo, inviabilizando certas ligações notadamente na região do Sul do Estado de Minas Gerais, onde houve em conseqüência uma ruptura na continuidade da malha entre os dois Estados.

A oferta do atual sistema ferroviário é representada pela malha da RFFSA- SR.2 de Belo Horizonte à região de Uberaba, via Divinópolis, conexão com a malha da FEPASA rumo a Campinas, São Paulo e Santos. Esta oferta esbarra em condições operacionais restritas para deslocamentos rápidos tanto de passageiros como de cargas diversificadas e fracionadas. Neste sentido, há que se destacar que, na hipótese de construção de uma ferrovia para a ligação São Paulo - Belo Horizonte, os impactos ao meio ambiente provocados pelas exigências técnico - operacionais de um novo traçado são altamente significativas.

### 3.2 CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

O projeto de duplicação proposto prevê a construção de uma nova pista paralela à existente, ora à direita, ora à esquerda, dentro da faixa de domínio da rodovia com as seguintes características:

- duplicação paralela com melhorias localizadas de traçado;
- velocidade diretriz de 80 km/h e 100km/h, dependendo das condições geométricas das pistas existentes, reduzindo para 60 km/h em segmentos de relevo montanhoso.

C.M.E.B.P.
PROF. GERAL A. 206/93
N.º 2787
0)

- número de faixas de tráfego:

duas em cada sentido do km 0,0 ao km 45,0;

três em cada sentido do km 45,0 ao km 80,0;

quatro em cada sentido do Km 80,0 ao Km 85,5;

três em cada sentido do km 85,5 ao km 70,0;

(trecho já duplicado, mais três faixas nas vias laterais);

- canteiro central variando de 0,40 ao 10,00 m;

- retorno a cada 50 km, aproximadamente do tipo "bulbo";

- nas travessias urbanas, controle parcial de acessos com a implantação de dispositivos de segurança, ruas laterais (melhoria e complementação das já existentes) e passarela para pedestres onde os estudos comprovarem suas necessidades;

Os lotes de construção, respectivas extensões e número de canteiros no Estado de São Paulo são apresentados no quadro a seguir:

### QUADRO 1

DUPLICAÇÃO DA VIA FERNÃO DIAS - NÚMERO DE LOTES,  
LOCALIZAÇÃO, EXTENSÃO DOS LOTES E NÚMEROS DE  
CANTEIROS

Lote	Trecho (Km - Km)	Extensão (Quilômetros)	Numero de Canteiros
01	0,0 - 19,0	19.0	3
02	19,0 - 37	18.0	2
03	37,0 - 53,0	16.0	2
04	53,0 - 68,0	15.0	2
05	68,0 - 79,2	11.2	2
06	79,2 - 90,0	10.8	2

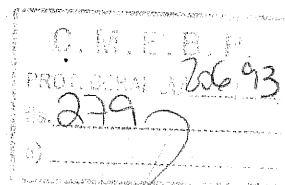
### 3.3 DIAGNÓSTICO AMBIENTAL DA ÁREA DE INFLUÊNCIA

O Diagnóstico Ambiental apresentado baseia-se na caracterização do Meio Físico, Biótico e Antrópico, que serão a seguir avaliados. O estudo adotou uma área de influência para os meios físico e biótico em uma faixa de 4 km do eixo da rodovia, e para o meio sócio-econômico foi adotado como área de influência o conjunto dos municípios atravessados pela rodovia.

#### 3.3.1. MEIO FÍSICO

No Estado de São Paulo a BR - 391 encontra-se inserida na macro-bacia hidrográfica do rio Paraná, interceptando diversos cursos d' água,

relacionadas no quadro 2



QUADRO 2

CURSOS D' ÁGUA INTERCEPTADOS PELO TRACADO DA VIA FERNÃO DIAS

UNIDADE HIDROGRÁFICA	SUB-UNIDADE HIDROGRÁFICA	CURSO D' ÁGUA INTERCEPTADOS PELO TRACADO	
BACIA HIDROGRÁFICA DO RIO PARANÁ	RIO TIETÊ (SUBBACIA DO RIO PIRACICABA)	RIO JAGUARI	RIO JACARE
	RIO TIETÊ ( MÉDIO TIETÊ SUPERIOR )	RIO JUNDIAÍ	
	RIO TIETÊ ( ALTO TIETÊ )	RIO JUQUERI	RESERVATÓR. PAIVA CAST

Os cursos d' água interceptados pela SR-381, ou seja, os rios Jaguari, Atibaia, Jundiaí, Juqueri e Cabuçu de Cima, de cima estão enquadrados como classe 2. Estes cursos d' água são importantes formadores dos reservatórios da Grande São Paulo, compondo o Sistema Cantareira de Abastecimento.

O Sistema Cantareira conta com uma série de reservatórios interligados entre si, através de derivações por gravidade em canais e túneis.



À montante do sistema, encontra-se o Reservatório Jaguari, formado por um barramento no rio Jaguari; a seguir um barramento no rio Jacareí formando um lago que se une ao Reservatório Jaguari. Ao Sul, barramentos existentes nos rios Cachoeira e Atibainha completam o sistema de reservatórios de derivação das águas da Bacia do Rio Piracicaba.

As águas do Reservatório Atibainha são conduzidas através de um túnel para a calha do rio Juqueri, formando o Reservatório Paiva Castro. Deste reservatório, as águas são conduzidas para um reservatório intermediário, Águas Claras, e posteriormente para a Estação de Tratamento do Guarai, operada pela SABESP.

O traçado da BR-381 no Estado de São Paulo está inserido na Província Geomorfológica do Planalto Atlântico, dividindo-se no Planaltos de Lindóia, São Roque - Jundiá, Campos do Jordão e Paulistano.

O substrato geológico dessa província corresponde às unidades do Escudo Atlântico (Complexo Amparo, Granitoídes Socorro, Granitos Pós-Tectônicos e Grupo São Roque) e da Bacia Sedimentar de São Paulo (Formação São Paulo).

O Planalto de Lindóia ocupa um pequeno trecho da BR-381, de Itapeva (MG) até a altura do Km 10 já no Estado de São Paulo, predominando formas de relevo do tipo mares de morros (na altura de Barragem Jaguari-Jacareí), com altitudes locais entre 900 e 1.000 m, topos arredondados, vertentes convexas e vales na forma

de "U" fechado; padrão dendrítico de drenagem, com densidade média à alta.

Seu substrato é representado pelo Complexo Amparo, constituído, por migmatitos estromáticos, granitos e granitoídes porfiroblásticos. Os solos são do tipo Podzólico Vermelho-Amarelo, apresentando de moderada à forte suscetibilidade à erosão.

Ainda neste trecho desenvolve-se a planície aluvial do rio Jaguari, caracterizada por depósitos quaternários. O tipo de solo presente é o Gleissolo, com fraca suscetibilidade à erosão.

O Planalto de São Roque - Jundiá, compreende o trecho da BR-381, aproximadamente do km 10 estendendo-se até a altura do km 59. Apresenta formas de relevo diversificadas, predominando os morros com serras restritas, mares de morros e colinas médias.

As serras restritas (km 59 ao km 49) apresentam-se em áreas isoladas ao sul de Bragança Paulista.

Os morros e serras que constituem esta forma de relevo apresentam topos arredondados e vertentes retilíneas à convexas e altimetria variando entre 300 e 1200 m.

O relevo de mares de morros, ocorrem entre o Km 33 e 44, caracteriza-se por declividades médias e amplitudes entre 100 e 300 m. Os topos são arredondados, frequentemente com feições mamelonares; padrão de drenagem dendrítico com densidade média.

As colinas médias, limitam-se à uma pequena porção drenada pelo rio Jacaré, apresentam topos aplanados, vertentes muito suaves, drenagem de baixa densidade, padrão dendrítico, altitudes

entre 800 e 900 m.

As unidades litoestratigráficas presentes são representadas predominantemente pelo Complexo Amparaó (migmatitos estromáticos, biotita-gnaisses, xistos, granitos e granitóides porfiroblásticos); Granitóides Socorro (granitóides porfiroídes, granitos brancos e róseos) e Granitos Pós Tectônicos.

Os solos são do tipo Podzólico Vermelho-Amarelo, de moderada à forte suscetibilidade à erosão, em relevos fortemente ondulado e/ou montanhoso (morros com serras restritas); Latossolo Vermelho-Amarelo, com moderada suscetibilidade à erosão ocorrendo em relevo de mares de morros; Cambissolo, apresenta muito forte suscetibilidade à erosão, ocorrendo em zonas de relevo mais acidentado (serras alongadas e morros com serras restritas); Gleissolo, associados às planícies aluviais, principalmente no rio Jacaré, com fraca suscetibilidade à erosão.

O Planalto de Campos do Jordão, compreende o trecho (aproximadamente) do Km 59 até o Km 84, limitando-se ao Sul com o Planalto Paulistano. Nesta unidade o relevo apresenta-se muito acidentado, com serras alongadas grosseiramente alinhadas no sentido NE-SW, limitadas por escarpas de falhas e vales retilíneos. Apresentam altas declividades e altitudes, entre 800 e 1300 m, destacando-se a Serra da Cantareira.

C. R. S. I.  
PAO. 20693  
No. 281  
2

A unidade geológica correspondente são os Granitoídes Socorro (Granitos Cantareira).

O outro sistema de relevo presente nesta área são os mares de morros correlacionados ao Grupo São Roque (xistos, filitos e metarenitos). Esta unidade apresenta áreas potenciais ao desenvolvimento de processos erosivos, escorregamentos e quedas de blocos, condicionados à existência de fatores topográficos (declividades superiores a 30%), litológicos pedológicos e estruturais (lineamentos de direção NE-SW).

O Planalto Paulistano abrange uma porção pouco expressiva dentro de área de estudo, do Km 84 ao Km 90; predominando formas de relevo suave, colinas médias com altitudes entre 700 e 900 m, baixas declividades, vertentes suaves, vales abertos e de fundo plano, drenagem de baixa densidade. Especificamente nesta porção, o Planalto Paulistano aloja a Bacia Sedimentar de São Paulo, representada pelos sedimentos da Formação São Paulo, constituída de níveis conglomeráticos, areias, siltitos e argilitos. Estão presentes ainda os sedimentos aluvionares na várzea do rio Cabucu.

Os tipos de solos ocorrentes são os Latossolos Vermelho-Amarelo e os solos Hidromórficos, estes últimos na várzea do rio Cabucu, apresentando de moderada à fraca suscetibilidade à erosão.

### 3.3.2 MEIO BIÓTICO

#### -VEGETAÇÃO

A região fitoecológica, onde se insere o trecho paulista da rodovia Fernão Dias, é de Floresta Ombrófila Densa- Formação Montana. Esta formação encontra-se em ambiente com chuvas bem distribuídas (1500mm), sem estação seca definida com altitudes ocupando a faixa entre 500 e 1500m; ressalta-se que a altitude média da Serra da Cantareira é de 1300m. A fitofisionomia é pluriestratificada com espécies desde hábito herbáceo até árvores com mais de 30 metros de altura.

Há ocorrência ainda da Floresta Estacional Semidecidual que está associada ao clima com duas estações, uma chuvosa e outra seca, condicionando uma estacionalidade foliar dos elementos arbóreos dominantes. É normal a ocorrência de mais de 60 dias secos por ano.

O estudo cita a ocorrência ainda da Floresta Ombrófila Mista onde seus remanescentes estão restritos, na área de inserção regional do empreendimento, à região de Camanducaia e Extrema no sul de Minas e pequenas manchas próximas a Atibaia em São Paulo. A estrutura florestal é relativamente simples com a *Araucaria angustifolia* dominando a formação vegetal.

O uso do território transformou a região de estudo, anteriormente recoberta por formações arbóreas em boa parte de sua extensão, em

282  
26/93

um mosaico de fisionomias campestres, arbustivas e arbóreas, representadas por áreas de pastagens, culturas, capoeiras em diversos estágios sucessionais e pequenas porções de mata parcialmente exploradas.

A caracterização da vegetação na área de influência direta do empreendimento descreve as principais comunidades vegetais ocorrentes a nível de regiões florísticas e seus diferentes estágios de evolução e/ou degradação. Foram definidas regiões relativamente homogêneas quanto à vegetação existente sendo que o trecho paulista compreende as unidades 5 e 6 descritas a seguir.

A unidade 5 situa-se entre o km 0, divisa dos Estados de Minas Gerais e São Paulo e o km 65 no vale do rio Juqueri. Caracteriza-se pela influência dos elementos da Mata Atlântica que se associam e muitas vezes dominam as formações de planalto. Predominam as associações de fisionomia herbáceas e arbustivas em detrimento das fisionomias arbóreas que estão caracterizadas pelas manchas remanescentes de matas e capoeiras mais desenvolvidas, ocupando sempre áreas de topografia acidentada; entre as espécies arbóreas destacam-se a copaíba, angico, cedro, pata-de-vaca, embaúba, leiteiro. As matas ciliares apresentam fisionomias arbóreo - arbustiva fechada onde destacam-se aroeira, copaíba, pau-jacaré, ingá e embaúba. As várzeas, bastante alteradas pela ação antrópica, são dominadas por Ciperáceas, Typha e Hedychium. Próximo ao km 45 há uma pequena mancha de cerrado onde observa-se a ocorrência de copaifera, jacarandá do cerrado e açoteia - cavalo entre outras. Na faixa de domínio do DER ocorrem eucaliptos, regeneração natural com espécies

pioneiras, e herbáceas e sub-arbustos.

A unidade 6 tem início nas serras da Cantareira e Piracaia e se estende até a planície do rio Tietê no km 90. Caracteriza-se pela expressiva diversidade florística, e manchas vegetais contínuas de dimensões apreciáveis no Parque Estadual da Cantareira. A formação do Parque é de Floresta Ombrófila Densa associada a espécies de Mata de Planalto, e está assentada sobre relevo fortemente ondulado e solos com profundidade média de 1,0m. Nesta mata observa-se Jequitibá, cedro, jatobá, canela, louro, canafístula, canjarana; e levantamentos realizados atestam a ocorrência de 167 espécies vegetais.

Fora dos limites do Parque, principalmente próximo a Mairiporã e Região Metropolitana de São Paulo a vegetação apresenta-se em estágios sucessionais de mata secundária, capoeira, capoeirinha e campo abandonado secundado por reflorestamento de eucalipto.

Na faixa de domínio da rodovia predominam espécies pioneiras como embaúba, joá, capixinguá, beijinho, leomea e sida. A exceção ocorre no trecho que corta o parque onde somam-se espécies como: Jerivá, cuvantã, manacá, guassatonga, entre outras, caracterizando um estágio sucessional mais evoluído.

Com relação às áreas de conservação, o empreendimento atingirá quatro unidades: o Parque Estadual da Cantareira e a Área de Proteção Ambiental dos rios Piracicaba e Juqueri - Xirim (atingidas diretamente), a Serra de Atibaia ou Itapetininga e a Represa Bairro da Usina em Atibaia (localizadas em áreas próximas

à rodovia).

C. M. E. B. P.
PROJ. GERAL. 10693
Fls. 283

O Parque Estadual da Cantareira engloba o Horto Florestal, área declarada como de utilidade pública através do Decreto 335 de 10/02/1896. Atualmente o parque apresenta uma área aproximada de 5,3 Km<sup>2</sup> tombada pela Resolução 18 de 04/08/1983 da Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo. Seu valor está fundamentado na geologia, geomorfologia, hidrogeologia e paisagem, sendo um banco genético de natureza tropical com ecossistemas representativos da flora e fauna além de funcionar como espaço serrano regulador para manutenção da qualidade ambiental e dos recursos hídricos da região metropolitana de São Paulo. Esta unidade, cortada pela rodovia numa extensão de 5,4 km, é uma das áreas que merece maiores cuidados ambientais sob o ponto de vista biótico, na análise do empreendimento.

A APA Piracicaba e Juqueri-Mirim, criada pelo Decreto Estadual 26.882 de 11/03/1987 reiterado pela Lei Estadual 7438 de 16/07/1991, protege as cabeceiras e afluentes do alto curso da bacia do rio Piracicaba e cabeceiras do rio Juqueri-Mirim, cujas mananciais destinam-se ao abastecimento de água atual e futuro da região metropolitana de São Paulo. A rodovia corta duas zonas desta APA: a zona de proteção dos reservatórios (sistema Cantareira) e a zona de conservação do Jaguarí - Camanducaia.

A unidade de conservação Serra de Atibaia ou Itapetininga tombada pela Resolução 14 de 06/07/1983 da Secretaria da Cultura de São Paulo, visa a proteção do patrimônio geológico e paisagístico, assim como a conservação de componentes representativos da vegetação rupestre como bromélias e cactáceas, e espécies



associadas de matas secas. Esta unidade localiza-se em Atibaia, a leste, nas proximidades da rodovia.

A APA Represa Bairro de Usina criada pela Lei Estadual 5280/86, compreende a barragem e visa regularizar a vazão do rio Atibaia para controle de enchentes e geração de energia. Esta unidade localiza-se em Atibaia, distando cerca de 5 km, a oeste, da rodovia.

### Fauna

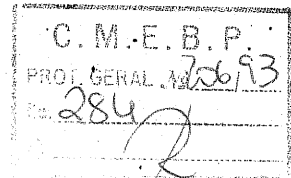
O levantamento faunístico sob o aspecto regional baseou-se em dados secundários e alguns trabalhos locais de pesquisas.

A significativa cobertura florestal do Parque Estadual de Cantareira, representada pela Floresta Ombrófila Densa, proporciona habitat para uma comunidade faunística bastante diversificada.

Nas áreas mais protegidas encontram-se mamíferos de grande porte como é o caso da suçuarana (*Felis concolor*), jaguatirica (*Felis pardalis*) representantes estes de um nível trófico elevado, indicando a existência de alta densidade de grupos inferiores.

Da fauna arborícola destacam-se quatro espécies de primatas ameaçados de extinção: guariba (*Alouatta fusca*); macaco prego (*Cebus opella*); saá (*Callicebus personatus*) e sagui (*Callithrix jacchus*).

Verificarse ainda a presença de outros mamíferos ameaçados de extinção, como a preguiça (*Bradyrus variegatus*); o gato-domato (*Felis yagovaroudi*); a lontra (*Lutra longicaudis*); e também a



Jaguatirica e a sussuarana já citados.

Um trabalho recente sobre aves da Serra da Cantareira ( Graham, 1986 ) citado no estudo, demonstrou a existência de grande diversidade desse grupo com 215 espécies nos locais pesquisados (Mata Natural e Reflorestamento de Araucária ).

Citados no EIA/RIMA existem 36 espécies de aves endêmicas e 3 espécies de aves ameaçadas de extinção: gavião-de-penacho ( *Spizaetus ornatus* ); opaim-de-cauda vermelha ( *Iouit mela nanota* ) e peito-pinhão ( *Poospiza thoracica* ).

Apesar de não destacados no estudo ocorrem mais de 17 espécies de aves ameaçadas de extinção: macuco ( *Tinamus solitarius* ); zabelê ( *Crypturellus noctivagus* ); codorno mineira ( *Nothura minor* ); gavião-pomba ( *Leucopternis lacernulata* ); mutum-de-penacho ( *Crax fasciolata* ); chauá ( *Amazona rhodocoryta* ); papagaio-de-peito-rosa ( *Amazona vinacea* ); sabiá-cica ( *Trichloria malachitacea* ); pica-pau rei ( *Compephilus robustus* ); choquinha ( *Myrmotherula minor* ); tesourinha ( *Phibalura flavirostris* ); anacozinho ( *Iodopleura pipra* ); tropeiro-da-serra ( *Lipaugus lanoides* ); caminheiro-grande ( *Anthus nattereri* ); pichocho ( *Sporophila frontalis* ); cigarra-verdadeira ( *Sporophila falcirostris* ); bicudo ( *Oryzoborus maximiliani* );

Com relação aos répteis as informações ficam restritas a lista de ocorrência e algumas informações ecológicas básicas, por falta de trabalhos recentes publicados sobre populações de répteis em Mata Atlântica.

Presença que no parque da Cantareira ocorrem mais de 14

espécies de anfíbios.

A floresta Estacional Semidecidual representada por pequenas manchas de matas remanescentes, tem sua fauna bastante alterada; assim grandes aves frugívoras são substituídas por pequenas aves onívoras e insetívoras. Com relação aos mamíferos há a ocorrência de pequenos grupos com a predominância de roedores e marsupiais.

Na área de influência direta da rodovia Fernão Dias, fora do limite do parque, a cobertura vegetal encontra-se bastante descaracterizada apresentando campos de agricultura, pastagens, reflorestamentos, dando suporte à fauna que possui maior adaptabilidade a regiões antropizadas, como é o caso de várias espécies de garça, siriena, ratos, gambas, entre outros.

Os remanescentes da Floresta Estacional Semidecidual que permaneceram próximo à rodovia tiveram seu sub-bosque limpo, dificultando a ocorrência de pequenos mamíferos, aves e répteis.

Vale ressaltar que na área de influência direta da rodovia o Parque Estadual da Cantareira apresenta melhores condições para uma fauna mais rica, embora os animais de maior porte refugiaram-se em locais mais primitivos em busca de abrigo e alimento.

Quanto aos peixes foram levantadas em teses de mestrado e doutorado 136 espécies, habitando os rios pertencentes às bacias do rio Tietê, Grande e São Francisco representando quase a totalidade dos cursos d'água atravessados pela rodovia.

### 3.3.3 MEIO SÓCIO ECONÔMICO

Trata-se de uma análise subdividida nos itens: histórico da ocupação; sócio demografia; atividades econômicas; infraestrutura viária; organização do espaço territorial; uso e ocupação do solo; e patrimônio arqueológico, histórico e cultural. Nos métodos adotados para cada item específico se verifica a preocupação assumida na definição na área de estudo de analisar os municípios atingidos. Não houve um detalhamento das áreas requeridas diretamente pelo empreendimento onde os impactos são irreversíveis; também não foi detalhado o impacto indireto a nível regional da tendência atual de ocupação.

No histórico da ocupação, a rede de transporte foi analisada como o principal elemento estruturador da ocupação efetiva da região e balizador do desenvolvimento...“(vol III pg 26 ).

Nessa perspectiva, a rodovia Fernão Dias assumiu papel fundamental na ocupação da região por se constituir na única ligação direta entre Belo Horizonte e São Paulo.

O desenvolvimento das duas capitais e/ou regiões metropolitanas estão relacionadas à complementariedade de seus parques industriais.

A sócio - demografia foi analisada sob os aspectos de população, numa série histórica de 1950 a 1990 e projeções, emprego e renda. Apesar das variáveis consideradas demonstrarem as diferenças, as complementariedades e polarizações existentes entre os municípios, nem sempre o estudo apresentado explicita essas

considerações.

A dinâmica econômica regional foi analisada no contexto de relevância para o projeto segundo suas perspectivas complementares: análise por grupos de municípios e por setor econômico.

Para efeito de análise, os municípios foram agrupados segundo critérios de produção e polarização, em três categorias: no grupo I estão os municípios de São Paulo e Guarulhos; no grupo II Bragança Paulista e Atibaia; e no grupo III os municípios de Vargem e Mairiporã.

Verifica-se que os municípios possuem características básicas distintas. Em Guarulhos e São Paulo, a ocupação é essencialmente urbana; Bragança Paulista e Vargem, a ocupação é agropecuária com início de industrialização; Atibaia, com uso essencialmente de lazer; e Mairiporã, com uso de lazer e/ou área de proteção aos mananciais.

No setor primário se verifica uma estrutura fundiária mal-distribuída com forte influência cooperativista. As principais culturas são olerícolas, morango, batata e alho.

Considera-se o sistema viário na região de estudo como consolidado a partir do transporte rodoviário que é determinado, entre outras razões, pelas características do sistema ferroviário no sul de Minas Gerais no qual predomina o transporte de minério de ferro e calcáreo.

Análise a organização do espaço territorial especialmente das áreas envolvidas diretamente com o empreendimento, por considerar que no contexto macro-regional ocorrerá apenas um reforço das tendências de ocupação já observadas.

As hierarquias identificadas no sistema urbano foram explicadas pelas posições funcionais e espaciais dos referidos núcleos urbanos. Para tanto, foram considerados municípios fora da área de estudo, e o papel significativo da BR-361 na estruturação da organização do espaço. Entretanto a descrição dos municípios e áreas urbanas consideradas no FIA não evidencia essa hierarquização dos municípios. Para efeito de análise, os municípios foram agrupados segundo critérios de polarização e produção em três categorias. Na análise dos municípios do Estado de São Paulo verifica-se:

município	grupo	polarização
Bragança Paulista	II	centro sub regional
Vargem	III	centro local
Atibaia	II	centro zonal
Mairiporã	III	reg. Metrop. de S. Paulo
Guarulhos	I	reg. Metrop. de S. Paulo
São Paulo	I	reg. Metrop. de S. Paulo

Por causa da proximidade com áreas de altas taxas de urbanização, os municípios que não pertencem a região metropolitana estão sofrendo um processo de substituição de áreas destinadas à agropecuária para uso de lazer (chácaras, sítios, hotéis). Na região metropolitana ocorrem situações distintas, o

município de Mairiporã possui 80% de sua superfície inserida na área de proteção aos mananciais, no restante de sua área verificam-se loteamentos de lazer e indústrias. Por sua vez os municípios de São Paulo e Guarulhos são caracterizados por urbanização intensa.

Nesses dois últimos municípios está localizada a população a ser relocada. Quanto a essa população cabe ressaltar que a caracterização realizada baseou-se em informações secundárias com o objetivo de não gerar expectativas na população. Portanto os dados apresentados são estimativas que devem ser checadas na elaboração do cadastro da população.

São 17 favelas situadas nos municípios de São Paulo e Guarulhos. Sendo que 11 possuem tempo de ocupação variando entre 10 e 34 anos; para as outras 6 favelas a consultora não obteve informação. (vide anexo 5.6.).

A maioria dessas favelas são pequenas, a distribuição por número de barracos demonstra que 5 favelas possuem mais de 100 barracos; 3 favelas possuem entre 51 e 100 barracos; e 9 favelas possuem até 50 barracos.

Quanto aos domicílios removidos verifica-se que 5 favelas serão totalmente removidas. Observar-se ainda que a favela de nº 9 MIMOSA II com total de 165 domicílios é a única com remanescente menor que 50% ou seja 30 unidades que representa 18%.

O atendimento e infra-estrutura e serviços é precário. Os serviços de educação, saúde e abastecimento são atendidos no

bairro... A iluminação pública existente em 6 favelas; a coleta pública de esgoto só ocorre parcialmente em uma favela; o lixo é coletado em seis favelas.

O perfil de ocupação é a integração no mercado formal de trabalho como assalariado com e sem registro, é semelhante as demais favelas da região metropolitana de São Paulo. No entanto a mostra realizada pelo censo de favelas do município de São Paulo indica que esse percentual pode ser maior, atingindo quase 60%.

Quanto ao local de trabalho, verifica-se que 68% trabalham no próprio bairro ou em bairros próximos. A proximidade das favelas às indústrias e prestadora de serviço próximas a rodovia eleva o percentual de não utilização de transportes coletivos; sendo que 56% se locomovem a pé ou de bicicleta.

Com relação a renda familiar verifica-se:

renda em salário mínimo	população
1 a 3	68%
3 a 5	17%
4 de 5	15%

A análise do patrimônio Arqueológico e Histórico foi realizada a partir de metodologias específicas para o contexto regional e para a área de influência considera uma distância de 1 km de cada margem da rodovia. Durante a elaboração dos estudos foi detectada a existência de um sítio arqueológico e 2 sítios



históricos, todos no município de Bragança Paulista.

### 3.4. Avaliação dos impactos ambientais e medidas mitigadoras

O estudo adotou metodologia específica na avaliação dos impactos ambientais com o objetivo de esclarecer a natureza e a dimensão das alterações geradas pelo empreendimento sobre os vários fatores ambientais, onde este se encontra inserido.

Os três módulos desenvolvidos são os que seguem: matriz de identificação de impactos; mensuração e avaliação dos impactos e o mapeamento dos principais impactos por lotes de construção.

A identificação dos impactos foi efetuada a partir da montagem de uma matriz de interação cruzando-se as ações geradoras (causa) e os fatores ambientais considerados no diagnóstico ambiental.

A mensuração e avaliação dos impactos foram sintetizadas em fichas descritivas onde as medidas de manejo ambiental também foram incorporadas.

A figura IX. 4.3.1. (anexo 5.7.) apresenta a valoração qualitativa dos principais impactos por lotes de construção, dividida em cinco classes.

Essa valoração se coloca como um juízo de valor qualitativo que agrega uma síntese de toda a avaliação efetuada anteriormente, permitindo distinguir diferenças expressivas entre os impactos.

Deve-se considerar que esta valoração é a mesma para todos os impactos avaliados, embora a comparação entre esses não seja totalmente válida, pois não foi estabelecido um sistema de pesos

para determinar a sua importância relativa. De qualquer forma, o lote que apresentar maior número de ( + + ) poderá ser eleito como o mais problemático em termos de incidência de impactos.

As cartas, principais Impactos ao Longo do Empreendimento PIL 00/ a PIL 013 colocam de forma espacializada os principais impactos do empreendimento. Cabe observar que a metodologia utilizada pelo estudo foi considerada satisfatória para este tipo de empreendimento, pois consegue identificar os impactos potenciais significativos por trechos ao longo da obra.

A partir da identificação, mensuração e avaliação dos impactos foram estruturadas as proposições ambientais, com programas de manejo e monitoramento, as quais configuram os compromissos do empreendedor com relação a ações preventivas, corretivas, compensatórias e potencializadoras.

Cabe lembrar que de maneira geral, os projetos são apresentados sem detalhamento dos procedimentos.

Na duplicação da BR-381, além de minimização dos impactos decorrentes de sua implantação deverá haver a preocupação de reverter os impactos ocasionados quando da construção da mesma há mais de 35 anos.

As ações decorrentes da duplicação da BR-381 compreendem atividades ligadas à implantação da infra - estrutura necessária à construção da obra, à própria implantação da rodovia e a operação da mesma.

Os principais impactos ambientais passíveis de ocorrência com a implantação e a operação do empreendimento são:

**Impactos sobre os recursos hídricos:**

Os recursos hídricos superficiais e/ou subterrâneos poderão ser impactados na qualidade de suas águas através de:

- Operação de canteiros e alojamentos, que poderão gerar efluentes sanitários e escoamentos de substâncias tóxicas ou poluentes (óleos lubrificantes, graxas, gasolinas, asfalto, etc...)
- Exploração de jazidas - áreas de empréstimo e bota-fora, constituem-se em áreas suscetíveis à ocorrência de processos erosivos e assoreamento dos cursos d'água.
- Implantação das vias principais, de acesso e de serviços, que poderão promover o carreamento de material fino (areias, siltes e argilas) para os cursos d'água, ocasionando assoreamento e aumento de turbidez da água.
- Operação da rodovia, - a circulação de veículos e o transporte de cargas tóxicas e/ou poluentes, em casos de acidentes, em que essas venham a ser lançadas no leito da rodovia e no seu sistema de drenagem, poderá comprometer os mananciais de superfície e os subterrâneos.

O risco de ocorrência dos impactos acima descritos, se dá ao longo de toda a extensão da rodovia, descaracterizando as situações pontuais; porém, existem trechos críticos onde haverá seccionamento dos rios Jaguar, Jacareí, Atibaia, Jundiá, Juquerí e Cabucu de Cima.

PNL  
fls. 289  
206/93

Os lotes de construção: lote 14/MG entre Km 843 e Km 893,2; lote 1.1/SP - entre Km 0 e Km 63; lote 1.2/SP - entre Km 16,3 e Km 12,6; lote 4.1/SP - entre Km 53,0 e Km 60,5; lote 4.2/SP - entre Km 60,5 e Km 68,0 - podem interferir diretamente sobre a qualidade das águas dos mananciais do Sistema Cantareira.

**Impactos sobre o solo, subsolo e relevo:**

Os impactos a serem causados pela implantação da duplicação a nível do solo, sub-solo e relevo, tem de modo geral uma abrangência localizada, compreendendo porções da área de estudo na faixa de domínio, estradas e caminhos de serviço, áreas de empréstimo e jazidas, bota-fora e de canteriros de obra.

Os principais impactos, passíveis de ocorrência nas áreas referidas acima são:

**- Erosão por ravinas e voçorocas;**

Podem desencadear-se a partir de fluxos concentrados de águas pluviais e drenagens, em áreas naturalmente suscetíveis e quando a cobertura vegetal e a ocupação não providam a proteção adequada da mesma. Como impactos sequenciais tem-se o assoreamento de cursos d'água por carreamento de material fino em áreas lindeiras, a interferência no uso do solo agrícola e a desvalorização da terra segundo o EIA, as áreas potenciais ao desenvolvimento destes processos localizarem-se entre os Km 59 - 65 e Km 68 - 78.

**-Instabilidade de encostas e/ou taludes por escorregamentos:**

Os processos de instabilidade, segundo levantamento realizado para o EIA, identificou áreas de situações mais críticas tais como: cortes condicionados por descontinuidade internas do maciço; planos de falhas/fraturas e foliação/xistosidade (Km 01, 8,5, 23,2 e 52,2); corte e aterro em meia encosta (Km 4,0; 6,0; 7,0; 11,0; 58,6; 60,0; 63,2; 64,3; 66,2; 69,2; 70,0; 73,0; 74,5; 75,4; 76,5; 78,3; 80,7); preseca de solo mole (Km 7,0; 11,0) e zonas de alta declividade (Km 22,5).

#### **-Quedas de blocos de rocha**

A queda de blocos de rocha ocorre devido à instabilidade do maciço rochoso, pela diminuição de resistência durante a escavação em cortes, frentes de lavra e abertura de túneis.

#### **-Alteração das margens dos cursos d'água**

A existência de portos de areia, ao longo das principais drenagens que interceptam a rodovia, especialmente, o rio Jaguari constituem-se em agentes modificadores da paisagem, pela alteração das margens (solapamento) desencadeamento de processos erosivos e de assoreamento; agravados pela utilização de métodos de extração inadequados e falta de monitoramento.

Os principais programas ambientais apresentados no estudo para mitigar os impactos sobre o meio físico são listados a seguir:

#### **- Prevenção/contenção de processos erosivos e de instabilização**

As medidas mitigadoras para os problemas ocorrido desde a implantação da rodovia há mais de 30 anos, bem como para os

impactos a serem gerados com a duplicação, estão contempladas nos projetos de terraplenagem e de drenagem, que tem como linhas gerais:

- Projeto adequado de drenagem superficial e profunda nos taludes de corte e aterro;
- Trocas de solo;
- Obras com estrutura de contenção;
- Realização de estudos específicos para estabilização das voçorocas, compreendendo: reconhecimento do processo de gênese da erosão, levantamentos planialtimétricos detalhados, estudo hidroológico, dados físicos do processo (cobagem, substrato geológico, cobertura pedológica), elaboração de processos específicos.

A responsabilidade pela efetivação e coordenação deste programa é do DER/SP.

#### Controle da poluição nos canteiros de serviço e locais das obras

O programa prevê minimizar as alterações na qualidade das águas de rios e riachos à jusante de obras e canteiros; minimizar a presença de insetos, odores, poluição do solo; controlar o nível de ruídos e de poluição do ar, principalmente nas proximidades de áreas de ocupação urbana.

Este programa consiste em:

- Execução de terraplenagem e impermeabilização restritas à área de localização do canteiro;
- Execução de sistema de drenagem superficial;

- Controle sanitário e monitoramento das condições de higiene dos canteiros, refeitórios e alojamentos;
- Implantação de fossas sépticas e respectivos sumidouros de acordo com as normas técnicas da ABNT;
- Disposição de resíduos sólidos domésticos e industriais em aterros sanitários adequadamente implantados;
- Implantação de dispositivos para contenção de sólidos, óleos e graxas;
- As instalações industriais deverão conter filtros de controle de poluição do ar;
- No transporte de particulados, utilizar caminhões cobertos com lonas;
- Deverá ser controlado o fluxo de veículos leves e pesados gerados pelas obras de acordo com as exigências do PROCONVE - Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores, segundo programa de inspeção e manutenção a ser implantado pela CETESB.
- Planejamento de desvios de tráfego, para evitar o agravamento das condições de fluxo de veículos na via atual.

A responsabilidade de implantação é do DER/SP e a CETESB é a responsável pela fiscalização das medidas de âmbito sanitário e da qualidade das águas e do ar.

#### **Recuperação de áreas degradadas**

Este programa tem como objetivo estabelecer parâmetros para recuperação de áreas degradadas (áreas de bota-fora, empréstimo, jazidas, pedreiras, areais e canteiros de obra). Este deve

C.M.E.B.P.
PROJ. GERAL Nº 106/93
Hs. 291

contemplar:

- Retirada e estocagem de camada de solo fértil;
- Recomposição topográfica;
- Recomposição vegetal e paisagística.

A responsabilidade de implantação deste programa é do DER/SP e a responsabilidade de aprovação e fiscalização do programa é da SMA.

### Proteção dos recursos hídricos

São previstos três programas cujos objetivos são: evitar/minimizar o risco de ocorrência de acidentes com cargas poluentes; na ocorrência de acidentes estabelecer os procedimentos necessários; e o monitoramento da qualidade das águas.

Este programa abrange as seguintes ações e atividades:

- Monitoramento e Fiscalização Preventiva, através de postos da Polícia Rodoviária Federal, das áreas de contribuição aos mananciais utilizados para abastecimento urbano;
- Implantação de áreas especiais para estacionamento de veículos que estejam transportando cargas perigosas, localizadas preferencialmente junto aos postos de fiscalização;
- Ampliação dos pontos de coleta de amostras para análise de qualidade das águas superficiais.

A responsabilidade de implantação e operação deste programa é do



DER/SP.

As maiores interferências sobre a vegetação ocorrerão na fase de execução do empreendimento através do desmatamento e limpeza da área a ser atingida pelas obras e atividades ligadas à instalação de canteiros de obra e acampamentos.

Entre os ambientes florestados destaca-se o Parque Estadual da Cantareira merecendo atenção especial na análise dos impactos.

Os principais impactos são descritos a seguir:

#### Remoção da Vegetação

- o desmatamento, destocamento e limpeza a serem executados na fase de terraplenagem compreenderá cerca de 252,70 ha envolvendo corte de árvores de até 15 cm de diâmetro, e cerca de 9.500 árvores com diâmetro acima de 15 cm (Quadro V. 1.4.5). Incluem-se neste desmatamento 15,9 ha de mata referente ao trecho de duplicação dentro do Parque Estadual da Cantareira localizado entre os quilômetros 72 a 74,5, à margem esquerda da rodovia sentido Belo Horizonte - São Paulo;

- poderá ocorrer desmatamento próximo aos acampamentos e canteiros de obras e áreas de empréstimo e bota-fora.

Este impacto foi considerado de média significância.

#### Interferência nas Formações Ciliares:

- supressão da vegetação em áreas de preservação permanente referente aos cursos d'água interceptados pela rodovia,

C.M.E.B.P.
PROF. GERAL 206/93
Nº. 292
0

- possíveis interferências sobre a vegetação em função do risco de poluição dos cursos d'água decorrentes das atividades dos canteiros de obras;

- provável intensificação dos desmatamentos e alteração da vegetação ciliar devido a exploração de areia às margens dos rios para suprir material às obras de duplicação. Os rios Jaguarí (Kms 955,5, 9,0 e 10,0) e Atibaia (km 37,5) apresentam a maior concentração de portos de areia, devendo sofrer as maiores interferências.

Este impacto foi considerado de baixa significância justificando-se pela existência da rodovia atual, pelo aspecto pontual e pela pequena extensão dos desmatamentos.

#### **Alteração da Vegetação Adjacente às Obras:**

- devido aos desmatamentos na faixa do domínio para implantação da duplicação deslocando o efeito de borda para áreas adjacentes;

- através do favorecimento à penetração em áreas florestadas próximas ou mesmo a sua transformação em pastos ou culturas;

- através da operação do canteiro via poluição causada pelas atividades normais ou possibilidade de ocorrência de incêndios causados por operários;

- possível deterioração da área pela deposição de entulhos e materiais;

- maior risco de incêndio, na fase de operação, devido ao fluxo

de tráfego mais intenso.

Este impacto ocorrerá durante as fases de construção e operação da rodovia; foi considerada de baixa significância.

A fauna sofrerá maiores impactos na fase de implantação da Rodovia Fernão Dias, devido ao desmatamento e movimentos de terra para execução da obra, citados a seguir:

#### **Afugentamento da Fauna Terrestre:**

Grande parte da fauna terrestre principalmente os mamíferos e aves deslocam-se para áreas mais primitivas, afastando-se de

ruídos e movimentações. Este impacto é de pequena significância ao longo da rodovia. Com exceção no Parque da Cantareira onde encontramos uma grande comunidade faunística.

#### **Morte dos Animais**

Durante o desmatamento ocorrerá a perda de diversos grupos animais, sendo que serão mais atingidos: os mamíferos que procuram abrigo em tocas subterrâneas, como tatus e ratos silvestres; algumas espécies de aves que utilizam seus ninhos localizados em ocos de árvores para proteção, como os periquitos, papagaios e tucanos; e anfíbios arborícolas.

Esse impacto será de maior significância no Parque Estadual da Cantareira onde encontra-se uma vegetação mais densa dando suporte a uma fauna bem diversificada.

#### **Morte de Animais pela Caça**

C.M.E.B.P.
PROT. GERAL Nº 10613
Pg. 293

Os operários contratados para execução da obra, durante permanência no local, caçam pequenos animais para alimentação e por diversão. Ocorre também a possibilidade de acidentes com animais peçonhentos. Esses impactos podem ser caracterizados como de baixa significância.

#### **Perturbação da Fauna Aquática**

As movimentações de terra, construção de pontes e corta-rios, podem aumentar a turbidez da água, interferindo na comunidade aquática:

A operação dos canteiros de obras pode aumentar a possibilidade de poluição e contaminação dos cursos d'água, através de acidentes como derramamentos de óleo e/ou despejo inadequado de rejeitos orgânicos. Esses impactos são de baixa significância, pois são poucos prováveis suas ocorrências, não devendo alterar significativamente a qualidade atual das águas.

Na caso de operação a comunidade faunística tende a alcançar um novo equilíbrio, e os principais impactos relacionam-se ao fluxo de animais e atropelamentos.

Com relação ao fluxo de animais da Rodovia Fernão Dias, o impacto é de média significância, pois a duplicação não vai alterar o fluxo já existente.

Os atropelamentos de animais silvestres na rodovia não chegam a atingir níveis alarmantes, sendo considerado um impacto de baixa

magnitude.

Quanto à comunidade aquática não estão previstos efeitos negativos, pois com a melhoria da rodovia, os acidentes, inclusive com cargas perigosas, tendem a diminuir.

Os principais programas ambientais apresentados no estudo visando mitigar os impactos do meio biótico são listados a seguir.

### Recomposição da Vegetação /Plantios Paisagísticos

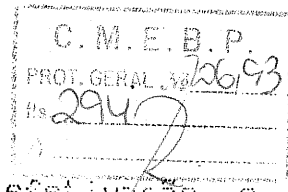
O sub-programa - Recuperação de áreas Degradadas - visa: o tratamento de áreas de empréstimo, bota-fora, pedreira, canteiro e instalação de serviços após sua desativação no final da obra; a proteção de taludes de corte e aterros a recuperação das margens de rios e várzeas afetados pelas obras.

Esta recuperação prevê a restauração da topografia, da drenagem superficial, da fertilidade do solo com posterior recobrimento vegetal utilizando-se de espécies nativas.

Órgãos Intervinentes e Responsabilidade:

- DNER E DERs de MG e SP - responsáveis pela efetivação e coordenação do programa.
- SMA/FEAM - responsável pela aprovação dos projetos de restauro e fiscalização de sua execução.
- Empreiteiras - responsáveis pelos projetos e por sua execução.

O sub-programa - Projetos Paisagísticos - visa: a inserção da rodovia na paisagem local; a sinalização visual e de segurança; o conforto térmico, acústico e de proteção à poluição por poeiras; proteção de áreas de interesse.



órgão intervenientes e responsabilidades:

- DNER e DRS de MG e SP - responsáveis pela efetivação e coordenação dos projetos.
- Projetistas / Empreiteiras - responsáveis pelos projetos e sua execução.
- SMA/FEAM - responsáveis pela aprovação dos projetos e pela fiscalização de sua execução.

Ações Conservacionistas

O sub-programa - Serra de Cantareira - tem como principal objetivo minimizar as interferências do empreendimento sobre o Parque Estadual da Cantareira, através da implantação de medidas, controle e ações de restauro durante e após as obras.

Este programa prevê entre outras medidas a retirada prévia de espécies vegetais de interesse; a realização de projeto paisagístico; dispositivo de bloqueio ao parque; sinalização viária para controle de velocidade, redução de ruído e prevenção de incêndios entre outros. A definição das ações prioritárias no parque deverá ser negociada com o Instituto Florestal.

órgãos intervenientes e responsabilidades:

- DER/SP e DNER, SMA, Instituto Florestal de São Paulo e Polícia Rodoviária Federal.

O sub-programa - Recuperação das Formações Ciliares na Área de Influência da Rodovia Fernão Dias - visa a implantação de um plano de reflorestamento ecológico nas cabeceiras e margens de cursos d'água contribuindo para a recolonização da fauna silvestre.

órgãos intervenientes e responsabilidades:

- DNER e DER/MG e DER/SP

- FEAM/SMA, I.F./DEPRN - responsáveis pela implantação e coordenação. No entanto a SMA considera que este programa é de responsabilidade do empreendedor.

- IAC/ Dep. Botânica UNICAMP/ E.A. Piracicaba / Vassouras e outras entidades de pesquisa.

O empreendedor é responsável pela implantação deste sub-programa na faixa de domínio.

**Criação de APA - Área de Proteção Ambiental - no trecho mineiro da Bacia do rio Jaguari-Camanducaia**

Este sub-programa visa a proteção aos mananciais do Estado de São Paulo e da Região Sul-Mineira, municípios de Camanducaia, Itapeva e Extrema, sendo negociado entre os órgãos Ambientais dos dois Estados a delimitação da APA da Bacia do Jaguari - Camanducaia, que protegerá a Bacia Hidrográfica e os ecossistemas serranos e potenciais de paisagem. Posteriormente será realizado o Zonamento Ambiental desta APA.

Órgãos intervenientes e responsabilidades são:

FEAM/MG - Fundação Estadual do Meio Ambiente do Estado de Minas Gerais;

SMA - Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo;

Prefeitura Municipais de Camanducaia, Itapeva e Extrema; DNAEE;

SABESP; COPASA.

**Criação de Área de Proteção Ambiental de várzea dos rios Sapucaí e Sapucaí-Mirim**

Este sub-programa visa a criação de uma Área Especial de Proteção Ambiental, de modo a preservar a várzea ao longo do rio Sapucaí e Sapucaí-Mirim que se encontra ainda bem conservado, com paisagem característica.

A responsabilidade desse programa é dada ao Governo do Estado de Minas Gerais, através da FEAM; Governo do Estado de São Paulo, através da SMA e universidades nos estados de MG e SP., através de convênios.

### Educação Ambiental

Este programa de Educação Ambiental é justificável na medida em que os operários contratados para a realização da obra, provoquem perturbações na vegetação e na fauna.

A orientação aos operários deve ser feita através de palestras, audio-visuais, abordando riscos de incêndios indicando quais são as causas mais comuns; importância da manutenção da vida silvestre mostrando a ilegalidade da caça e as penas previstas pela lei; a possibilidade de acidentes com animais peçonhentos e a necessidade de utilização dos equipamentos obrigatórios de segurança. Orientação ao usuários da rodovia sobre os limites de velocidade, os perigos de incêndios, a possibilidade de animais atravessando a pista. Orientação para os responsáveis diretos pelos trabalhadores, sobre a fiscalização e cooperação com a Polícia Florestal e utilização do aproveitamento do Parque Estadual da Cantareira para a educação ambiental da população. órgãos intervenientes:



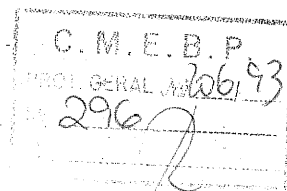
- Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ou por convênio, os Departamento de Estradas de Rodagem dos Estados de Minas Gerais e de São Paulo - orientação e fiscalização dos empreiteiros durante a construção;
- Polícia Florestal - fiscalização quanto à caça e focos de incêndio;
- Polícia Rodoviária Federal ou Estadual: Fiscalização principalmente quanto aos limites de velocidades;
- Secretaria do Meio Ambiente de São Paulo
- Convênio com Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo.

Podem-se considerar que os impactos sobre o meio biótico poderão ser mitigados de forma adequada a partir da implantação efetiva dos programas propostos uma vez que estes prevêm medidas que visam a restauração das condições ambientais ao longo da rodovia com ênfase à recomposição vegetal ao longo dos cursos d'água e áreas adjacentes a unidades de conservação. Destaca-se ainda que a utilização de espécies vegetais nativas nesta recomposição, favorecerá a recolonização da fauna. Por outro lado os programas contemplam obras de arte e dispositivos de bloqueio para reduzir as interferências do empreendimento sobre o Parque Estadual da Cantareira.

Destaca-se que deverão ser incorporados aos programas ambientais as considerações constantes nos pareceres do Instituto Florestal e DEPRN anexos neste parecer.

As principais alterações do meio sócio econômico ocorrerão nos

municípios seccionados pela rodovia.



Na dinâmica populacional, o impacto mais significativo ocorrerá na fase de implantação (período de 2 anos). Para o Estado de São Paulo estão previstos 2950 empregos diretos, sendo que apenas no município de Vargem o impacto pode ser significativo pois sua população total é de 4985 habitantes e está prevista a contratação de 400 empregados. Vale lembrar que esta previsão de mão de obra pode ser acrescida em até 40% no pico da obra.

As interferências nas condições de vida da população dos municípios atingidos, decorrem fundamentalmente do acréscimo de população acima mencionado. Referem-se ao aumento de demanda por equipamentos sociais básicos mas que não devem ser significativos. Quanto à saúde pública os impactos estarão relacionados com o ingresso de contingente populacional e a possibilidade de acidentes durante as obras.

A avaliação da interferências na economia, realizada por setor de atividade demonstrou uma possibilidade de dinamização regional na etapa de implantação, que varia de intensidade em função da conjuntura econômica do país, devido a:

- expectativa de aumento da produção agrícola dos municípios de Bragança Paulista, Atibaia e Mairiporã;
- expectativa de incremento na industrialização em Bragança Paulista e no Distrito Industrial previsto pela municipalidade de Atibaia;
- conseqüente acréscimo do setor terciário. Entretanto poderá ocorrer uma reorganização das atividades econômicas que se

manifesta também numa nova configuração do mercado de trabalho em função dos empregos diretos e indiretos, formais ou informais. Na etapa de operação, verifica-se uma situação oposta a de implantação, mas deve-se considerar a existência de mudanças irreversíveis.

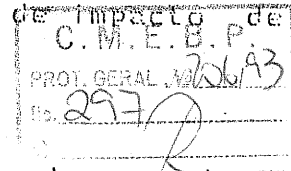
Este quadro tem rebatimento nas finanças municipais na etapa de implantação, referindo-se tanto ao aumento de receitas municipais a partir dessa intensificação econômica, sobretudo no setor terciário; como ao aumento dos gastos públicos em função da expansão de serviços públicos.

Por sua vez, a valorização das terras na área de influência e a possibilidade de dinamização do mercado imobiliário ocorre na etapa de divulgação do empreendimento por causa das expectativas geradas. Na etapa de operação esse processo terá sua evolução vinculado à evolução do mercado e investimentos privados pode-se prever o reforço das tendências vigentes com a industrialização em alguns locais, atividades rurais em outros e com o aumento dos usos de lazer próximo a Região Metropolitana.

Na estrutura urbana, uso e ocupação do solo, as interferências também ocorrem a partir de diversos fatores, sendo o mais significativo a relocação de cerca de 550 famílias nos municípios de São Paulo e Guarulhos.

Quanto às desapropriações, apesar da área envolvida poder ser considerada pequena, verificaram-se uma taxa de edificações razoável.

Mesmo sem ter apresentado o número de propriedades envolvidas nesse processo desapropriatório conclui-se tratar de impacto de pequena magnitude.



Na etapa de implantação, as repercussões na estrutura urbana ocorrerão, no Estado de São Paulo, sobretudo em decorrência da instalação dos canteiros de obra e alojamentos de mão-de-obra. Quanto a esse aspecto, os impactos mais significativos deverão ocorrer nos municípios de Vargem onde os canteiros estarão localizados muito próximo da sede urbana (2 Km); e em Atibaia onde estarão adjacentes a dois distritos.

Durante a operação a tendência de ocupação não deve ser modificada pois nas áreas de proteção ambiental existem muitas restrições. Na Região Metropolitana de São Paulo verifica-se a utilização industrial no entorno da rodovia e usos de lazer em Atibaia e Mairiporã aliado a características de "cidade dormitório".

Quanto às alterações no sistema viário e tráfego verifica-se uma piora significativa durante a etapa de implantação no tráfego regional e para os municípios seccionados pela rodovia no tráfego local e nos acessos secundários. Esta situação deve se inverter durante a operação do empreendimento.

Os impactos na paisagem são locais e dizem respeito à liberação da faixa de domínio - desmatamento, remanejamento de interferência e instalação de canteiros.

Os impactos sobre o patrimônio arqueológico e histórico podem ser

caracterizados em quatro tipos sendo que a distribuição, o afloramento e o soterramento de sítios arqueológicos podem ocorrer na etapa de implantação. Os dois primeiros podem ocorrer durante a execução de obras - implantação de canteiro e terraplenagem da rodovia; o último pode ocorrer durante a execução de aterros e bora-fora. Por sua vez, a poluição de fachadas de bens históricos edificados pode ocorrer na etapa de operação da rodovia.

Os principais programas de mitigação para os impactos do Meio Sócio Econômico são comentados.

**Programa de ação consevacionaista - sub programa Ação Municipal.**

As ações sugeridas são atribuições municipais, mas há necessidade de planejamento e disciplinamento das atividades econômicas e das funções sociais.

#### **Resgate do Patrimônio Arqueológico**

Este programa deve ser realizado segundo as normas do IBPC - Instituto Brasileiro de Patrimônio Cultural. As duas etapas previstas no programa prevêm complementação do levantamento realizado durante a elaboração do EIA, escavações arqueológicas, registro dos sítios e seu entorno, coleta de exemplares estatisticamente significativos da cultura material contida em cada sítio.

Deve lembrar que este programa não prevê nem análises das informações obtidas ou nenhuma forma de divulgação à sociedade local de material e informações coletadas (pg. 202).

C.M.E.B.P.
PROJ. GERAL: 206/93
fls. 2987
a)

Apesar da avaliação de impacto prever a poluição de fachada de patrimônio histórico edificado e mencionar a possibilidade de medidas preventivas e mitigadoras não existe programa contemplando essas ações.

Segundo o EIA vol IV pg. 166 "Pode ser facilmente reversível, através de medida corretiva de restauração das fachadas danificadas ( de alta eficiência) medidas preventivas (de eficiência média), como a implantação de proteção vegetal, também podem ser adotadas para evitar o risco de ocorrência do impacto".

#### Programa de Relocação da População

O programa se propõe a fornecer melhores condições de habitação, saneamento e segurança da população instalada às margens da rodovia.

A operacionalização do programa expresso em cronograma anexo foi apresentado por agrupamento de ações.

Como proposta de solução para relocação, foi apresentada a política da CDHU que considera a possibilidade de inserção da população em projetos já existentes ou em projetos específicos onde são contemplados: o modelo convencional da CDHU de produção e comercialização de unidades em conjuntos habitacionais; aquisição pela CDHU de unidades habitacionais prontas para posterior refinanciamento aos mutuários; carta de crédito aos mutuários para aquisição de unidades habitacionais prontas indicadas pela CDHU; carta de crédito aos mutuários para

aquisição de lotes já urbanizados e financiamento de materiais de construção para produção em auto-construção.

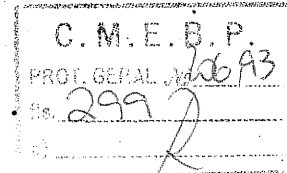
Considera ainda, que no caso das soluções propostas não atenderem às necessidades de algumas famílias, poder-se-à proceder a uma negociação específica.

Entretanto, como não foi comprovada a disponibilidade de terrenos ou unidades habitacionais para viabilidade dessas propostas, o DER apresentou a possibilidade de duas áreas para implantação de conjuntos habitacionais com área suficiente para o número de famílias envolvidas. Trata-se de uma área em loteamento existente no município de Guarulhos, passível de aquisição pela Prefeitura. A outra, é de propriedade do DER no município de São Paulo com dimensão de 80 metros por 4 Km.

Pelos critérios de disponibilidade do terreno e de proximidade ao local de origem da população, essas áreas poderão ser utilizadas para implantação do programa desde que cumpridas as exigências apresentadas neste parecer.

A seguir são listados todos os programas de mitigação apresentados no EIA e RIMA:

1. Prevenção/Contenção de processos erosivos e de instabilização.
2. Controle de poluição nos canteiros de serviços e locais das obras.
3. Recuperação de áreas degradadas.
4. Reconposição da vegetação/plantios paisagísticos.
  - 4.1. Recuperação de áreas degradadas e/ou sujeitas a processos erosivos.



4.2. Projetos paisagísticos.

5. Proteção aos recursos hídricos.

5.1. Medidas preventivas quanto ao risco de acidentes com cargas tóxicas e perigosas.

5.2. Operação em situações emergenciais /acidentes com cargas tóxicas e perigosas.

5.3. Monitoramento da qualidade das águas.

6. Ações Conservacionistas.

6.1. Serra da Cantareira.

6.2. Serra das Farofas/Serra Azul.

6.3. Criação de APA - Área de Proteção Ambiental - no trecho mineiro da Bacia do Rio Jaguarí/Cananduaia.

6.4. Criação de Área de Proteção Ambiental da várzea dos Rios Sapucaí e Sapucaí-Mirim.

6.5. Programa de Manejo Conservacionista do solo e contenção de voçorocas.

6.6. Recuperação das formações ciliares na Área de Influência da rodovia Fernão Dias.

6.7. Ação Municipal.

7. Resgate do Patrimônio Arqueológico.

8. Medidas de Segurança dos usuários.

9. De Saúde e Segurança do trabalho.

10. Desapropriação.

10.1. Desapropriação de imóveis.

10.2. Desapropriação de áreas minerárias.

11. Relocação.

12. Plano de Comunicação Social.



13. Educação Ambiental.

14. Monitoramento e Gerenciamento Ambiental.

#### 4. CONCLUSÃO E EXIGÊNCIAS

A equipe técnica do DAIA, tendo em vista as informações, programas de mitigação propostos no EIA/RIMA, a audiência pública realizada no último dia 12, as complementações ao EIA e RIMA e finalmente os pareceres dos órgãos setoriais que encontram-se em anexo (no âmbito de suas atribuições), e ainda tendo em conta a criticidade das condições de tráfego e considerando também ser o empreendimento um conjunto de obras de melhorias ao longo de uma rodovia já existente, sugere ao CONSEMA a aprovação do EIA e RIMA e emissão da Licença Ambiental Prévia para as obras de duplicação no Estado de São Paulo dos lotes 1, 2, 3, 4, 5 e 6. Para a emissão das Licenças Ambientais de Instalação e Operação as seguintes exigências devem ser atendidas pelo empreendedor.

#### EXIGÊNCIAS PARA A LICENÇA DE INSTALAÇÃO

- Apresentar ao DAIA autorização do DEPRN e IBAMA para os desmatamentos e corte de árvores em grupo ou isoladas, necessários à implantação da obra. As áreas de remoção de vegetação deverão ser dimensionadas e mapeadas em planta planialtimétrica 1:10.000. Deverá também ser apresentada na ocasião dessa solicitação, as áreas onde serão efetuadas as compensações (recuperação vegetal) e superfície no mínimo

equivalente às desmatadas;

C.M.E.B.P.
PROT. GERAL nº 206/83
Rs. 300
*)

- Apresentar à SMA-DAIA o detalhamento dos projetos paisagísticos e de recomposição vegetal incluindo localização e dimensão destas áreas;

- Estabelecer em conjunto com o Instituto Florestal critérios de projeto e soluções construtivas para a fase executiva e operacional da rodovia no trecho do Parque Estadual da Cantareira, de forma a garantir a existência de corredores de fauna entre as áreas atualmente interceptadas pela rodovia. Para tanto deverão ser considerados os pareceres DEPRN e Instituto Florestal anexos. Encaminhar à SMA relatórios demonstrando os critérios e soluções encontrados;

- Apresentar à SMA-DAIA projeto de dispositivo de redução de ruído de tráfego a ser adotado próximo às áreas urbanizadas e ao longo do Parque Estadual da Cantareira. No trecho do Parque e de sua área de influência (Resolução CONAMA 13/90) este projeto deverá ser aprovado pelo I.F.;

- Apresentar plano de proteção à fauna nas áreas a serem desmatadas;

- Apresentar à SMA-DAIA autorização do Instituto Florestal para supressão de vegetação no Parque Estadual da Cantareira;

- Providenciar junto à CETESB o licenciamento das jazidas e das unidades industriais a serem utilizadas para as obras do empreendimento;

- Apresentação à SMA-DAIA para aprovação de projeto dos bota-foras. Cabe lembrar que é vedada a disposição de bota-foras, canteiro de obra e alojamentos em zona de 1ª categoria na A.P.M.;
- Área de Proteção de Mananciais e nas áreas de preservação permanente definidas pelo Código Florestal - Lei 4771/65, alterada pela Lei 7005/69;
- Apresentação à SMA-DAIA de projeto funcional, da rodovia em escala 1:1.000 incluindo as travessias e acessos previstos, os quais deverão ser no menor número possível;
- Apresentação à SMA-DAIA para aprovação do projeto de Recuperação de Áreas Degradadas para as jazidas a serem utilizadas para as obras de duplicação. Este projeto deverá prever processo de monitoramento ao longo do tempo, para verificação de que os objetivos da Recuperação foram alcançados;
- Apresentar à SMA-DAIA para aprovação o projeto de destino final dos resíduos sólidos e efluentes líquidos a serem gerados pela atividade de duplicação da via;
- Apresentar relatório do levantamento arqueológico complementar na área diretamente afetada;
- Apresentar relatório de implantação de programa de resgate e salvamento dos sítios arqueológicos;
- Apresentar programa de prevenção de poluição de fachadas do patrimônio histórico edificado;
- Apresentar à SMA-DAIA a licença do Departamento de Uso do Solo

Metropolitano, que deverá ser solicitada de acordo com as exigências daquele Departamento, considerando o parecer DUSM apresentado no anexo 5.2.;

- Apresentar a SMA-DAIA para aprovação, projeto de sistema de segurança e prevenção de acidentes com cargas tóxicas em áreas de travessias dos mananciais. Este projeto deverá incluir por exemplo, defensas resistentes, caixa de areia para escape e frenagem de veículos, sistema de drenagem com tanques de acumulação e outros itens necessários;
- Apresentar à SMA-DAIA noventa dias antes do início da relocação da população, detalhamento das etapas desse programa, cronograma de implantação e evitando o uso de abrigos provisórios;
- Apresentar à SMA-DAIA sessenta dias antes do início da relocação, o cadastro da população a ser relocada;
- Apresentar detalhamento das propostas de atendimento habitacional da população relocada, considerando no mínimo: caracterização física da área e do entorno considerando disponibilidade de serviços básicos para essa população e definição dos procedimentos para operacionalização do programa de relocação da população. Caso os serviços necessários à população não sejam suficientes, o DER deverá providenciá-los;
- Apresentar relatório de implantação do programa de relocação da população;
- Firmar convênio entre a SMA e a Secretaria dos Transportes

visando a efetiva implantação das propostas de compensação apresentadas no anexo 5.2. (manifestação do I.F.);

- Apresentar termo de compromisso à SMA de que não se procederá a queima de resíduos de vegetação ou outros oriundos das atividades de duplicação da estrada;

- Observar as proposições do I.F. constantes no anexo 5.2. sob o título "Recomendações", que são transformados em exigências neste parecer;

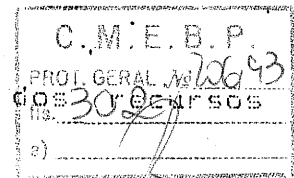
- Ao longo da APA estadual o projeto deverá na medida do possível adotar o conceito de estrada bloqueada;

- Considerando os impactos que o empreendimento poderá causar a nível de uso do solo dos municípios em sua área de influência, os recursos previstos no Decreto Federal nº 95733 de 12/02/88, deverão ser também utilizados para que esses municípios procedam a revisão de suas legislações de uso do solo. A SMA articulará com esses municípios sua adesão a este propósito.

- Realizar avaliação para verificar a necessidade de aplicação do sub-programa 6.5. de mitigação "Manejo conservacionista do solo e contenção de voçorocas" ao trecho de APA no Estado de São Paulo.

- Apresentar à SMA (DEPRN) para aprovação, projeto de recuperação das formações ciliares atingidas pelas obras de duplicação.

- Apresentar a SMA (DPAA) termo de compromisso de instalação de sinalização para localização da APA Piracicaba e seu zoneamento ambiental ao longo do trajeto da rodovia.



- Definição com a SMA de um plano para aplicação previstos no Decreto Federal nº 95733 de 12.02.88.

- Apresentar à SMA as medidas de segurança que serão adotadas durante a implantação do empreendimento, para reduzir o risco de acidentes com cargas perigosas.

- Observar as disposições constantes do parecer do DEPRN (anexo 5.2) relativas as condições para encaixamento dos pedões de supressão de vegetação exigências para obtenção da licença de instalação.

- Apresentar cronograma de implantação para os programas ambientais.

#### Exigências para Licença de Operação

- Apresentar à SMA - DAIA relatório comprovando a efetiva implantação das medidas mitigadoras, programas de compensação previstos no EIA e RIMA e as exigências contidas neste parecer.

- Implantar plano de fiscalização de cargas perigosas previamente aprovado pela SMA e plano de contingência.

#### Recomendações:

- Que sejam implantadas medidas que visem assegurar a proteção ambiental na bacia do Rio Jaguar: em especial sua cabeceira e formadores, devendo ser apreciada com a maior brevidade possível a minuta de regulamentação da APA - PIRACICABA JUGUERI - MIRIM. Dentre estas medidas insere-se a expansão da APA da Mantiqueira de modo a uni-la com a APA do Piracicaba.

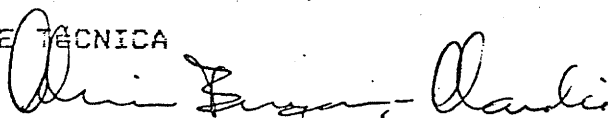
- Para os municípios que venham a sofrer restrições de uso ou ocupação de seu Território, decorrentes da necessidade de

proteção dos recursos hídricos, deverão ser desenvolvidos mecanismos de compensação financeira ou de incentivos ao desenvolvimento de atividades que não provoquem comprometimento da qualidade das águas.

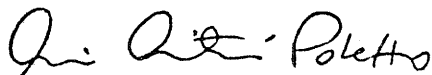
- Que seja restabelecido convênio de cooperação Técnica entre os órgãos de controle ambiental de São Paulo e Minas Gerais, visando possibilitar a fiscalização de qualquer dos órgãos ambientais na região definida como de interesse mútuo para os dois Estados.

A equipe técnica do DAIA recomenda ainda que para acompanhamento do processo de licenciamento e implantação do empreendimento seja formada comissão técnica integrada pelo DAIA, DPAA, DUSK, DIPRN, IF, SABESP e CONSEMA.

EQUIPE TÉCNICA



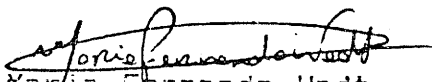
Arqta. Celina F. B. Rosa Claudio  
CREA Nº 67.428/D



Engº Agrº Maria Cristina Poletto  
CREA Nº 158814/D



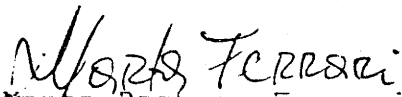
Geogr. Marco do Carmo G. Yustas  
CREA Nº 178114/D



Biól. Maria Fernanda Wadt  
CRB Nº 14828-01

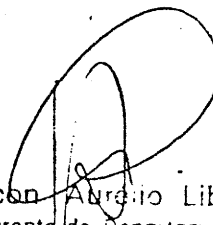


Soc. Maria Silvia P.P. Moreira



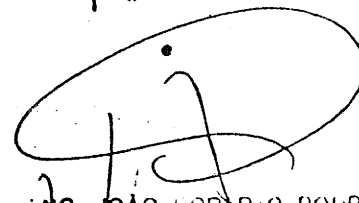
Geol. Marta Pacheco Ferrari  
CREA Nº 32.107

*De acordo*



Engº Aurelio Libonori  
Gerente de Departamento de  
Avaliação de Impacto Ambiental  
Reg. 06279

*20.05.91*



ENG. JOAO ROBERTO RODRIGUES  
Diretor do Departamento de  
Avaliação de Impacto Ambiental  
Nº Reg. 11002

*20.05.91*

C. M. E. B. P.
PROF. GERAL J. 206/93
fis. 304
p)

A N E X O 5 2 .



Coordenadoria de Planejamento Ambiental  
Secretaria de Estado do Meio Ambiente

PARECER TÉCNICO Nº 007/93/DPAA/DAE

ASSUNTO: Eia/Rima Duplicação da Rodovia Fernão Dias

INTERESSADO: CPLA/DAIA/GAIA/CONSEMA

DOCUMENTO: Relatórios - EIA - RIMA - Rodovia BR 381

C. M. E. B. P.
PROT. GERAL Nº 206/93
fls. 305
a)

## I - INTRODUÇÃO

## II - ANÁLISE DO EIA/RIMA "DUPLICAÇÃO DA RODOVIA BR-381 - FERNÃO DIAS"

1. CRÍTICA AO EIA/RIMA
2. CONSIDERAÇÕES SOBRE OS IMPACTOS REGIONAIS NA BACIA DO RIO PIRACICABA
3. ZONEAMENTO AMBIENTAL DA APA E IMPACTOS DECORRENTES DA DUPLICAÇÃO DA BR-381
4. PROGRAMAS PROPOSTOS

## III - CONCLUSÃO

Parecer Técnico do DPAA/DAE quanto aos impactos decorrentes da proposta de duplicação da Rodovia BR-381 - "Fernão Dias" sobre a Área de Proteção Ambiental - APA "Piracicaba".

## I. INTRODUÇÃO

A análise e avaliação do EIA/RIMA da duplicação da Rodovia BR-381 - "Fernão Dias", por parte da Divisão de Áreas Especiais - DAE do Departamento de Planejamento Ambiental Aplicado - DPAA integrante da Coordenadoria de Planejamento Ambiental, é decorrente do fato de que esta Rodovia atravessa parte da Área de Proteção Ambiental - APA "Piracicaba", em São Paulo, bem como o território que abriga, em Minas Gerais, as cabeceiras dos formadores da Bacia Hidrográfica do rio Piracicaba.

A APA "Piracicaba" foi criada pelo Decreto Estadual Nº 26.882/87, reiterado pela Lei Estadual Nº 7438/91, com o objetivo de assegurar maior quantidade e melhor qualidade de água para abastecimento urbano da Região Metropolitana de São Paulo, Conurbação Campineira e Região Bragantina. A proteção aos recursos hídricos se dará pela preservação das regiões produtoras de água; dos fatores físicos e biológicos fundamentais à sua conservação, manutenção e recomposição; da biota e da biodiversidade como patrimônio genético. Os instrumentos para a implantação desta política serão o disciplinamento do uso do solo e a normatização para adequação ambiental das atividades sócio-econômicas e do manejo.

A Área de Proteção Ambiental - APA é uma Unidade de Conservação que visa a proteção da vida silvestre, a manutenção de bancos genéticos e preservação espécies raras da biota regional, bem como dos demais recursos naturais, por meio da adequação e orientação das atividades humanas na área, promovendo condições de desenvolvimento econômico e social compatíveis com a conservação dos recursos naturais.

Dada a crescente demanda estabelecida pelos vetores urbano-industriais da região, os recursos hídricos passarão a ser um fator limitante para o desenvolvimento dos municípios da região abrangida pela bacia do Piracicaba e Região Metropolitana, caso não seja efetivada uma Política de Gestão Ambiental com base no Planejamento Regional. Tal política deve considerar o disciplinamento do uso do solo como a reorientação de atividades e procedimentos conforme minuta de Zoneamento Ambiental que integra o instrumento de Regulamentação da Lei de Criação da APA, o qual deverá brevemente ser submetido ao CONSEMA para aprovação. Os princípios, normas e medidas estabelecidas por esta regulamentação, deverão ser sustentados e efetivados através de Programas de Ação que compõem o Plano de Gestão da APA.

C.M.E.B.P.
PROT. GERAL: 10/06/83
Ns. 3067
a)

Cabe ressaltar que o projeto de regulamentação da APA "Piracicaba" contém a proposta de expansão do perímetro legal, passando a abranger as Bacias dos rios Atibainha e Cachoeira e as Cabeceiras do rio Jundiaizinho, visando estender as medidas de proteção para áreas com atributos hídricos e paisagísticos significativos.

## II. ANÁLISE DO EIA/RIMA "DUPLICAÇÃO DA RODOVIA BR-381 - "FERNÃO DIAS"

### 1 - CRÍTICA AO EIA/RIMA

O EIA-RIMA em questão analisa os impactos advindos da duplicação da Rodovia Br-381 - "Fernão Dias" em duas fases, quais sejam:

- a) Fase de instalação: onde haverá predominância de impactos potenciais diretos, imediatos e locais, os quais deverão ser mitigados e compensados através da aplicação de projeto de engenharia específico e programas adequados, em análise pelos órgãos competentes da SMA;
- b) Fase de operação: onde ocorrerão impactos diretos e indiretos, de médio e longo prazo, localizados ou dispersos. Esta é a fase mais preocupante quanto aos seus efeitos na APA "Piracicaba" e, por esta razão, é nela que nossa análise se detém, considerando que a duplicação proposta poderá afetar, de forma significativa, a dinâmica do desenvolvimento sócio-econômico regional.

A respeito do diagnóstico ambiental apresentado, consideramos que este se encontra insuficiente quanto à:

- a) identificação dos vetores de crescimento sócio-econômico regionais;
- b) interrelação da Rodovia D. Pedro I com a duplicação proposta;
- c) análise do conjunto dos municípios afetados, onde não considera os municípios adjacentes não seccionados pela rodovia, porém componentes da dinâmica do desenvolvimento sócio-econômico regional.

Neste diagnóstico, a caracterização dos meios físico e biótico considera como área de influência de impactos uma faixa de 4 km ao longo do percurso, restringindo a análise aos impactos diretos, imediatos e localizados, em detrimento dos impactos indiretos potenciais.

Por outro lado, este estudo peca pela ausência de avaliação do comportamento futuro dos vetores de crescimento sócio-econômico

regionais em função da duplicação proposta. Desta forma, a análise comparativa entre os meios antrópico, físico e biótico, em âmbito regional para a fase de operação fica comprometida, impossibilitando a consequente análise do necessário prognóstico ambiental para a região em questão.

## 2. CONSIDERAÇÕES SOBRE OS IMPACTOS REGIONAIS NA BACIA DO RIO PIRACICABA

A região onde se insere a APA "Piracicaba" encontra-se sob a influência de um processo de transbordamento da Região Metropolitana de São Paulo e da Conurbação Campineira, o qual se expressa pela alteração e diversificação de usos pela expansão de chácaras de recreio e de atividades urbanas e industriais, onde as ações de caráter preventivo ainda podem ter grande alcance.

A duplicação da BR-381 dentro da APA implicará na intensificação e aceleração dos processos hoje já ocorrentes, em virtude da potencialização dos mesmos, resultando em forte pressão sobre os recursos naturais.

No perímetro da APA "Piracicaba" cabe identificar, neste contexto, a intensificação da dinâmica de crescimento urbano-industrial já verificado na Região de Bragança e Atibaia, a qual agrava a situação já crítica de concentração de poluentes industriais e urbanos. Este processo trará repercussões em áreas deste entorno, nomeadamente nos municípios de Piracaia, Nazaré Paulista, Vargem, Bragança Paulista, Joanópolis, Atibaia, Bom Jesus dos Perdões e Pinhalzinho. A potencialização destes processos de expansão será resultante da articulação entre a duplicação e o sistema viário existente. Cabe destacar também, a preocupação com a intensificação do processo de parcelamento intensivo do solo, ocorrente sob a forma de chácaras de recreio no entorno dos reservatórios do Sistema Cantareira, em especial o Reservatório Jaguari-Jacaré e o Atibaia.

A duplicação da BR-381, no trecho das cabeceiras dos rios formadores do Sistema Cantareira, em especial nos contribuintes do Reservatório Jaguari-Jacaré, constitui-se grande preocupação desta Secretaria, dado que a melhoria de acessibilidade potencializará as tendências de expansão urbano-industrial dos municípios mineiros de Extrema, Itapeva, Camanducaia e Toledo. O Reservatório Jaguari-Jacaré é o único do Sistema Cantareira cuja qualidade de água já vem sendo comprometida devido à produção e lançamento de efluentes urbanos e industriais pelos municípios mineiros ainda não contemplados por leis de proteção aos mananciais.

Por outro lado, a porção da bacia contribuinte direta aos reservatórios do extremo leste da APA, que se caracteriza também por seus relevantes atributos paisagísticos e bióticos, tenderá a sofrer fortes pressões, em especial, derivadas da ocupação por

loteamentos de chácaras de recreio, decorrentes da melhoria da acessibilidade criada pela duplicação da BR-381 em sua articulação com a Rodovia D. Pedro I. Cabe ressaltar a grande fragilidade dos meios físico e biótico desta região de cabeceiras, os quais ainda encontram-se bastante íntegros.

No referente ao meio rural, os impactos potenciais advindos da duplicação proposta, ocorrerão em cadeia, estendendo-se a longas distâncias como resposta à pressão da expansão urbana e industrial sobre as terras produtivas mais próximas ao sistema viário implantado. Em consequência, as áreas de matas ainda conservadas sofrerão pressão direta da expansão rural.

Por outro lado, este confronto acarretará aumento significativo no valor das terras, propiciando mudanças na estrutura fundiária, a qual tenderá a passar do perfil de pequenas e médias propriedades para o de grandes e pequenas propriedades. A produção intensiva de hortifrutigranjeiros, já tradicionais na região, é direcionados para o mercado paulistano, tenderá a expandir suas fronteiras. Este uso agrícola mais intensivo da terra poderá aumentar a incidência de danos ambientais se não forem adotadas medidas preventivas de orientação à produção e controle de insumos.

### 3. ZONEAMENTO AMBIENTAL DA APA E IMPACTOS DECORRENTES DA DUPLICAÇÃO DA BR-381

A elaboração do instrumento de regulamentação da Lei Estadual 7438/91 estabeleceu, no território da APA Piracicaba, as Zonas Ambientais (Zona de Preservação Hídrica - ZPH, Zona de Conservação Hídrica I - ZCHI e Zona de Conservação Hídrica II - ZCHII) e Áreas de Ocorrência Ambiental Preservação (Área de Ocorrência de Preservação Especial - OPE e Área de Ocorrência de Preservação Permanente - OPP), conforme explicitado no Quadro Anexo. Estas zonas foram delimitadas em função das peculiaridades locais quanto ao potencial de uso e limitações do meio físico e biótico, bem como as especificidades de uso e ocupação atual do solo. O objetivo fundamental foi o de definir metas do uso do solo que minimizem as interferências na produção hídrica.

Para tanto, as denominadas Zonas de Preservação e de Conservação apresentam princípios e normas de controle quanto à promoção, permissão e proibição de atividades e exigências quanto às condições de manejo das mesmas.

A influência da duplicação da BR-381, não obstante a presença do instrumento de proteção, certamente virá a se constituir como elemento de pressão a algumas tendências indesejáveis frente ao cenário de uso do solo e desenvolvimento ambiental preconizado pelo zoneamento.

ZONAS AMBIENTAIS		AREA DE INFLUENCIA DA DUPLICACAO		PRINCIPAIS IMPACTOS AMBIENTAIS NA AREA DE INFLUENCIA		MEDIDAS MITIGADORAS E COMPENSATORIAS	
MODE	CARACTERISTICAS/OBJETIVOS	LOCAL	REGIONAL	LOCAL	REGIONAL	IMPACTOS AMBIENTAIS	PROGRAMAS/NO
ZPH	CARACTERISTICAS Comprende as drenagens diretas dos Reservatorios do Sistema Camareira, com relevo movimentado, fragilidade geologica, alta densidade de drenagem, relevantes atributos paisagisticos, remanescentes de biota.	Vargem	Joanopolis Piracaia Naz. Paulista Brag. Paulista	Acidentes no transporte de cargas perigosas (grande proximidade da represa). Aceleracao do processo de industrializacao ja em emborio. Assoreamento da hidrografia (as sedes ja possuem Distrito Industrial direto ao reservatorio e no proprio reservatorio). Intensificacao do processo de ocupacao do loteamento por urbanos e chacaras de recreio. Aceleracao da ocupacao do entorno do reservatorio por urbanos e chacaras de recreio. Estabelecimento e desenvolvimento da Atividade de Turismo. Alteracao na estrutura fundiaria com diminuicao das medias propriedades e concentracao em pequenas e grandes propriedades. Reducao da qualidade da agua no Reservatorio Jaguari-Jacarei pela expansao industrial nos municipios mineiros.	REGIONAL	1, 2 e 5 5.1 5.2 5.3	11 - Prevencao / contencao de processos erosivos e de instabilizacao. 14.1 - Recuperacao de Areas Degradadas e/ou sujeitas a processos erosivos. 15.1 - Medidas preventivas quanto a risco de acidentes com cargas toxicas e perigosas 16.2 - Operacao em situacoes de emergencia/acidentes com cargas toxicas e perigosas 16.3 - Monitoramento da qualidade das aguas
ZCH - 1	OBJETIVOS Otimizacao da producao hidrica a-traves do desenvolvimento florestal e preservacao do patrimonio biologico e paisagistico atraves do disciplinamento da atividade de recreacao e lazer e a promocao do turismo ecologico.	Mairipora Atibaia	Bom Jesus dos Perdões Naz. Paulista Varsen Pedra Bela Brag. Paulista Tuiuti Pinhalzinho	Comproetimento da qualidade da agua das nascentes do Rio Jundiázinho. Intensificacao do processo de ocupacao por loteamentos urbanos e chacaras de recreio. Intensificacao da Atividade de ocupacao por loteamentos de chacaras de recreio. Alteracao na estrutura fundiaria com diminuicao das medias propriedades e concentracao em pequenas e grandes propriedades. Ocupacao ladeira a BR-381 por industrias. Urbanizacao a partir da implantacao de industrias.	REGIONAL	1 1 5.1, 5.2 5.3 13 4.1 5.3 6.6 4.1 5.1 5.2 5.3 4.1 6.6 4.1 5.3 6.5 13 e 14 7 Programa Adicional A	114 - Monitoramento e Gerenciamento Ambiental Programa Adicional A - "Plano de Desenvolvimento do Turismo da Natureza para os Municipios da APA atravessados pela BR - 381" Programa Adicional B - "Elaboracao de Plano de Uso e Ocupacao do Solo para a ZPH"

ZONAS AMBIENTAIS		AREA DE INFLUENCIA DA DUPLICACAO		PRINCIPAIS IMPACTOS AMBIENTAIS NA AREA DE INFLUENCIA REGIONAL		MEDIDAS MITIGADORAS E COMPENSATORIAS	
NOME	CARACTERISTICAS/OBJETIVOS	LOCAL	REGIONAL	LOCAL	REGIONAL	IMPACTOS AMBIENTAIS	PROGRAMAS/PRO
2	2 - CARACTERISTICA Comprende parte significativa das bacias hidrograficas dos rios Jaguari, baixo Cananduia e Caçapava, que desaguam na foz do rio Araguaia, a jusante da barragem do mesmo nome, com relevo ondulado com elevado potencial agricola onde se destaca a planicie aluvional do Rio Jaguari e as morrarias acidentadas de Piracica e Aparao.	Braganca Paulista Vargem	Piracica Atibaia Joanopolis	1 - Comprometimento da qualidade da agua do Rio Jaguari. 2 - Intensificacao do processo de industrializacao ja existente na sede de Braganca Paulista. 3 - Ocupacao linderia a BR-381, uso de industrias nas sedes de Vargem e Pedra Bela. 4 - Urbanizacao a partir da implantacao de industrias. 5 - Alteracao na estrutura fundiaria com diminuicao das pequenas propriedades e concentracao em pequenas e grandes propriedades.	1 5.1. 5.2. 5.3. 13 4.1. 5.3. 6.6.	1 5.1. 5.2. 5.3.	
3	3 - OBJETIVOS Aplicacao do potencial produtivo agro-recursivo, aliado a conservacao do recursos naturais. Disciplinaemento do processo de expansao urbano-industrial, com vistas a conservacao do recurso hídrico.					6 e 7 5.1., 5.2 5.3.	
4						9 6.5.	
5						1 a 9 1, 13 e 14	
6						8 Programa Adicional A	
7						1 e 2 6.6., 13 e 14	
8						Programa Adicional B	
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							
21							
22							
23							
24							
25							
26							
27							
28							
29							
30							
31							
32							
33							
34							
35							
36							
37							
38							
39							
40							
41							
42							
43							
44							
45							
46							
47							
48							
49							
50							
51							
52							
53							
54							
55							
56							
57							
58							
59							
60							
61							
62							
63							
64							
65							
66							
67							
68							
69							
70							
71							
72							
73							
74							
75							
76							
77							
78							
79							
80							
81							
82							
83							
84							
85							
86							
87							
88							
89							
90							
91							
92							
93							
94							
95							
96							
97							
98							
99							
100							



ZONAS AMBIENTAIS		ÁREA DE INFLUÊNCIA DA DUPLICAÇÃO		PRINCIPAIS IMPACTOS AMBIENTAIS NA ÁREA DE INFLUÊNCIA		MEDIDAS MITIGADORAS E COMPENSATORIAS	
NOME	CARACTERÍSTICAS/OBJETIVOS	LOCAL	REGIONAL	LOCAL	REGIONAL	IMPACTOS AMBIENTAIS	PROGRAMAS/MS
DPE	Compreende aquelas situações ambientais que, por possuírem características relevantes quanto a preservação dos ecossistemas naturais, servam de referência para a preservação ou por apresentarem fragilidade geológica ou geomorfológica, exigindo tratamento diferenciado, ficando enquadradas em regime normativo específico.	Vide Mapa anexo I. A APA com o eixo de Aterros / compactação de 2 - Intensificação do processo de ocupação em todos os seus aspectos, atingindo também essas áreas de maior fragilidade ambiental.				1 e 2	4.1., 6.6. 13 e 14 Programa Adicional 8
ACRS	Áreas de Conservação de Recursos Naturais	Solo / Vegetação: municípios de Joãoópolis, Piraí, Macaia, Nazare, Paulista, Bragança Paulista, Taubaté, Bom Jesus dos Perdões, Vargem, Pedra Bela, Tuiuti e Atibaia.					
AA	Essas áreas encontram-se presentes em todas as zonas ambientais.						
D							
E							



Nessa circunstância, a ação do planejamento e gestão ambiental torna-se premente para a concretização de medidas de controle dos processos que possivelmente serão potencializados pelo empreendimento. Neste sentido, deverão ser rapidamente implementadas as políticas de monitoramento e fiscalização da área; as de incentivo às atividades de interesse à conservação dos recursos; as de assistência aos municípios, através de planos integrados de ocupação para as zonas ambientais de maior fragilidade; as de recuperação ambiental, não só ligadas aos impactos pontuais do empreendimento, bem como aos decorrentes do processo de ocupação vigente e certamente acelerado pelos impactos regionais. Além da implementação emergencial dessas políticas, cabe ressaltar que os programas apresentados pelo EIA/RIMA, deverão ser igualmente implementados em caráter emergencial, por se tratarem de medidas mitigadoras e compensatórias dos impactos gerados na área imediata ao empreendimento, a partir da fase de instalação do mesmo.

#### 4. PROGRAMAS PROPOSTOS

Os programas propostos no EIA/RIMA buscam, além das medidas mitigadoras dos impactos inerentes à instalação da obra, medidas e soluções para alguns dos processos de degradação ambiental da região, propondo, também, uma atuação conjunta dos setores públicos envolvidos, de forma integrada e de acordo com os objetivos de planejamento.

Neste sentido, a DPAA/DAE, analisando os programas elencados, faz sugestões e exigências, a fim de aprimorar, complementar e ampliar tais proposições. Pretende-se assim garantir uma ação de planejamento e gestão mais efetiva, buscando conjugar esforços para implantação da APA - "Piracicaba" e da área proposta para sua expansão (vide quadro anexo). Cabe ressaltar a preocupação em propiciar e garantir uma efetiva integração entre a ação institucional da SMA e dos órgãos setoriais Estaduais e Municipais afetos, inclusive do Estado de Minas Gerais, em conjunto com o empreendedor da obra proposta.

O empreendedor, como responsável pela viabilização dos programas em questão, deverá elaborar projetos detalhados de realização para cada programa, para posterior avaliação técnica por esta Secretaria.

Ressaltamos que o empreendedor propõe a aplicação destes programas na faixa de entorno da rodovia, o que consideramos totalmente insuficiente.

Cabe a elaboração de propostas de áreas de abrangência para a aplicação de cada um dos programas com interferência nas questões ambientais que são objeto de interesse da APA, visando dar-lhes cunho regional.

A seguir, identificamos os programas de interesse para a APA, tecendo alguns comentários sobre as propostas apresentadas.

**PROGRAMA 1. "PREVENÇÃO / CONTENÇÃO DE PROCESSOS EROSIVOS E DE INSTABILIZAÇÃO**

Tendo em vista o traçado da duplicação da BR-381 cortar áreas de risco geotécnico, notadamente na região proposta para expansão do perímetro legal da APA (conforme mapa anexo), cabe uma série de exigências, as quais constam do Parecer Técnico CPLA/DAIA relativas a este programa.

**PROGRAMA 3 - RECUPERAÇÃO DE ÁREAS DEGRADADAS**

**PROGRAMA 4 - RECOMPOSIÇÃO DA VEGETAÇÃO E PLANTIOS PAISAGÍSTICOS**

**4.1. SUB-PROGRAMA "RECUPERAÇÃO DE ÁREAS DEGRADADAS E/OU SUJEITAS A PROCESSOS EROSIVOS**

Considerando-se que a degradação ambiental, decorrente da duplicação da BR-381, dar-se-á durante as obras mas também na fase de operação, observa-se que os programas propostos se atém à fase de implantação, não explicitando medidas de acompanhamento e continuidade das ações propostas.

Assim sendo, solicita-se que esses programas tenham sua duração prolongada de forma a garantir a efetivação da recuperação proposta, contemplando um detalhamento quanto às ações de médio e longo prazo, pertinentes a essa efetivação.

**PROGRAMA 5 - "PROTEÇÃO AOS RECURSOS HIDRICOS"**

**5.1. SUB-PROGRAMA - Medidas preventivas quanto ao risco de acidentes com cargas tóxicas e perigosas.**

**5.2. SUB-PROGRAMA - Operação em situações emergenciais/acidentes com cargas tóxicas e perigosas.**

### 5.3. SUB-PROGRAMA - Monitoramento da qualidade das águas.

Solicitamos que as mesmas recomendações, exigências e detalhamento estabelecidos pelo Parecer Técnico CPLA/DUSM, sejam observados no trecho da APA legal e área proposta para expansão da mesma, conforme mapa anexo. Cabe ressaltar a importância desse procedimento no trecho junto ao braço do Reservatório Jaguari-Jacareí, no Município de Vargem.

Da mesma forma, cabe a implantação dos mesmos programas no trecho mineiro da Bacia do Piracicaba.

Cabe, portanto, mapear a área potencialmente atingível por acidentes, em SP e MG, bem como a área de influência possível destes acidentes. Trata-se, assim, de um estudo de riscos ambientais.

Considera-se fundamental, a ampliação da duração dos programas propostos, de forma a permitir o monitoramento dos efeitos decorrentes da operação desta rodovia após sua duplicação.

## PROGRAMA 6 - AÇÕES CONSERVACIONISTAS

### SUB-PROGRAMA 6.3. "CRIAÇÃO DE APA NO TRECHO MINEIRO DA BACIA DO RIO JAGUARI/CAMANDUCAIA

Trata-se de um programa prioritário pelos motivos já expostos no item 2 do presente Parecer.

A SMA, através da CPLA/DPAA já estabeleceu contatos com a FEAM/MG no sentido de propor o desenvolvimento de ações conjuntas com especial engajamento do órgão ambiental de Minas Gerais, visando o estabelecimento de legislação ambiental estadual que garanta a proteção desses mananciais contribuintes do Sistema Cantareira e da Região Campineira.

Tendo em vista a obtenção de condições para a concretização desta ação e pelo fato do empreendimento federal estar afeto aos dois Estados, solicita-se estudo quanto à efetiva contraparte financeira que deverá se destinar à realização de um plano de uso de solo para embasamento de uma legislação de proteção a esses mananciais.

Lembramos, ainda, que esta proposta deverá envolver a participação dos órgãos de controle ambiental dos estados de São Paulo e Minas Gerais no monitoramento da qualidade das águas, o que envolve a reativação do convênio entre as partes.

C.M.E.B.P.
PROT. GERAL 26/93
Nº 311
2

Neste sentido, deverão ser previstos recursos para dar suporte à CETESB na realização das tarefas previstas no Convênio.

**SUB-PROGRAMA 6.4. "CRIAÇÃO DA APA DA VÁRZEA DOS RIOS SAPUCAI E SAPUCAI-MIRIM"**

A proposta apresentada limita a proteção às várzeas, e portanto equaciona a necessidade de prevenção de degradação ambiental. A preservação das mesmas só poderá ser efetuada quando a bacia toda for objeto de disciplinamento do uso do solo, em especial pela fragilidade que caracteriza o meio físico da região no trecho paulista e no início do trecho mineiro.

A CPLA/DPAA desta Secretaria já realizou contatos com o IBAMA no sentido de viabilizar a expansão da APA Federal da Mantiqueira, por ocasião do Encontro Técnico para Planejamento e Gerenciamento da APA da Serra da Mantiqueira (SP, MG e RJ) onde o plenário aprovou tal proposta, conforme é citado no documento referente a esse Encontro.

Nesse sentido, solicita-se que sejam feitos contatos institucionais com vistas ao aprofundamento de um programa de ação com esse objetivo. Cabe sugerir, também, que se observe articulação desse programa com o Sub-Programa 6.3. referente ao trecho mineiro da Bacia do Rio Jaguari-Camanducaia.

**PROGRAMA 6.5 - "MANEJO CONSERVACIONISTA DO SOLO E CONTENÇÃO DE VOÇOROCAS"**

Considerando-se que a rodovia no trecho paulista e, em especial, no território da APA atravessa áreas de produção agrícola que apresentam problemas de fragilidades do solo, o programa deverá ser ampliado de maneira a contemplar esse território e englobar as áreas de influência da rodovia, quais sejam, as micro-bacias afetadas pelos impactos diretos.

Consideramos que, a área de implantação do programa de conservação de micro-bacias não poderá ser definida apenas como a faixa de 2 Km de largura de cada lado da rodovia. Cabe implantar a proteção das micro-bacias cortadas pela rodovia, na sua integridade, independentemente de alcançarem mais ou menos 2 Km de distância.

## SUB-PROGRAMA 6.6. "RECUPERAÇÃO DAS FORMAÇÕES CILIARES NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DA RODOVIA BR-381 - FERNAO DIAS"

A participação do empreendedor nos custos deste programa não poderá se limitar à faixa de domínio da rodovia, dado que a implantação do empreendimento tornará os vales e a rede de drenagem mais sujeitos a danos ambientais, tanto pelo aumento de tráfego como pela própria implantação da obra e pela maior pressão de ocupação das áreas lindeiras.

Assim sendo, a área de abrangência desse programa deverá ser estendida pelo menos à faixa de influência proposta pelo empreendedor, ou seja, a área total das micro-bacias cortadas pela rodovia e no mínimo, os 2 km de cada lado da estrada duplicada, como medida compensatória no que se refere às matas e vegetação em estágio médio e avançado de regeneração a serem extraídas pela implantação da duplicação.

Cabe notar que a recuperação ciliar deve ser baseada em estudo das essências nativas regionais.

### PROGRAMA 13 - "EDUCAÇÃO AMBIENTAL"

Tendo em vista a oportunidade estabelecida pela obra de duplicação da BR-381 de instalação e atualização de sistema de sinalização, considera-se pertinente a inclusão de placas indicativas, de localização da APA Piracicaba e seu zoneamento ambiental ao longo do trajeto da rodovia.

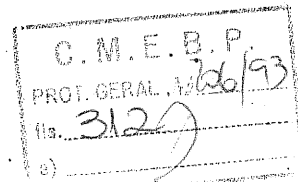
Tal medida de divulgação da APA tem caráter de Educação Ambiental e visa despertar o interesse do usuário quanto a essa unidade de conservação.

Nesse sentido, solicitamos que seja apresentado, pelo empreendedor, projeto e correspondente alocação de recursos para esta finalidade.

### PROGRAMA 14 "MONITORAMENTO E GERENCIAMENTO AMBIENTAL"

A formulação apresentada para este programa não permite uma avaliação clara e objetiva das competências e responsabilidades no processo de gerenciamento pelos diversos órgãos intervenientes no conjunto dos programas apresentados.

Cabe destacar a importância, por exemplo, da Secretaria de Estado do Meio Ambiente, que, como órgão responsável pela gestão ambiental, em especial das APAs estaduais, não participa deste programa, assim como os demais órgãos afetos à questão ambiental e municípios envolvidos, contrariando, inclusive, a própria



Justificativa do programa.

Solicitamos que a proposta desse Programa seja revista em termos que possibilitem categorizar diferentes situações de programas e respectivos órgãos intervenientes, dentro de um sistema de monitoramento e gerenciamento mais eficiente.

**PROGRAMA ADICIONAL "PLANO DE DESENVOLVIMENTO DO TURISMO DA NATUREZA PARA OS MUNICÍPIOS AFETADOS PELA RODOVIA BR-381 - "FERNÃO DIAS" E QUE TERÃO RESTRIÇÕES LEGAIS PARA O USO E OCUPAÇÃO DO SOLO"**

Dada a premência de minimizar, e se possível alterar as tendências de expansão urbano-industrial que serão intensificadas pela duplicação da BR-381, cabe destacar a necessidade de elaboração de propostas e alternativas de desenvolvimento econômico para a atividade de turismo ecológico, baseada na valorização do patrimônio ambiental e cultural, como forma de compensação aos municípios paulistas e mineiros.

Para este fim sugere-se ao empreendedor que, conjuntamente com os órgãos competentes desta secretaria elabore projeto específico para o direcionamento e financiamento dessa atividade.

**PROGRAMA ADICIONAL "MEDIDA COMPENSATÓRIA "ELABORAÇÃO DE PLANO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO PARA A ZONA DE PRODUÇÃO HÍDRICA - ZPH".**

Tendo em vista a intensificação do processo de ocupação na Zona de Produção Hídrica - ZPH decorrente da duplicação da BR-381, por se tratar da zona mais frágil e com premência de medidas de disciplinamento, a regulamentação proposta para a APA coloca em um de seus dispositivos, como condição para novos parcelamentos do solo, a elaboração de um Plano de Uso e Ocupação para as áreas de entorno dos reservatórios, com ênfase nas atividades de lazer, turismo ecológico e desenvolvimento florestal.

Assim sendo, solicita-se a alocação de recursos para a SMA, destinados à execução deste plano. Este deverá ter caráter integrado entre os municípios envolvidos, a SMA e demais órgãos afetos à questão dos recursos hídricos, visando a integração dos Planos Diretores Municipais com as diretrizes de zoneamento da APA.



### III. CONCLUSÃO

Tendo em vista que a duplicação da rodovia BR-381 "Fernão Dias" acarreta responsabilidades claras ao empreendedor da obra quanto à aplicação de medidas mitigadoras e compensatórias aos impactos advindos do empreendimento, cabe também ao poder público o exercício efetivo de seu papel como agente de gestão e planejamento.

Neste âmbito, caberá aos órgãos de planejamento e gestão do poder público estabelecer políticas que orientem o desenvolvimento para as áreas afetadas, que compatibilizem a legítima necessidade de crescimento econômico da região abrangida, com a responsabilidade da mesma em cumprir sua função ambiental de conservação dos recursos naturais, em particular no que se refere à qualidade e quantidade de seus recursos hídricos.

Para o cumprimento deste papel, entendemos que a Unidade de Conservação "APA" apresenta-se como um instrumento ímpar de planejamento e gestão, capaz de proporcionar as soluções ambientalmente mais adequadas e as articulações necessárias ao equacionamento destes conflitos. Desta forma, o poder público terá a oportunidade de cumprir seu papel como agente ativo no processo de desenvolvimento regional, prevendo, propondo e efetivando caminhos e alternativas que garantam a plenitude da função econômico-ambiental intrínseca a esta região.

O empreendimento em questão secciona a APA "Piracicaba" em dois momentos. Por esta razão, a implantação legal desta APA torna-se ainda mais premente, dado o aceleramento do desenvolvimento regional como efeito da duplicação e a pressão que o extravazamento RMS e Conurbação Campineira ocasionará sobre os recursos naturais. Neste sentido, além das medidas institucionais já previstas pela SMA, torna-se fundamental que a minuta de regulamentação proposta para a APA "Piracicaba" pelo DPAA-DAE, seja remetida a deliberação do CONSEMA como condicionante para a liberação de licença de instalação ao empreendimento em questão, visando garantir a aplicabilidade imediata de seus pressupostos no perímetro previsto pela Lei Estadual Nº 7438/91, em quanto que a proposta de regulamentação com área de expansão do perímetro para as bacias hidrográficas dos rios Atibainha, Cachoeira e cabeceiras do rio Jundiázinho, será encaminhada para aprovação pela Assembléia Legislativa, para sua efetivação.

Outra medida de fundamental importância para a proteção desta bacia hidrográfica diz respeito à criação de uma APA no trecho mineiro da mesma, visando garantir a preservação e complementar as ações de conservação das cabeceiras dos rios Camanducaia, Jaguari e Jacareí em sua totalidade.

Esta medida tem como objetivo viabilizar ações integradas de proteção ao Sistema Cantareira e à Bacia Hidrográfica do Rio Piracicaba.

Neste sentido, o DPAA-DAE propõe que seja reativado o convênio de cooperação para gerenciamento da Bacia do Rio Piracicaba entre os governos de São Paulo e Minas Gerais e, coloca-se à disposição para o estabelecimento das medidas necessárias à criação de uma APA em território mineiro.

Em função do exposto e destacando a existência legal da APA Piracicaba como uma unidade de conservação, compreendemos que a mesma deverá ser contemplada pela medida compensatória de 2% do custo total da obra destinada para Unidades de Conservação afetadas, conforme um Plano de Aplicação de Recursos a ser elaborado conjuntamente entre o empreendedor e esta Secretaria.

É fundamental, ainda, que seja prevista, no projeto executivo deste empreendimento, a aplicação do modelo "Rodovia Bloqueada" para os trechos de maior criticidade ambiental da APA e de sua área de expansão, nomeadamente para os trechos de:

- município de Mairiporã, nas cabeceiras do rio Jundiázinho;
- município de Atibaia, na Serra de Itapetinga, Pedra Grande e Pedra Vermelha;
- municípios de Bragança Paulista e Vargem, nas áreas imediatas ao reservatório de Jaguari-Jacaré.

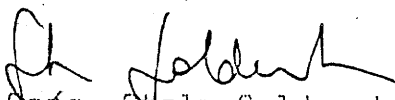
Sugere-se, ainda, que esta mesma medida seja estendida ao território mineiro, até o limite das cabeceiras da bacia hidrográfica do rio Piracicaba, como medida preventiva de contenção aos processos intensivos de ocupação que resultarão desta duplicação.

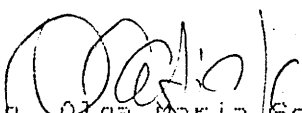
Quanto aos programas propostos pelo empreendedor para mitigação e compensação de impactos, assim como para os que foram adicionados pelo DPAA-DAE neste parecer, cabe ressaltar mais uma vez, a necessidade de apresentação de projetos detalhados para nossa avaliação técnica, de forma a subsidiar a emissão de Licença de Instalação, a ser julgada pela SMA.

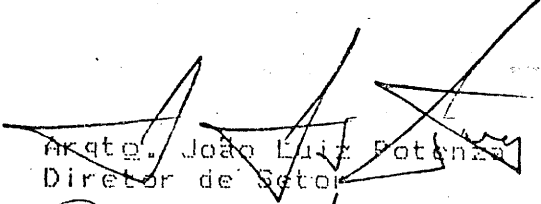
Finalmente, compreendemos que o planejamento territorial, ao incorporar a variável ambiental, assume função de agente no processo de desenvolvimento, a partir do momento em que transforma suas proposições em ações práticas. Por este motivo, queremos ressaltar a inquestionável importância da implantação dos programas propostos pelo empreendedor, assim como aqueles contemplados na proposta de regulamentação para a APA "Piracicaba".

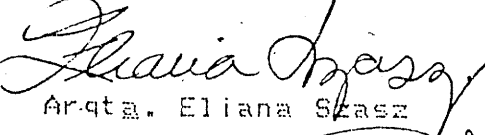
São Paulo, 19 de maio de 1993.

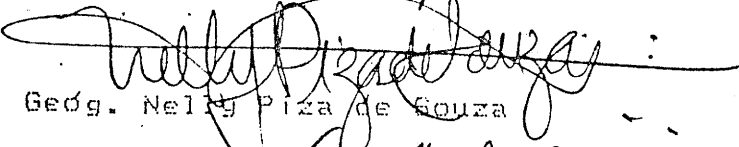
Equipe Técnica:

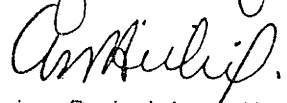
  
Geóg. Sela Goldenstein  
Diretora de Departamento

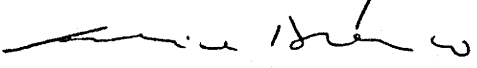
  
Geóg. Olga Maria Soares e Gross  
Diretora de Divisão

  
Arqta. João Luiz Potência  
Diretor de Setor

  
Arqta. Eliana Szasz

  
Geóg. Nelcy Piza de Souza

  
Eng. Agron. Maria Cristina Heilig

  
Eng. Agron. Alice Branco de Weffort

COMPANHIA DE SANEAMENTO BASICO DO ESTADO DE SÃO PAULO - SABESP

ET-057/93-C

C.M.E.B.P.	
PROT. GERAL	26/93
Ns.	314
[Handwritten signature]	

São Paulo, 17 de maio de 1993.

SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE - SMA/DAIA

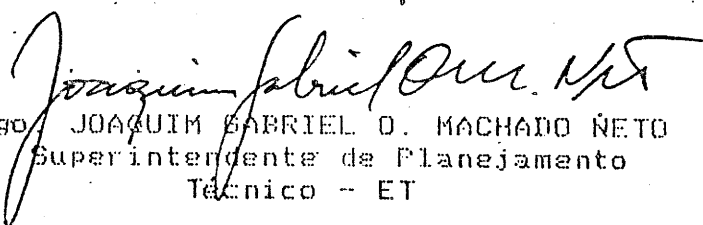
At.: Econ. Aurélio Libanori  
Gerente do Departamento de Avaliação de Impactos Ambientais

Ref: EIA/RIMA - Duplicação da BR.381 - Rodovia Fernão Dias

Prezados senhores,

Conforme solicitado em 05/05/93, estamos encaminhando o Parecer Técnico ETA-026/93 e a Nota Técnica do MTD-Departamento de Desenvolvimento da Operação, onde apresentamos as considerações e cuidados relativos à interface do empreendimento em tela com as áreas da SABESP.

Atenciosamente

  
Engo. JOAQUIM GABRIEL O. MACHADO NETO  
Superintendente de Planejamento  
Técnico - ET

NOTA TÉCNICA

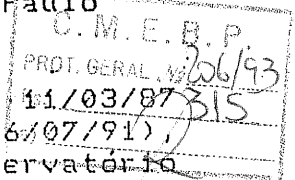
REF: OBRAS PARA DUPLICAÇÃO DA RODOVIA FERNÃO DIAS

CONCLUSÕES

- 1) O tempo disponível foi insuficiente para promover uma análise mais aprofundada dos aspectos intervenientes da obra, em que pese também a não-disponibilidade do EIA, tanto sobre a operação e conservação isolada dos mananciais que compõem o Sistema Cantareira, como sobre as interferências da obra no sistema adutor e na macro-operação da RMSF.
- 2) A obra é inquestionavelmente necessária e constitui-se um marco de integração nacional. Entretanto, ela abreviará o tempo para a ocorrência de prognósticos desfavoráveis, criando um cenário de riscos potenciais para a qualidade ambiental ao longo dos eixos rodoviários - principal e secundários (Via D. Pedro), nas bacias hidrográficas de interesse e operadas pela Sabesp.
- 3) Quanto aos impactos sócio-econômicos e culturais advindos da duplicação da rodovia, o RIMA menciona que as bacias hidrográficas dos mananciais sofrerão pressões de ocupação e de atividades econômicas, mas não as quantifica, qualifica e nem analisa as consequências e os possíveis comprometimentos que trarão à qualidade das águas desses mananciais. Temos que tais alterações possam ser extremamente importantes podendo trazer deterioração significativa do estado qualitativo atual. Nesse sentido, a M deverá ter concluído nos próximos 90 dias um prognóstico ambiental dessas bacias, onde um dos cenários analisados são as alterações de uso e ocupação que poderão advir de dois empreendimentos bastante preocupantes:
  - a duplicação da rodovia Fernão Dias;
  - a pavimentação asfáltica da ligação Guarulhos-Nazaré Paulista

Tais prognósticos deverão ser detalhados até o nível de cargas poluidoras pontuais e difusas a esses reservatórios.

- 4) O estudo em epígrafe deveria apontar as ações necessárias a serem articuladas junto aos órgãos Públicos Municipais para minoramento dessas alterações.
- 5) Se por um lado a obra amplia os riscos atuais e futuros de contribuições negativas para o Sistema Cantareira, a sua importância nacional e inter-regional reforça a necessidade (e cria oportunidades) para a efetiva implantação das medidas preventivas elencadas na legislação vigente, nos regulamentos em fase de preparação pela SEMA para a APA Piracicaba e no Plano de Proteção aos Mananciais do Sistema Cantareira, em fase de conclusão pela Sabesp.



6) O RIMA faz menção à AFA Piracicaba e Juquerí Mirim de (s.m.j. deve estar se referindo à Lei nº 7438 de 16/07/91), mas sequer atentou que a bacia do Juquerí, até o reservatório Paiva Castro, é abrangida pela Lei de Proteção aos Mananciais. (Lei nº 898/75) e às implicações daí decorrentes.

7) Causa preocupação especial os impactos durante a fase de implantação da obra. O RIMA é absolutamente superficial quanto às medidas mitigadoras a serem adotadas. Recomenda-se que a SMA requeira projeto detalhado de todas as praças auxiliares de trabalho (bota-foras, terraplenagem, canteiros-de-obras, acampamentos, estradas de serviço etc., e respectivos sistemas de drenagem) que existirão nos trechos em que a duplicação atravessa as bacias hidrográficas dos rios Juquerí e Jaguari / Jacareí. A experiência tem mostrado (o caso mais recente foi o da duplicação da rodovia D. Pedro) que quando tais praças não são detalhadas e projetadas, e os cuidados ambientais necessários não são observados na sua execução, por mais que se tente reparar os danos posteriormente, acabam sempre por deixar problemas irreversíveis aos recursos hídricos. Somente à partir da análise desses projetos é que ter-se-ia assegurado, ou não, a garantia de preservação desses recursos.

8) Além do projeto das praças auxiliares, igual solicitação faz-se necessária, particularmente, nas obras de transposição do Canal do rio Juquerí (em Mairiporã), dos rios Jaguari e Camanducaia, ao Norte do município de Vargem, já que essas interferências dar-se-ão junto ao curso d'água e imediatamente a montante das represas da Sabesp.

9) A obra deverá afetar, principalmente:

o movimento - tempo, intensidade e forma - de ocupação e os tipos de uso de todas as bacias contribuintes, notadamente dos reservatórios Paiva Castro e Jaguari/Jacareí, não devendo ser desconsideradas as interferências diretas e indiretas nas bacias dos reservatórios Cachoeira e Atibainha que foram desconsideradas e não relevadas no EIA/RIMA;

em decorrência do exposto acima, acarretará o agravamento das atuais pressões políticas e sociais correlacionadas com usos lúdicos e para lazer na represa Paiva Castro (e Atibainha);

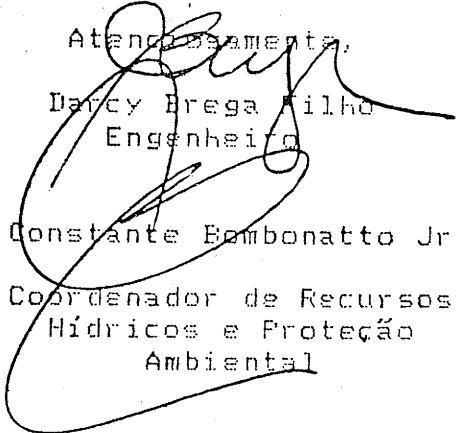
ainda que o RIMA faça menção à ocorrência de tais pressões, não as quantifica e nem analisa as consequências e os possíveis comprometimentos ambientais e sanitários que estariam a elas associados e, especialmente, o comprometimento da qualidade das águas desses mananciais;

sem dúvida, ocorrerão contribuições negativas aos processos de assoreamento do reservatório Paiva Castro e Jaguari/Jacareí, por impactos diretos e/ou indiretos das obras, mesmo mediante a adoção de medidas preventivas;

O RIMA é omissivo (aponta, mas não esclarece!) quanto às medidas preventivas de ocorrência de acidentes com cargas perigosas (pg. 105), durante a fase de execução das obras e de operação da rodovia, principalmente e no trecho Vargem - Camanducaia onde o traçado da rodovia praticamente margeia e transpõe várias vezes os cursos d'água mais importantes (rios Jaguari e Camanducaia).

- 10) Quanto aos processos de intensificação do uso recreacional do reservatório Paiva Castro, advindos da duplicação da rodovia e não relevados no RIMA (e suas respectivas consequências ambientais e sanitárias), hoje este já é um problema bastante sério que a Sabesp vem enfrentando. Em que pese os esforços envidados até o momento (inclusive com a participação de diversos órgãos municipais e estaduais, inclusive do próprio IER), essas ações não têm alcançado resultados positivos. A obra com certeza agravará sobremaneira esse problema, e entendemos ser necessária uma eficiente medida mitigadora a ser contemplada nos EIA/RIMA
- 11) No rol das medidas mitigadoras contidas no RIMA, existe uma proposta para criação de uma APA localizada ao sul do território de Minas Gerais. Por um lado, esta medida vem ao encontro dos interesses da Sabesp, mas, de modo contrário, promove um "esvaziamento" de uma outra proposta com a mesma finalidade que já foi preliminarmente estudada, delimitada e articulada (e já aprovada) pelos IBAMA - SEMA - SABESP e ENTIDADES AMBIENTALISTAS, visando a re-ratificação dos atuais limites para a ampliação da APA Mantiqueira, além da sua mais breve regulamentação e operação gerencial.
- 12) Algumas medidas mitigadoras devem passar por uma revisão a fim de serem ampliadas conceitual e funcionalmente para abranger outros aspectos ambientais correlacionados com a conservação dos ecossistemas que serão afetados. Dentre elas, encontram-se as medidas de recomposição vegetal em faixas marginais aos cursos d'água (ou reflorestamento em faixa ciliar) e as de reflorestamento das faixas de domínio da rodovia com objetivos paisagísticos, ambas a serem ampliadas no sentido ecológico e ecossistêmico, para quais sugere-se seja solicitado projetos específicos para análise oportuna.

Atenciosamente,

  
Darcy Brega Filho  
Engenheiro

Constante Bombonato Jr.  
Coordenador de Recursos  
Hídricos e Proteção  
Ambiental



# Parecer Técnico

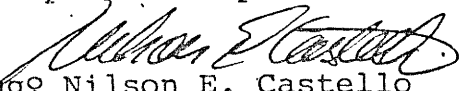
Nº 026/93

ASSUNTO  
DUPLICAÇÃO DA RODOVIA FERNÃO DIAS

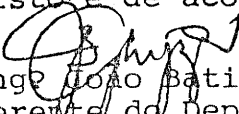
C.M.E.	UNIDADE
PROJ. GERAL	ETA
Fls. 316	

Da análise do EIA da duplicação da Rodovia Fernão Dias, listamos abaixo os aspectos relevantes à SABESP, no que diz respeito mais especificamente à Bacia de drenagem do Sistema Produtor de Água Cantareira:

1. a nota técnica emitida pela MTDR consubstancia as principais preocupações da SABESP relativas à conservação da qualidade das águas do Sistema Cantareira;
2. enfatizamos alguns tópicos de maneira sintética, que consideramos não suficientemente aprofundados ou mesmo não considerados no Estudo em tela;
  - durante a execução das obras, os riscos de acidentes com cargas tóxicas que podem afetar a qualidade das águas do Sistema Cantareira, poderão ser maximizados pelo incremento no tráfego de caminhões e equipamentos utilizados nas obras;
  - seria importante a participação da SABESP na fiscalização da implementação das medidas mitigadoras a serem aplicadas na execução dos movimentos de terra, na operação das áreas de empréstimo a fim de se minimizar o assoreamento dos cursos d'água e reservatórios do Sistema Cantareira;
  - a regulamentação do uso e ocupação do solo na Bacia Hidrográfica do Alto Piracicaba, que abastecem os Reservatórios do Sistema Cantareira é imprescindível para garantir a manutenção da qualidade das águas do manancial. A fiscalização e observância desta regulamentação deverá ser estudada e planejada dentro do escopo do projeto de duplicação da BR.381;
  - no detalhamento do projeto da duplicação, deverão ser previstas proteções especiais nos pontos críticos de cruzamento da Rodovia com a rede hídrica do Sistema Cantareira, como por ex: reforços estruturais nas pontes e nas faixas de domínio da Rodovia que impeçam que veículos de transporte de cargas perigosas possam se projetar nos rios e represas;
3. observados os cuidados e implementados os programas previstos no empreendimento, através do EIA, que deverão ter seu detalhamento aprofundado antes do efetivo início das obras, a duplicação da Rodovia Fernão Dias não deverá causar conflitos de usos importantes para o abastecimento de água da RMSP.

  
Engº Nilson E. Castello

Visto e de acordo:

  
Engº João Batista Ghizzi  
Gerente do Departamento do  
Meio Ambiente - ETA

NEC: ang  
17.05.93





Do \_\_\_\_\_ Número \_\_\_\_\_ Ano \_\_\_\_\_ Rubrica \_\_\_\_\_

D.L.

DER

Ampliação da Rodovia Fernão Dias

INFORMAÇÃO D.L. nº 459/93

D.L.

SENHORA RESPONSÁVEL

Trata-se de parecer, nos termos da Legislação de Proteção aos Mananciais, Lei Estadual 898/75, Lei Estadual 1172/76 e Decreto 9714/77, quanto à ampliação da Rodovia Fernão Dias, no trecho abrangido pela citada legislação, entre os km 58,850 e 71,500, aproximadamente.

A análise técnica deste Departamento foi desenvolvida com base nos elementos constantes do Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), entregue a esta Secretaria pelo DER, verificando-se que a duplicação se dará ao longo da rodovia já existente, ora pelo lado direito, ora pelo lado esquerdo.

O traçado proposto secciona e margeia diversas áreas de la. Categoria - matas e faixas de entorno de corpos d'água, definidas pelo artigo 2º da Lei Estadual nº 1172/76 que, por constituírem áreas "non aedificandi", requerem um tratamento especial, a fim de se evitar danos à bacia hidrográfica protegida.

Apesar de projetos desta natureza indubitavelmente acarretarem na indução da ocupação de áreas lineares e regiões atendidas, constatando-se no presente caso, o agravamento destes fatores pela ausência de Plano Diretor no Município de Mairiporã, que sofrerá, diretamente, os impactos sócio-econômicos desta implantação, é notória a necessidade da duplicação, face ao grande volume de tráfego na principal via de ligação entre São Paulo e Minas Gerais,



C. M. E. B. P.
PROJ. GERAL 20693
312

Do \_\_\_\_\_ Número \_\_\_\_\_ Ano \_\_\_\_\_ Rubrica \_\_\_\_\_

D.L.

o que permitirá a redução do tempo de viagem e do risco de acidentes.

À vista do exposto, a proposta é aceita - vel.

Considerando tratar-se de obra pública, o projeto correspondente deverá ser submetido ao licenciamento deste Departamento, nos termos do artigo 7º, da Lei Estadual 898/75.

Nestas condições, o desenvolvimento do projeto e sua execução deverá observar as seguintes recomendações técnicas:

a) o traçado da rodovia deverá evitar, no máximo, as intervenções em áreas de la. Categoria - matas e faixas ao longo dos corpos d'água;

b) a eventual transposição de corpos d'água e a execução de obras nas proximidades destes deverá contemplar as medidas necessárias a fim de se evitar processos erosivos e o conseqüente assoreamento destes;

c) deverão ser evitados pontos de empréstimo e bota-fora no trecho localizado em área de proteção aos mananciais. Quando estritamente necessário, tais intervenções não poderão ocorrer em áreas de la. Categoria, devendo, ainda, ser objeto dos correspondentes estudos de recuperação (empréstimos), disposição adequada (bota-fora) e drenagem;

d) os movimentos de terra decorrentes da implantação da rodovia, deverão ser executados de forma a evitar-se a erosão e conseqüentemente, o assoreamento de fundo de vale, prevendo-se as necessárias obras de drenagem e o recobrimento vegetal das áreas expostas;



Do \_\_\_\_\_ Número \_\_\_\_\_ Ano \_\_\_\_\_ Rubrica \_\_\_\_\_

D.L.

e) no referido trecho em áreas de proteção aos mananciais, deverá ser evitada a implantação de alojamentos em virtude do impacto gerado pelos efluentes sanitários e conseqüente adensamento;

f) os canteiros de obras deverão ser dotados de infraestrutura sanitária adequada à Lei de Proteção aos Mananciais e à NBR 7229, de março de 1982;

g) o projeto deverá evitar, ao máximo, acessos às áreas lindeiras, de proteção aos mananciais, buscando-se o seu bloqueio, exceto quanto ao acesso à Mairiporã. As estradas de serviço, quando estritamente necessárias deverão ser objeto de estudo prévio por este Departamento, visando minimizar os danos ambientais decorrentes de sua implantação; e

h) os pontos críticos, de transposição de corpos d'água, deverão ser objeto de obras específicas (defensas de concreto, áreas de escape, etc) que evitem a ocorrência de acidentes que possam acarretar na contaminação dos mananciais e seus contribuintes, por cargas perigosas.

A implantação da obra no trecho localizado em área de proteção aos mananciais será objeto de acompanhamento e fiscalização deste Departamento.

Finalmente, cabe esclarecer que o corpo técnico deste Departamento encontra-se à disposição para prestar eventuais esclarecimentos.

Segue, em anexo, planta do Sistema Cartográfico Metropolitano, com a delimitação das áreas de 1ª Categoria.

\*



C. M. E. B. P.	
PROT. GEN. 20693	
Fls. 318	

Do \_\_\_\_\_ Número \_\_\_\_\_ Ano \_\_\_\_\_ Rubrica \_\_\_\_\_

D.L.

São Paulo, 17 de maio de 1993.

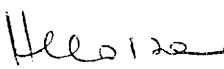
  
JOÃO LUIZ DE JESUS PEREIRA  
CREA 17.208/D

  
PEIRI

DUSM

SENHOR DIRETOR

- De acordo.
- Sugere-se o encaminhamento do presente ao DAIA.  
D.L., em 17 de maio de 1993.

  
M. HELOÍSA P. LIMA DE ASSUMPTÃO

Divisão de Licenciamento

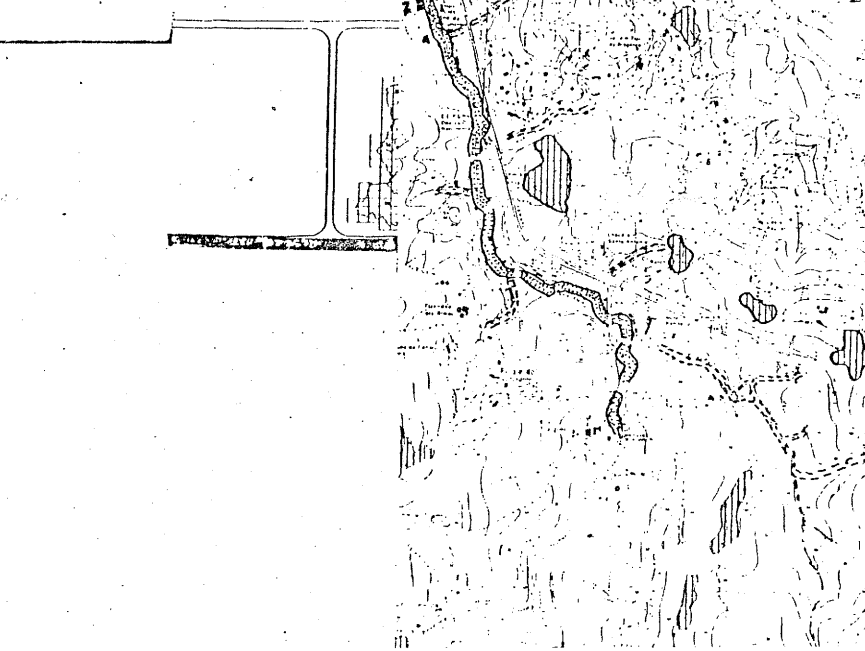
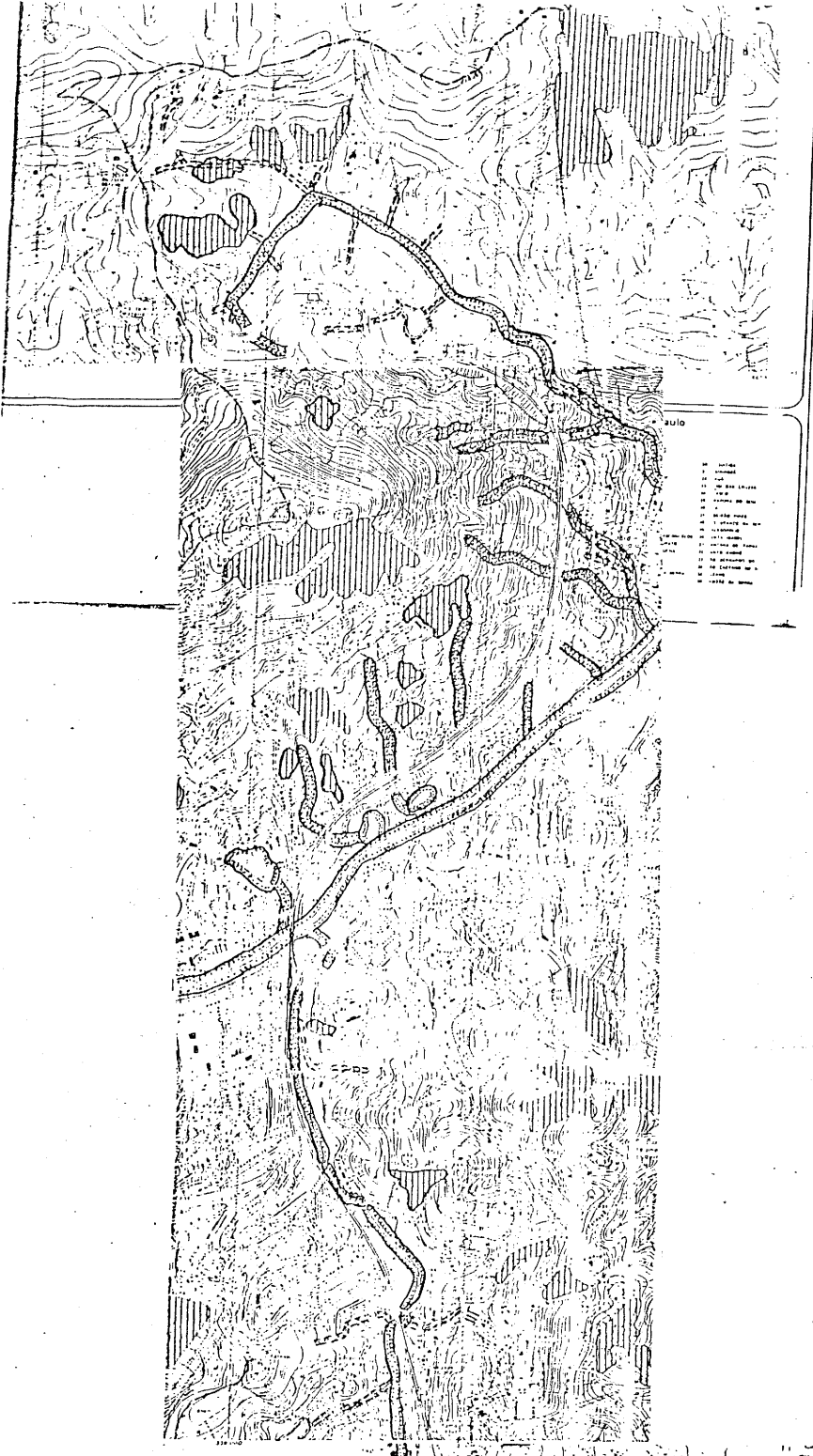
Diretora

- De acordo.
- Encaminhe-se ao DAIA.  
DUSM, em 17 de maio de 1993.

  
ARUNTHO SAVASTANO NETO

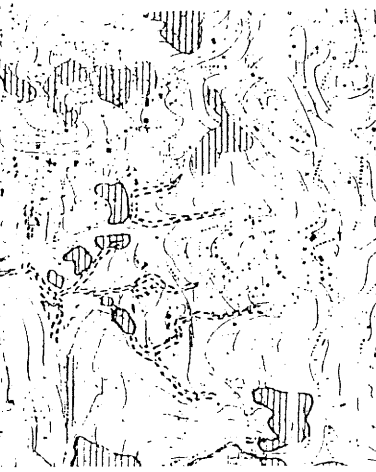
Departamento de Uso do Solo Metropolitano

Diretor



PROYECTO FINALIST  
 DELIMITADA CONIEM:  
 1. 15 DE OCT 20 - VILLA III - 20m  
 2. 10 DE OCT 20 - VILLA IV - 05m  
 3. 15 DE OCT 20 - VILLA V - 10m

40 PARR. 20 - 200000





SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE  
COORDENADORIA DA PESQUISA DE RECURSOS NATURAIS  
DEPARTAMENTO ESTADUAL DE PROTEÇÃO DE RECURSOS NATURAIS

Rua Tabapuã, 81 — Itaim-Bibi — Capital

MODELO A

Fis. 3-01

Informação

Autos n.º

Interessado:

Assunto:

C. M. E. B. P.
PROJ. GERAL 1206/93
Ns. 319
a)

- 1- Visto.
- 2- Tendo em vista a necessidade da manifestação do nosso Departamento, para apreciação pelo DAIA do projeto de duplicação da Rodovia Fernão Dias, trecho do Estado de São Paulo, apresentado em forma de EIA/RIMA, foi feita vistoria por técnicos da Regional Centro Paulista e Regional Metropolitana de São Paulo onde observou-se apenas a vegetação que será diretamente afetada com a duplicação, isto é, as áreas contíguas à rodovia existente, ocasião em que constatamos o seguinte:
  - a) O trecho da Rodovia no Estado de São Paulo corresponde a aproximadamente 80 Km.
  - b) Através de observação visual, contamos 20 (vinte) fragmentos florestais significativos em diferentes estádios sucessionais que não foram demarcadas na planta apresentada no EIA/RIMA. Há além destas, outras manchas menores e bolsões de árvores nativas isoladas, que deverão ser descritas e mensuradas em planta 1:10.000 a ser apresentada na ocasião da solicitação de autorização de desmatamento, já indicadas as áreas onde serão efetuadas as compensações em área equivalente às desmatadas de acordo com a lei 5255 de 22.07.86. Deve-se também descrever as áreas de preservação permanente a serem utilizadas.
  - c) A metodologia utilizada para obtenção das plantas apresentadas no EIA/RIMA, intituladas uso do solo/vegetação, é adequada apenas a nível macro. Comparando as manchas de vegetação nativa destas plantas, com as plantas do projeto olho-verde em es-

Segue ...



SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE  
COORDENADORIA DA PESQUISA DE RECURSOS NATURAIS  
DEPARTAMENTO ESTADUAL DE PROTEÇÃO DE RECURSOS NATURAIS

Rua Tabapuã, 81 — Itaim-Bibi — Capital

MODELO A

Fis. 02.

Informação

Autos n.º

Interessado:

Assunto:

- cala 1:50.000 (anexo 1,2 e 3), obtidas através da interpretação de imagens de satélite Land-Sat, observa-se grandes diferenças.
- d) Em consulta às folhas do Olho Verde (anexo 1,2 e 3) observou-se que do Km 0 ao 45 a densidade de vegetação é mais baixa que o restante do trecho (exceto quando chega na metrópole), ocorrendo muitas árvores isoladas inclusive com espécies típicas do cerrado. De Atibaia na direção de São Paulo, há um aumento da densidade de vegetação, ocasião em que a rodovia passa próximo à Serra da Pedra Vermelha, ocorrendo aí as florestas ombrófilas densas e estacionais semi-decíduas. A partir de então, mantém-se este padrão quase que uniforme até atingir o Parque Estadual da Cantareira onde há a mais exuberante vegetação representativa de Floresta Ombrófila densa com características decíduais. Observamos então, que o trecho de São Paulo é uma região de transição onde ainda há influências das chuvas proveniente de massas litorâneas e quanto mais se caminha para o interior vai tornando-se mais seco.
- e) No EIA/RIMA, observamos a ausência de estudos da dinâmica de população da fauna e da implicação que a duplicação traria para estas populações. As espécies animais listadas no EIA/RIMA nos mostra a existência de apenas 3 (três) espécies de aves em extinção em todo o percurso. No entanto, em trabalho apresentado no 2º Congresso Nacional sobre Essências Nativas - Instituto Florestal março e abril/92, de autoria de Brandão, LP e Teodoro Jr., observou-se que só no P.E. da Cantareira há 13 espécies de animais em extinção.

Segue ...



SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE  
COORDENADORIA DA PESQUISA DE RECURSOS NATURAIS  
DEPARTAMENTO ESTADUAL DE PROTEÇÃO DE RECURSOS NATURAIS

Rua Tabapuã, 81 — Itaim-Bibi — Capital

MODELO A

Fis. 03

Informação

Autos n.º

Interessado:

Assunto:

C.M.E.B.P.
PROJ. GERAL 206/93
N.º 305
a)

- 3- Como medida de compensação e, sob a anuência do Instituto Flores-  
tal, sugerimos que a duplicação preveja uma passagem de animais -  
silvestres de no mínimo 500 metros livres entre as duas partes do  
parque que ela corta. Esta passagem pode ser feita com a constru-  
ção de um viaduto com pista no dois sentidos, inutilizando-se o -  
trecho existente e recuperando-o, substituindo-o pelo viaduto que/  
permitiria a passagem de animais por baixo. (Anexo 4)
- Esta passagem possibilitará uma troca genética entre as popula- /  
ções das duas partes do parque, evitando-se a consanguinidade e re-  
duzindo a chance de extinção de várias espécies.
- 4- Ressaltamos que o manejo e técnicas utilizadas ao proceder as -/  
obras deverão seguir a legislação vigente, evitando-se técnicas -  
que causem erosão acelerada, assoreamentos, queimada e outros tipos  
de danos ambientais.
- 5- Por envolver corte de vegetação de Mata Atlântica e utilização de  
área de preservação permanente, solicitamos o envio do processo -  
ao IBAMA para manifestação com proposta de aprovação do projeto -  
de acordo com art. 3º parágrafo único do Código Florestal, condi- /  
cionado ao cumprimento dos itens descritos acima.
- 6- Solicitamos também o envio de cópia deste parecer ao DAIA para -/  
providências.
- 7- À Consideração Superior.

04.05.93

Eng.º Agr.º J. Renato D. R. Ruyel  
D.P.R.N. - CREA 80.528/D  
RG. 4.850.859

ENG.º AGR.º PAULO ROBERTO DAVID DE ARAUJO  
CREA 133.473  
Equipe Técnica de São Paulo

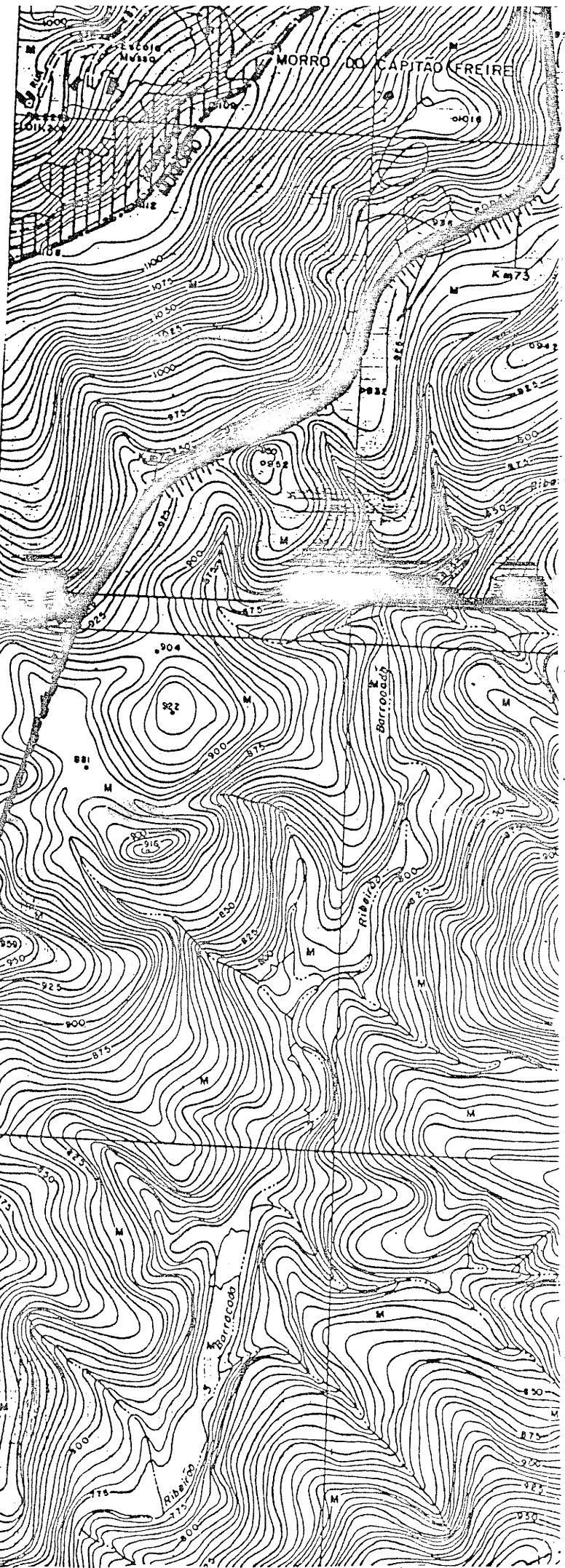


Sist. Cartográfico Metropolitano  
ESC. 1:10.000

folha 3441  
3442  
3426

- viaduto proposto
- Rodovia existente
- |||| trecho a ser recuperado

A  
N



C.M.E.B.P.
PROJ. GERAL 20643
Nº 321
a)

PARECER TÉCNICO DO  
INSTITUTO FLORESTAL  
SOBRE O EIA/RIMA  
DA DUPLICAÇÃO DA  
RODOVIA FERNÃO DIAS  
(BR- 381)

## INTRODUÇÃO

A região objeto do EIA/RIMA da Rodovia Fernão Dias no Estado de São Paulo envolve uma responsabilidade do Instituto Florestal muito maior do que se possa imaginar à primeira vista, extrapolando os limites do Parque da Cantareira que é a área sob sua administração direta.

Pela sua atribuição institucional, definida no Decreto nº 11.138, de 03 de fevereiro de 1970, ao Instituto Florestal compete estudar, propor e executar medidas de conservação florestal para subsidiar a política florestal do Estado.

Sob o ponto de vista político, somente a perspectiva histórica pode ajudar a compreender o processo. Foi somente a partir do momento da criação de um órgão responsável pela gestão das florestas do Estado que se vem conseguindo proteger os espaços florestais estratégicos, malgrado as pressões e os interesses econômicos sobre eles. Todos conhecemos a luta da direção do Horto Botânico (atual Instituto Florestal) na virada do século para por fim à ação dos carvoeiros sobre as florestas da Cantareira. Antes disso, nenhuma ação conseguiu enfrentar a devastação que justificava a especulação imobiliária no entorno da capital apoiando-se no interesse social. E os nossos míopes dirigentes do passado, embriagados pelo imediatismo não conseguiram ter a postura do estadista que deve estar com sua ação no presente mas os olhos no futuro. O resultado foram os incríveis índices de áreas verdes que sobraram para a capital paulistana. Citariamos apenas o exemplo das coberturas protetivas destruídas nas antigas áreas de mananciais da capital, que teriam respondido à necessidade social de hoje.

Os nossos homens do passado não conseguiram vislumbrar porque apenas viram o seu valor monetário e as "economias" da primeira metade do século XIX, as quais constituem as deseconomias de hoje. Era no Morro do Caaguaçu que se localizavam o tanque Municipal e o tanque de Santa Tereza, que captavam as águas das nascentes do Anhangabaú para abastecimento; no outro vale ficava o tanque Reúno, que coletava as águas dos rios Mandiocal, Saracura e Saracura-mirim na vertente do espigão da Paulista, águas estas que também vinham ter ao Anhangabaú.

A bacia de captação dos tanques Municipal e de Santa Tereza estão hoje cortadas pela avenida 23 de Maio; a do tanque Reúno pela avenida 9 de Julho. O Parque Estadual da Cantareira foi atravessado nos anos 50 pela Rodovia Fernão Dias e hoje a Área de Proteção de Mananciais da cidade de São Paulo, ampliada até próximo à divisa do Estado de Minas Gerais está sendo objeto da duplicação desta via com grandes impactos para o meio ambiente, criando estímulos para a ocupação urbana e especulação imobiliária deste espaço estratégico para a cidade de São Paulo. O Sistema Cantareira, principal fonte de abastecimento da cidade hoje, é suprido

C.M.E.B.P.
PROT. GERAL
322
20693

pelos reservatórios Jaguari e Jacareí, na região de Bragança Paulista, a 70 Km da Capital e serve 37 municípios da Grande São Paulo com suas águas.

Toda esta região está sendo objeto da travessia da Fernão Dias duplicada.

## 1. ANTECEDENTES

### 1.1. Duplicação da Rodovia Fernão Dias - BR-381

A Rodovia Federal Fernão Dias (Br-381) liga a região metropolitana de São Paulo, no Estado de São Paulo à região metropolitana de Belo Horizonte em Minas Gerais. Entregue ao tráfego no final da década de 50 desempenha importante papel na economia racional através de produção de bens e serviços pelas cidades situadas ao longo de seu eixo. Estando suas condições de suporte de trânsito saturado é proposto sua duplicação ao longo de toda sua extensão a qual importa em 563 quilômetros.

Ao longo de seu percurso, no Estado de São Paulo, atravessa a A.P.A. da bacia hidrográfica do Rio Piracicaba e do Rio Juqueri Mirim e o Parque Estadual da Cantareira, o qual seu motivo de nossas considerações sobre a pertinência e precauções de duplicação da citada rodovia em seu interior.

### 1.2. O Parque Estadual da Cantareira

O atual Parque Estadual da Cantareira é originário da aquisição de diversas glebas de terra, a partir do final do século passado, para captação de água de seus mananciais objetivando o abastecimento da cidade de São Paulo. A princípio era administrada pela repartição de água e esgoto (R.A.E), para a partir de 1911 passar a ser gestão conjunta com o Serviço Florestal, atual Instituto Florestal, mediante a criação de guarda florestal, com intuito de fiscalização das matas protetoras de suas águas. Dessa data em diante uma estreita ligação entre duas entidades passou a se desenvolver, ficando a unidade conhecida como Reserva Estadual da Cantareira, até ser elevada a categoria de manejo de Parque Estadual por força do artigo 11 do Decreto Estadual nº 41.626 de 30 de janeiro de 1963, o qual regulamentou a Lei Estadual nº 6.884, de 29 de agosto de 1962, que dispõe sobre parques, florestas e manumentos naturais.

O Parque apresenta uma área de 7900 ha, situa-se na Serra da Cantareira e abrange área dos municípios de São Paulo, Mariporã, Caieiras e Guarulhos.

## 2. LEGISLAÇÃO DE PROTEÇÃO AO PARQUE ESTADUAL DA CANTAREIRA

Diversas legislações vigoram no sentido de proteção da unidade em caráter amplo, quais sejam: Lei Federal nº 4.771/65 - Código Florestal, Lei Federal nº 5.197/67 - Código de Fauna, Lei Federal nº 7.347/85, Constituição Federal (artigo 225), Resolução CONAMA 001/86, Decreto Federal 95.733/88, Resolução CONAMA 10/87, Resolução CONAMA 13/90, Decreto Federal 750/93, Lei Estadual nº 6.884/62, Decreto Estadual nº 41.626/63, Lei Estadual nº 898/75, Decreto Estadual nº 8.468/76, Decreto Estadual nº 25.341/86, Constituição do Estado de São Paulo.

### 2.1. Travessia do Parque pela duplicação da Fernão Dias

As legislações acima citadas, em seu todo ou em parte, disciplinam o uso e as possibilidades de alteração de trechos das Unidades de conservação e as medidas mitigadoras dos danos a serem causadas ao ambiente natural protegido por essas unidades.

Assim sendo, a travessia do parque deve ser analisada sob o ponto de vista ambiental e bom senso.

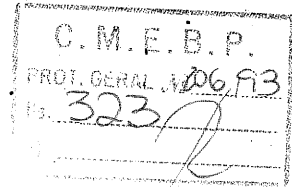
O Código Florestal que norteia a utilização racional das áreas de preservação permanente, dá abertura para supressão de parte de sua vegetação através do artigo 3º, alínea "e" bem como do parágrafo 1º, porém condicionando-a a prévia autorização do poder público.

Por outro lado o mesmo código estabelece restrições no tocante a qualquer forma de exploração dos recursos naturais nos parques, conforme segue:

Art. 5º.....  
Parágrafo único - Ressalvada a cobrança de ingressos a visitantes, cuja receita será destinada em pelo menos 50% (cinquenta por cento) ao custeio da manutenção e fiscalização, bem como de obras de melhoramento em cada unidade, é proibida qualquer forma de exploração dos recursos naturais nos parques e reservas biológicas criados pelo Poder Público na forma deste artigo (Lei 7.875, de 13/11/1989).

A defesa das áreas naturais, também está prevista na Constituição Federal - Artigo 225 e parágrafos e a condição de cada Estado Legislar concorrentemente com a União em matéria ambiental está prevista no artigo 24 de nossa Carta Magna.

A Resolução CONAMA 001/86 estabelece a necessidade de realização do estudo de impacto ambiental e seu respectivo relatório para toda obra de grande porte que possa modificar o meio ambiente.



A Constituição Federal, em seu Capítulo VI, que dispõe sobre o Meio Ambiente, estabelece diretrizes para utilização de espaços protegidos, tal como depreende-se pelos parágrafos:

Art. 225 - .....

Parágrafo 1º - .....

IV - exigir, na forma da Lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade

Parágrafo 4º - A Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, Pantanal Matogrossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional e sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais. (O grifo é nosso.)

Para toda obra de grande porte, que possa causar danos ambientais, a legislação brasileira contempla, além da obrigatoriedade de elaboração de EIA-RIMA, a obrigatoriedade de ressarcimento ao bem lesado. Tal matéria é regida pela Resolução CONAMA 10/87 que assim diz:

Art. 1º - Para fazer face à reparação dos danos ambientais causados pela destruição de florestas e outros ecossistemas, o licenciamento de obras de grande porte, assim considerado pelo órgão licenciador com fundamento no RIMA terá sempre como um dos seus pré-requisitos, a implantação de uma estação Ecológica pela entidade ou empresa responsável pelo empreendimento, preferencialmente junto à área.

Art. 2º - O valor da área a ser utilizada e das benfeitorias a serem feitas para o fim previsto no artigo anterior, será proporcional ao dano ambiental a ressarcir e não poderá ser inferior a 0,5% (meio por cento) dos custos totais previstos para a implantação dos empreendimentos.

A mesma questão também é respaldada pelo Decreto Federal nº 95.733 de 12 de fevereiro de 1988, que dispõe sobre a inclusão, no orçamento dos projetos e obras federais, de recursos destinados a prevenir ou corrigir os prejuízos de natureza ambiental, cultural e social decorrente da execução desses projetos e obras.

O citado decreto assim versa sobre a matéria:

Art. 1º - No planejamento de projetos e obras, de médio e grande porte, executados total ou parcialmente com recursos federais, serão considerados os efeitos de caráter ambiental, cultural e social, que esses empreendimentos possam causar ao meio considerado.

Parágrafo Único - Indentificados efeitos negativos de natureza ambiental, cultural e social, os órgãos e entidades federais incluirão no orçamento de cada projeto ou obra, dotações correspondentes, no mínimo, 1% (um por cento) do

mesmo orçamento destinadas à prevenção ou à correção desses efeitos.

.....  
Art. 3º - Os recursos, destinados à prevenção ou correção do impacto negativo causado pela execução dos referidos projetos e obras, serão repassados aos órgãos ou entidades públicas responsáveis pela execução das medidas preventivas ou corretivas, quando não afeta ao responsável pelo projeto ou obra.

Objetivando a adequada orientação quanto ao licenciamento de ordenamento de atividades no entorno das unidades de conservação a Resolução CONAMA 13/90, assim diz:

.....  
Art. 1º - O órgão responsável por cada Unidade de Conservação, juntamente com os órgãos licenciadores e de meio ambiente, definirá as atividades que possam afetar a biota da Unidade de Conservação.

Art. 2º - Nas áreas circundantes das Unidades de Conservação, num raio de dez quilômetros, qualquer atividade que possa afetar a biota, deverá ser obrigatoriamente licenciada pelo órgão ambiental competente.

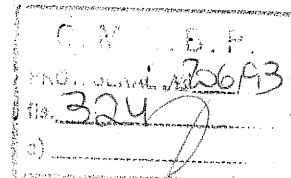
Paragrafo único - O licenciamento a que se refere o caput deste artigo só será concedido mediante autorização do órgão responsável pela administração da Unidade de Conservação.

O Parque Estadual da Cantareira é revestido pela vegetação típica de Mata Atlântica, para o que se depreende outro documento legal elaborado especificamente para tal tipo de cobertura vegetal; qual seja o Decreto Federal nº 750, de 10 de fevereiro de 1993, que diz verbis:

.....  
Art. 1º - Ficam proibidos o corte, a exploração e a supressão de vegetação primária ou nos estágios avançado e médio de regeneração da Mata Atlântica.

Paragrafo único. Excepcionalmente, a supressão da vegetação primária ou em estágio avançado e médio de regeneração da Mata Atlântica poderá ser autorizada, mediante decisão motivada do órgão estadual competente, com anuência prévia do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, informando-se ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, quando necessária à execução de obras, planos, atividades ou projetos de utilidade pública ou interesse social, mediante aprovação de estudo e relatório de impacto ambiental.

.....  
Art. 4º - A supressão e a exploração da vegetação secundária, em estágio inicial de regeneração da Mata Atlântica, serão regulamentadas por ato do IBAMA, ouvidos o órgão estadual competente e o Conselho Estadual do Meio Ambiente respectivo, informando-se ao CONAMA. Paragrafo único. A supressão ou exploração de que trata este artigo, nos Estados em que a vegetação remanescente da Mata Atlântica seja inferior a cinco por cento da área original, obedecerá o que estabelece



o paragrafo único do art. 1º Deste Decreto.

Art. 7º - Fica proibida a exploração de vegetação que tenha a função de proteger espécies da flora e fauna silvestres ameaçadas de extinção, formar corredores entre remanescentes de vegetação primária ou em estágio avançado e médio de regeneração, ou ainda de proteger o entorno de unidades de conservação, bem como a utilização das áreas de preservação permanente, de que tratam os arts. 2 e 3 da Lei nº 4.771, de 15 de setembro de 1965.

A nível estadual, por se tratar a região onde encontra-se o Parque Estadual da Cantareira de área de mananciais, a mesma é regida pela Lei Estadual nº 898, de 18 de dezembro de 1975, o qual declara como área de proteção diversos setores do Parque, a saber:

Art. 2º - São declaradas áreas de proteção e, como tais reservadas, as referentes aos seguintes mananciais, cursos e reservatórios de água e demais recursos hídricos de interesse da Região Metropolitana da Grande São Paulo:

II - Reservatórios do Cabuçu, no Rio Cabuçu de Cima, até a barragem no Município de Guarulhos;

III - Reservatórios da Cantareira, no Rio Cabuçu de Baixo, até as barragens no Município de São Paulo;

IV - Reservatório do Engordador, até a barragem no Município de São Paulo;

A Lei Estadual nº 1172, de 17 de novembro de 1976, que delimita as áreas de proteção relativas aos mananciais, cursos e reservatórios de água, referidos no artigo 2º de Lei Estadual nº 898/75; assim se repressa sobre sua utilização:

Art. 2º - Nas delimitações de que trata o artigo anterior, constituem áreas ou faixas de 1ª categoria ou de maior restrição:

I - Os corpos de água;

II - A faixa de 50 metros de largura, medida em projeção horizontal, a partir da linha de contorno correspondente ao nível de água máxima dos reservatórios públicos, existentes e projetados;

III - A faixa de 20 metro de largura, medida em projeção horizontal, a partir dos limites do álveo, em cada uma das margens dos rios referidos no artigo 2º da Lei nº 898, de 18 de dezembro de 1975, e de seus afluentes primários, bem como em cada uma das margens dos afluentes primários dos reservatórios públicos, existentes e projetados;

Art. 11 - Nas áreas ou faixas de 1ª categoria ficam proibidos o desmatamento, a remoção da cobertura vegetal existente e a movimentação de terra, inclusive impréstimos e bota-fora, a menos que se destinem aos serviços, obras e edificações mencionadas no artigo 10.



A categoria de manejo de Parque é sem dúvida, a mais bem conceituada e consagrada tanto a nível mundial quanto nacional. Tal afirmação procede, conforme pode ser verificado pela edição de texto legal que regulamenta a figura Parque, haja vista o Decreto Estadual nº 25.341, de 4 de junho de 1986, que aprova o regulamento dos Parques Estaduais Paulistas, que normatiza e disciplina as atividades passivas de ocorrência na unidade de conservação, de onde podemos citar:

.....  
Art. 1º - Este Regulamento estabelece as normas que define e caracterizam os Parques Estaduais.

Paragrafo 1º - Para os efeitos deste Regulamento consideram-se Parques Estaduais as áreas geográficas delimitadas, dotadas de atributos naturais excepcionais, objeto de preservação permanente, submetidas à condição de inalienabilidade e indisponibilidade no seu todo.

Paragrafo 2º - Os Parques Estaduais destinam-se a fins científicos, culturais, educativos e recreativos e, criados e administrados pelo Governo Estadual, constituem bens do Estado destinados ao uso do povo, cabendo às autoridades, motivadas pelas razões de sua criação, preservá-los e mantê-los intocáveis.

Paragrafo 3º - O objetivo principal dos Parques Estaduais reside na preservação dos ecossistemas englobados contra quaisquer alterações que os desvirtuem.

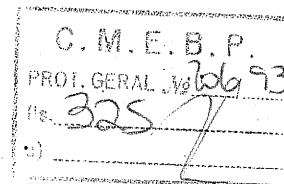
.....  
Art. 24 - É vedada a execução de obras que visem à construção de teleféricos, ferrovias, rodovias, barragens, aquedutos, oleodutos, linhas de transmissão ou outras, que não sejam de interesse do Parque Estadual.

Finalizando, a Constituição do Estado de São Paulo, em seu Capítulo IV, abarca as questões do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e do Saneamento, estabelece especial proteção às unidades de conservação e aos grandes biomas existentes em nosso Estado conforme citamos:

Art. 193 - O Estado, mediante lei, criará um sistema de administração da qualidade ambiental, proteção, controle e desenvolvimento do meio ambiente e uso adequado dos recursos naturais, para organizar, coordenar e integrar as ações de órgãos e entidades da administração pública direta e indireta, assegurada a participação da coletividade, com o fim de:

.....  
III - definir, implantar e administrar espaços territoriais e seus componentes representativos de todos os ecossistemas originais a serem protegidos, sendo a alteração e supressão, incluindo os já existentes, permitidas somente por lei;

.....  
Art. 196 - A Mata Atlântica, a Serra do Mar, a Zona Costeira, o Complexo Estuarino Lagunar entre Iguape e Cananéia, os



Vales dos Rios Paraíba, Ribeira, Tietê e Paranapanema e as unidades de conservação do Estado são espaços territoriais especialmente protegidos e sua utilização far-se-á na forma da lei, dependendo de prévia autorização e dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente.

### 3- CRÍTICAS AOS ESTUDOS DO EIA-RIMA

#### 3.1. - SÓCIO-ECONÔMICO

Com relação ao Estudo de Impacto ao Meio Sócio-Econômico, as análises feitas dão a impressão de que não se tinha a intenção de levantar os problemas e os pontos críticos para procurar soluções para os seus impactos mas sim que se pretendia justificar uma decisão tomada anteriormente e que agora necessitava do respaldo técnico, que não foi convincente.

Os impactos sócio-econômicos foram analisados como se os únicos pontos de interesse fossem as cidades de Belo Horizonte e São Paulo. É para elas que está voltado o enfoque principal e, pelo que demonstra o estudo, nem mesmo suas regiões metropolitanas como um todo foram consideradas, como se somente tivessem importância os municípios atravessados pela estrada, o que é um absurdo. Nada foi mencionado sobre os impactos dessa duplicação nas outras regiões, principalmente no Porto de Santos. Também sua repercussão no desenvolvimento regional no trecho entre as duas capitais deixou muito a desejar, principalmente considerando-se as tendências de desenvolvimento urbano dos núcleos regionais e o decréscimo dos índices de crescimento das regiões metropolitanas. O que fazer com os deslocamentos de mão de obra que serão induzidos por esta substancial alteração?

Como ficará o suprimento dos serviços públicos, principalmente na área de abastecimento, saneamento, saúde e educação? Quais serão os investimentos a serem feitos nessa área para suprir-se as novas demandas? E como ficará a situação no setor agrícola com este novo apelo para deslocamento da mão de obra rural no atendimento das novas demandas urbanas, sobretudo considerando-se a importância da região em termos de economia baseada no setor agrícola?

Na maior parte do texto tem-se a impressão que o estudo teria sido feito apenas para avaliação das alterações durante a implantação da obra como se o objetivo do EIA/RIMA fosse apenas o de suprir as necessidades das empreiteiras e não o desenvolvimento social e econômico da região.

Com relação aos dados utilizados notamos algumas falhas como:

a)- utilização de índices estatísticos em sua maior parte de 1980, sem considerar as mudanças de tendências nesse período;

b)- desencontro de informações de uma parte para outra do estudo, como no caso dos índices de crescimento das regiões metropolitanas.

c)- com relação às organizações não governamentais existentes é de se estranhar que a listagem não tenha 10% das organizações ligadas ao meio-ambiente.

### 3.2- AMBIENTE BIÓTICO E ABIÓTICO

Os dados geomorfológicos, geológicos e de solos, apresentados a nível regional, não são satisfatórios por terem sido elaborados na escala 1:1.000.000, oferecendo fundamentos apenas das principais características de macro compartimentos de ocorrência. Quanto aos elementos vegetação, flora e fauna, a referida escala, ocasiona uma carência de dados regionais, que impossibilita o exame de ocorrências e das interdependências com o elemento fauna e com as próprias variações dos substratos. São apresentados apenas os domínios fitoecclógicos, com observações de caráter geral.

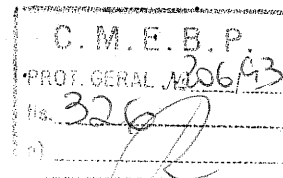
O referencial metodológico utilizado nos estudos dos aspectos físicos ressalta que, a nível de área de influência, os conhecimentos foram fundamentados em cartas de declividades na escala 1:50.000 e no mapeamento a nível das "Unidades Geomorfológicas" (RADAM BRASIL), ou arranjo das formas de relevo fisionomicamente semelhantes em seus tipos de modelado. Os mapeamentos foram executados com base em cartas topográficas 1:50.000, imagens de satélites TM e dados do IPT (1981), executados em escala regional (1:1.000.000).

Os estudos de vegetação a nível de área de influência, também, foram elaborados em escala imprópria para análise local, pois foram executados, como os anteriores, nas escalas 1:1.000.000 e 1:50.000, com pequenos acréscimos de informações.

Ainda quanto ao enfoque metodológico, os estudos referentes aos aspectos bióticos não mencionam a realização de levantamentos de campo, imprescindíveis à caracterização local. Os dados apresentados referem-se a informações bibliográficas e cartográficas, viagens e observações de campo.

Uma informação inaceitável com relação à forma é a afirmação do EIA/RIMA citada abaixo:

" O ruído das explosões, por sua vez, também não deve ser motivo de maiores preocupações, pois embora intenso, não é contínuo, podendo assustar e afugentar os animais (da mesma forma que um trovão), mas nunca afastá-los em definitivo de



seu habitat natural.

Os estudos do meio físico apresentam dados referentes à levantamentos geológicos, geomorfológicos e pedológicos visando detectar situações críticas quanto à erosão, áreas de instabilidade de taludes ao longo da estrada e áreas instáveis das margens dos rios e ainda, da possibilidade de aproveitamento dos recursos naturais. No entanto, a nível local, os estudos de detalhe apresentados nas áreas do Parque, não caracterizam os problemas e não fundamentam os elementos de instabilidade. Não caracterizam também, as áreas de onde a duplicação da estrada deverá retirar materiais para as obras, como mencionadas. Afirmam, apenas, que durante a duplicação, os depósitos de areia, argila e rocha (brita) irão ser explorados em função das necessidades das obras. Não esclarecem, também, onde estes materiais serão britados.

Apesar da afirmação de que todo o traçado recomendado será executado sobre viadutos e túneis com mais 560 m de cortinas atirantadas, a escala do levantamento ao longo da rodovia dentro do Parque, não apresenta detalhes, para avaliação quantitativa dos depósitos solo/rocha a serem desmontados. De acordo com a alternativa 5, apontada pelo RIMA como a mais indicada, no KM 71.8, isto é, nos limites norte do Parque, há proposta de um desmonte de 100.000 m<sup>3</sup> de rocha (Quadro V.1.4.9) e de outros pontos de jazidas. Não apresentam maiores informações.

De acordo com o estudo de potencialidade à erosão, apresentado no EIA, 100% do trecho da duplicação na área do Parque, enquadra-se na categoria de forte potencialidade à escorregamentos, desbarrancamentos, ravinas e outros tipos de erosão associadas aos canais de drenagem pluvial. Afirmam, entretanto que, nos estudos realizados não foram considerados os pequenos cursos d'água e os talwegues (canais utilizados pelo escoamento nos momentos e logo após as chuvas) interceptados pela rodovia, considerados pontos de maior potencialidade à erosão.

Quanto a este aspecto ressalta-se ainda que, apesar de não apresentados pelo EIA, o traçado intercepta uma grande quantidade de canais temporários que conectam as águas superficiais aos canais fluviais. Assim, com os dados do diagnóstico há condições de avaliação dos riscos de contaminação dos mananciais e das águas subterrâneas por acidentes com carga tóxica.

Ainda quanto aos aspectos hidrológicos, a obra deverá causar aumento da turbidez das águas durante as obras. No entanto o EIA não apresenta nenhum estudo a este respeito, afirmando apenas que este " impacto deverá ter pouca representatividade devido ao impacto já existente". Assim, a avaliação das alterações da qualidade da água, fora e dentro do Parque, não foram executadas.

### 3.3- PLANO DE MANEJO

O plano de Manejo para o Parque Estadual da Cantareira, ao estabelecer as zonas de uso da Unidade, o fez dentro de critérios internacionais de Manejo de Áreas Silvestres. Isto posto, a zona de uso intensivo, estabelecida ao longo da rodovia Fernão Dias, foi definida como tal para fins de atividades educacionais e recreativas e não com finalidade de duplicação da rodovia, conforme interpretado pelo EIA/RIMA.

### 4- RECOMENDAÇÕES

- 1- Implantar o projeto de maneira a reduzir ao máximo as operações de cortes e aterros, de modo especial na travessia do Parque Estadual da Cantareira e nos 10 Km de sua zona de influência (Resolução CONAMA 13/90), optando por viadutos ou outras obras de arte de forma a minimizar os impactos ambientais.
- 2- Realizar a supressão da vegetação apenas no nível mínimo indispensável à implantação da rodovia, restringindo-se, no caso dos viadutos, tão somente à base das colunas de sustentação.
- 3- Restringir os acessos de serviço no interior do Parque e em sua área de influência às estradas já existentes.
- 4- As caixas de empréstimo e bota-fora, depósito de entulho, os acampamentos, canteiro de obras, pátios de máquinas, usinas de asfalto e brita, extração de areia e pedra não serão permitidos no interior do Parque e na sua área de influência.
- 5- Relocar os bota-foras previstos pelo EIA/RIMA para áreas frágeis, como várzeas, proximidades de leitos de rios e áreas de influência de reservatórios como o do Jaguarí.
- 6- Substituir as queimadas de madeira, recomendadas no EIA/RIMA pela sua doação ao Instituto Florestal, evitando-se o desperdício.
- 7- Criar sistema de coleta e neutralização de cargas tóxicas oriundas de acidentes ao longo da rodovia, principalmente nas áreas críticas, de mananciais, tais como as bacias do Reservatório Paiva Castro e do Barrocada.
- 8- Proceder ao inventário da fauna a nível de campo, estabelecendo áreas de vida, espécies exigentes em habitat e espécies oportunistas, detectando os corredores de fauna, tendo em vista a adaptação do traçado da pista e os detalhes construtivos para as medidas mitigadoras.

C.M.E.B.P.
PROF. GERAL
Nº. 32

9- Detalhamento das medidas mitigadoras, com monitoramento do Instituto Florestal na área do Parque Estadual da Cantareira e em sua zona de influência.

10- Proceder os mapeamentos de vegetação, geomorfologia e formações superficiais em escala 1:10.000 ao longo da faixa de influência da rodovia (4 Km) na travessia do Parque e em sua área de influência.

11- Projetar e implantar a rodovia no setor de travessia do Parque e, na medida do possível, em sua área de influência como "Rodovia Bloqueada".

12- Implantação de sistema de fiscalização na implantação da obra pelo Instituto Florestal e na área de influência do Parque.

13- Implantação de programa de pesquisa e monitoramento a ser desenvolvido pelo Instituto Florestal visando o acompanhamento das alterações ambientais dentro do Parque e nas suas áreas de influência.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Dado o prazo exíguo para análise deste projeto, valeria a pena levantar o questionamento do modelo de transporte para casos futuros, analisando a matriz energética do Brasil, a exemplo dos países do primeiro mundo que vem adotando outros padrões que dão menor peso aos transporte rodoviário e incentivo aos meios de transporte coletivos.

Isto seria estratégico em função dos altos impactos das rodovias ao meio ambiente e considerando a extinção dos combustíveis fósseis e os baixos índices de conversão energética para a produção de álcool.

O exame do material do EIA/RIMA foi feito considerando os 90 Km percorridos no Estado de São Paulo e, face aos dados apresentados, levantaríamos os seguintes questionamentos:

a)- Apesar da alternativa eleita pelo EIA/RIMA ser a de número 5, e que julgamos a menos impactante dentre as que atravessam o Parque da Cantareira, questionamos o seu traçado ao analisarmos seu impacto no contexto regional. Ela impactaria não apenas o Parque Estadual da Cantareira mas também várias glebas de matas residuais ao longo do traçado, que não foram mapeadas nos estudos do EIA/RIMA e que são importantes no contexto da área de proteção de mananciais estabelecida pela Lei Estadual nº 898, de 18 de Dezembro de 1975 e Decreto nº 8468, de 08 de Setembro de 1976, o qual a regulamentou.

A nosso ver, mesmo considerando o aumento dos custos diretos no presente, dever-se-ia pensar nas deseconomias a longo prazo, estudando a possibilidade de traçado alternativo que desviasse o tráfego para a região oeste da Reserva da Cantareira, a partir do antigo traçado da RR-381, na região ao sul de Atibaia de onde se desviaria o grande fluxo de veículos, conservando-se o atual traçado para escoamento do movimento apenas da região de Mairiporã.

Esta nova opção de traçado evitaria o grande impacto previsível diretamente no Parque supra mencionado, principalmente pela poluição proveniente dos gases de escapamento, com altos índices não só de monóxido de carbono mas também de aldeídos e enxofre, produtos altamente fitotóxicos.

b)- A legislação estadual atual é bastante restritiva para as intervenções nas áreas dos Parques Estaduais. O Regulamento dos Parques Estaduais estabelecido no Decreto 25.341, de 04 de Junho de 1986, em seu artigo 24 veda a execução de rodovias que não sejam de interesse do Parque.

Há, no entanto, a amenizante do artigo 3º do Código Florestal (Lei Federal nº 4771, de 15 de Setembro de 1965) que em seu parágrafo 1º reza:

" A supressão total ou parcial de florestas de preservação permanente só será admitida com prévia autorização do Poder Executivo Federal quando for necessária à execução de obras, planos, atividades ou projetos de utilidade pública ou interesse social".

c)- Na impossibilidade extrema de evitar-se a travessia do Parque Estadual da Cantareira, medidas de maior proteção da área deverão ser estudadas pelo DNER/DER, com acompanhamento do Instituto Florestal para diminuir os impactos. Os 40 mil dólares propostos no EIA/RIMA como ressarcimento aos impactos ambientais no Parque são aviltantes frente aos programas de manejo e desenvolvimento que o Instituto Florestal deverá desenvolver como forma de ressarcimento social à população paulista usuária do Parque, direta e indiretamente. Assim, para que o empreendimento possa ser viabilizado dentro de parâmetros técnicos, legais e éticos, julgamos necessárias as seguintes medidas:

- Aprovação pelo CONSEMA, dentro das prerrogativas emanadas no presente relatório.

- Em seguida, em se tratando de espaço territorial especialmente protegido pela Constituição Federal e Estadual, aprovação do projeto pela Assembléia Legislativa, mais uma vez em concordância com as recomendações do relatório técnico.

- Viabilização do ressarcimento financeiro por danos de natureza ambiental, de forma a contemplar planos e projetos

C.M.E.B.P.
PROF. GERAL
Nº. 328
206/93

para a Unidade de Conservação, bem como seu entorno, conforme previsto nas resoluções CONAMA 10/87, 13/93 e D.F. 99733/88.

## 6. PROGRAMA PROPOSTO PARA O RESSARCIMENTO

### 6.1- IMPLANTAÇÃO DO PLANO DE MANEJO DO PARQUE ESTADUAL DA CANTAREIRA

Objetivos: Implementar os Programas de Manejo e Desenvolvimento do Parque Estadual da Cantareira de acordo com o Plano de Manejo elaborado para a Unidade, os quais contemplarão os Sub-Programas de: Administração, Vigilância, Prevenção e Combate a Incêndios Florestais, Relações Públicas, Pesquisa e Monitoramento, Capacitação e Treinamento de Pessoal, Implantação do Núcleo Águas Claras, Educação Ambiental e Implantação dos Núcleos de Desenvolvimento Cabucu e Pau Furado.

### 6.2- IMPLANTAÇÃO DO PARQUE ESTADUAL DO JUQUERI

Objetivo: Possibilitar a transformação da área da Fazenda Juqueri, de propriedade do Governo do Estado de São Paulo para a categoria de Manejo de Parque Estadual, através da implantação de Programas de Manejo e Desenvolvimento.

### 6.3- INCORPORAÇÃO DE NOVAS ÁREAS AO PARQUE ESTADUAL DA CANTAREIRA

Objetivo: Desapropriar glebas contíguas ao Parque, com relevante cobertura vegetal, conforme previsto na Resolução CONAMA 10/87.

### 6.4- PESQUISA E MONITORAMENTO

Objetivo: Implantar linhas de pesquisa em Impacto Ambiental:

- Vegetação
- Solos e Geomorfologia
- Hidrologia
- Fauna
- Climatologia



COMISSÃO TÉCNICA DE ANÁLISE DO EIA-RIMA

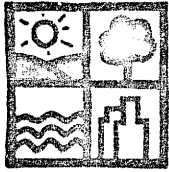
Carlos Eduardo Ferreira da Silva

Elvira Neves Domingues

Fernando Descio

João Régis Guillaumon

Marcos da Silva Noffs

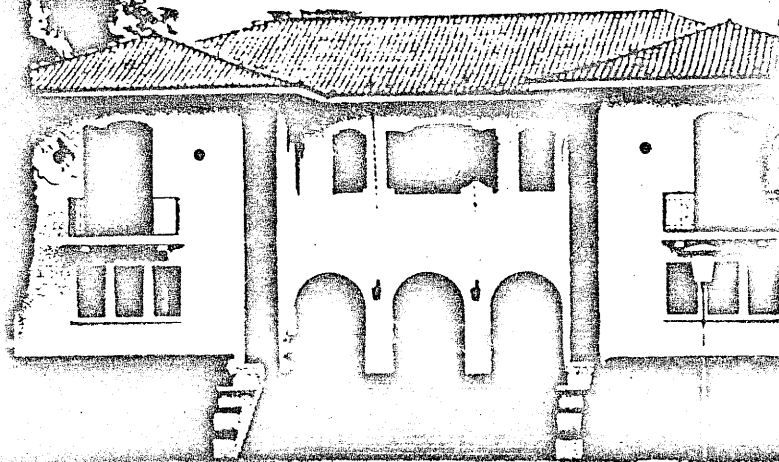


SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE  
COORDENADORIA DE INFORMAÇÕES TÉCNICAS,  
DOCUMENTAÇÃO E PESQUISA AMBIENTAL

INSTITUTO FLORESTAL

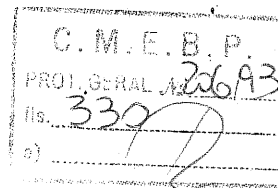


C. M. E. B. P.  
PROT. GERAL M. 20693  
Ns. 329  
R



PARECER TÉCNICO  
DO INSTITUTO FLORESTAL  
SOBRE O EIA/RIMA  
DA DUPLICAÇÃO DA  
RODOVIA FERNÃO DIAS ( BR - 381 )

Foto: MARCELO LOBO



**QUADRO I.2**

Estudos Ambientais da Duplicação da BR-381  
Níveis de Serviço

Nº	Trecho	Níveis de Serviço			
		Condição Atual		Com Duplicação	
		1992	2004	1995	2014
1	km 420 - km 433	E	F	C	E
2	km 433 - Betim	C	D	B	D
3	Betim - Entr <sup>o</sup> . BR-262	B	C	B	D
4	Entr <sup>o</sup> . BR-262 - km 449	E	F	A	C
5	km 449 - km 455	E	F	A	B
6	km 455 - km 480	F	F	B	C
7	km 480 - km 509	D	E	A	B
8	km 509 - km 535	D	E	A	A
9	km 535 - km 560	D	E	A	B
10	km 560 - km 584	D	E	A	B
11	km 584 - km 604	D	E	A	B
12	km 604 - km 626	E	E	A	B
13	km 626 - km 651	D	E	A	B
14	km 651 - km 676	E	E	A	B
15	km 676 - km 699	D	E	A	B
16	km 699 - km 719	E	F	A	B
17	km 719 - km, 745	F	F	B	E
18	km 745 - km 768	E	F	A	B
19	km 768 - km 791	E	F	A	C
20	km 791 - km 817	E	F	A	B
21	km 817 - km 843	E	F	A	B
22	km 843 - km 868	D	F	A	B
23	km 868 - km 893,2	F	F	B	D
24	km 0 - km 19	F	F	B	D
25	km 19 - km 37	E	F	A	B
26	km 37 - km 53	E	F	B	C
27	km 53 - km 68	F	F	B	E
28	km 68 - km 79	F	F	C	E
29	km 79 - km 86	F	F	C	E
30	km 86 - km 90	D	F	B	D
		E	F	A	D

Fonte: CONSPLAN - Estudos Econômicos e Avaliação da Rodovia BR-381.

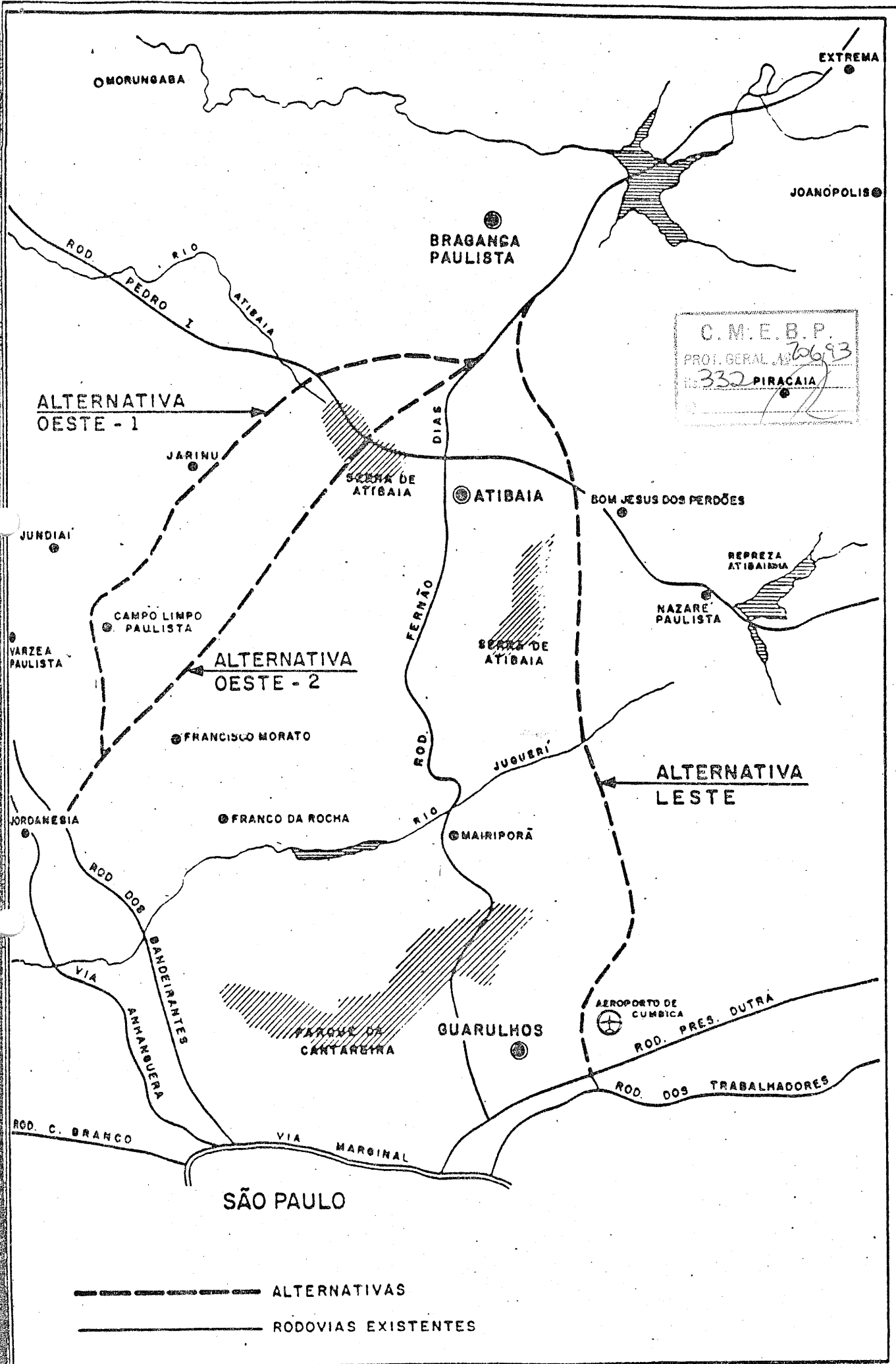
QUADRO IV.3.1

Estudos Ambientais da Duplicação da BR-381  
Acidentes na Rodovia Fernão Dias.

		Dados não disponíveis									
26. km	37 - km	53									
27. km	53 - km	68	62,0	63,0	5	0	1	4	1.45	1.59	20,08
			63,0	64,0	6	0	1	5	1.73	1.59	16,78
			64,0	65,0	18	0	9	9	4.00	1.59	50,08
			65,0	67,0	30	5	10	15	3.94	1.59	50,08
			67,0	68,0	16	4	4	8	3.57	1.59	50,08
28. km	68 - km	79	68,0	69,0	14	2	8	4	3.13	1.59	71,48
			69,0	69,0	30	2	5	23	5.59	1.59	23,38
			70,0	70,0	12	0	6	6	1.49	1.59	50,08
			72,0	73,0	10	0	3	7	1.49	1.30	30,08
			73,0	75,0	17	1	5	11	2.53	1.30	35,38
			75,0	76,0	9	0	0	9	1.64	1.74	0,08
			76,0	77,0	34	2	17	15	7.60	1.30	55,98
			77,0	78,0	17	1	3	13	2.92	1.59	23,58
			78,0	79,0	15	2	4	9	3.35	1.59	40,08
29/30. km	79 - km	90	79,0	81,0	6	0	2	4	0.79	1.20	33,38
			81,0	82,0	10	1	1	8	1.60	1.20	20,08
			82,0	84,0	23	2	10	11	3.21	1.59	52,28
			84,0	85,0	30	4	10	16	6.71	1.59	46,78
			85,0	86,0	60	4	17	39	9.58	1.59	35,08

Fonte: DNER - Programa de Segurança Rodoviária - 1980  
(\*) Índice médio para as rodovias da mesma classe

C.M.E.D.P.  
PROJ. GEN. PL. 206/93  
N.º 331



C.M.E.B.P.  
 PROJ. GERAL Nº 20693  
 Nº 332 PIRACAIÁ

BRAGANÇA PAULISTA

ATIBAIA

GUARULHOS

SÃO PAULO

ALTERNATIVA OESTE - 1

ALTERNATIVA OESTE - 2

ALTERNATIVA LESTE

FONTE DEREA

ALTERNATIVAS LESTE E OESTE

QUADRO 1  
 RODOVIA FERNÃO DIAS - FAVELAS EXISTENTES NA ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PROJETO  
 E QUE DEVERÃO SER AFETADAS, TOTAL OU PARCIALMENTE

C. N. E. B. P.  
 PROT. GERAL Nº 20693  
 Nº 333

ANEXO 2

MUN. I FAVELA I	NOME	ENDEREÇO	IDOMIC. IN. DOM	IDOMIC. REMOV.	ISIT. DE PROP.	ANO OCUP.
1	IPAULISTANA (SP)	IR. SÃO GABRIEL	80	30	50	2/4 1982
2	IPOSTO 556 (SP)	IROD. FERNÃO DIAS, 556	35	35	0	2/5 1967
3	IPROJETADA (SP)	IR. PROJETADA, 14	60	31	29	2 1974
4	ICIRENE DE OLIVEIRA LAET I (SP)	IR. CIRENE DE O. LAET	12	12	0	5 1983
5	ICIRENE DE OLIVEIRA LAET II (SP)	IR. CIRENE DE O. LAET/FERNÃO DIAS	35	19	16	5 1978
6	IJOSE MORAES NAVARRO (SP)	IR. JOSE MORAES NAVARRO, 28	135	4	131	1 1959
7	ILOPES DA COSTA	IR. LOPES DA COSTA/FERNÃO DIAS	12	12	0	1 1975
8	IKIHOSA III (SP)	IR. JERONIMO FURTADO/ROD. F. DIAS	50	20	30	2 1977
9	IKIHOSA II/AQUARELA DO PARQUE IEDU CHAVES (SP)	IROD. FERNÃO DIAS/R. ALCINA/R. IAGUAS DE CHAPECO	165	135	30	1/2 1962
10	IHORRO DO LIVRAMENTO	IR. MORRO DO LIVRAMENTO, 450	14	14	0	2 1974
11	IFAVELA CABUCU KM. 88 (GUA)	IROD. FERNÃO DIAS/CORR. CABUCU	70	20	50	6 IS/INF
12	ISAQ RAFAEL (GUA)	IROD. FERNÃO DIAS/	200	30	170	2 IS/INF
13	IVILA FLORA (GUA)	IROD. FERNÃO DIAS	500	50	450	6 IS/INF
14	ISANATORIO (SP)	IIV. SANATORIO/ROD. FERNÃO DIAS	50	6	44	6 IS/INF
15	IS/DENOMINACAO (SP)	IROD. FERNÃO DIAS/SEM. V. GALVAO	50	20	30	6 IS/INF
16	IFLOR DE OURO (SP)	IROD. FERNÃO DIAS/R. FLOR DE OURO	20	7	13	4 1962
17	IS/DENOMINACAO (SP)	IROD. FERNÃO DIAS KM. 86	114	114	0	S/INF IS/INF

TOTAL DE DOMICILIOS 1602  
 DOMICILIOS REMOVIDOS 559  
 DOMICILIOS REMANESCENTES 1043

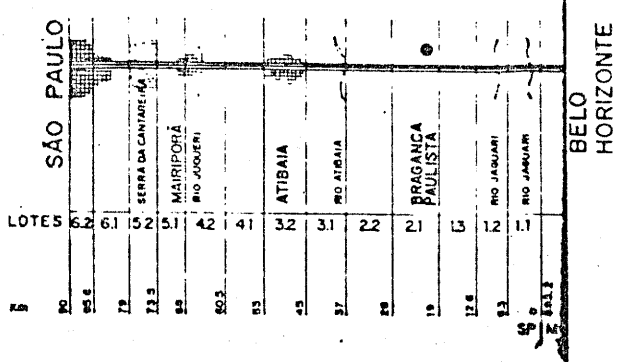
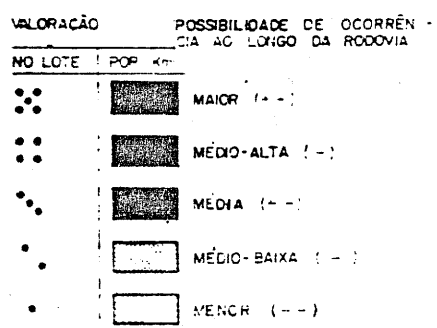
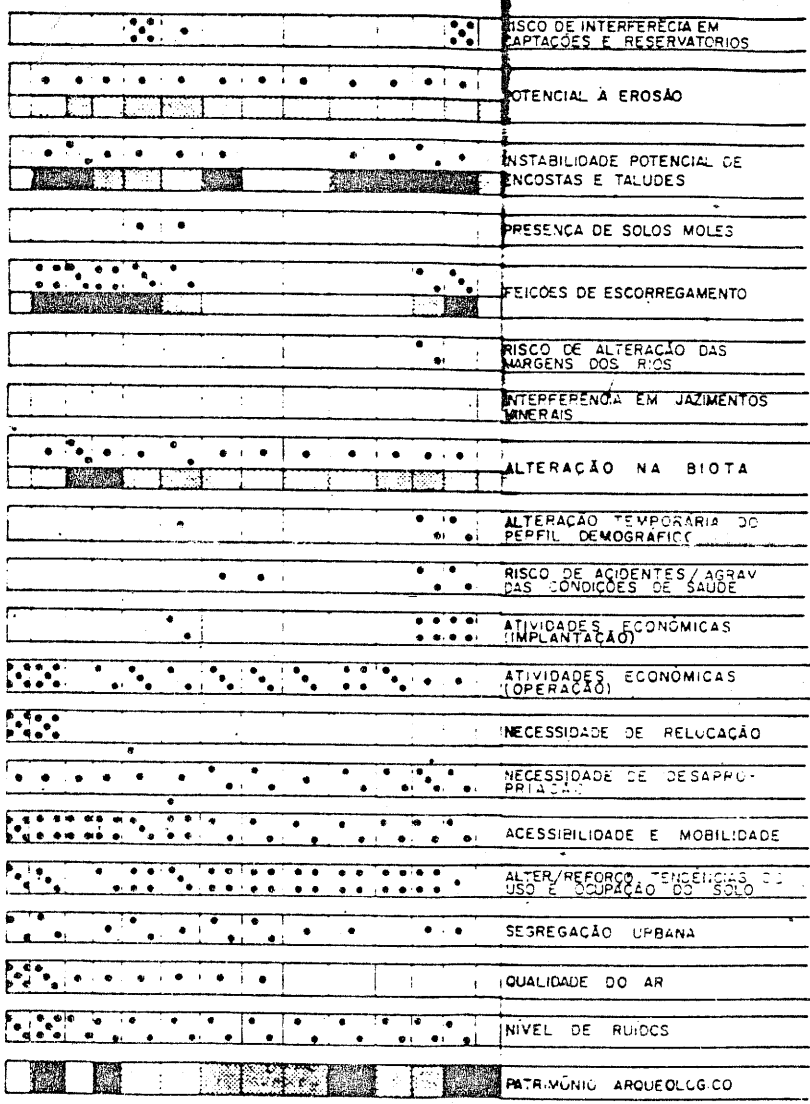
SITUACAO DE PROPRIEDADE

1. AREA PARTICULAR
2. AREA MUNICIPAL
3. AREA ESTADUAL
4. AREA FEDERAL
6. S/INFORMACAO

OBS.: O TOTAL DE DOMICILIOS EXISTENTES, BEM COMO  
 AQUELES A SEREM OBJETO DE REMOCAO PODERAO  
 SOFRER ALTERACAO, DADA A DINAMICA OBSERVADA  
 NOS ULTIMOS ANOS.

FONTE: PMSF/SEHAB/HABI/INF. TECNICAS E PESQUISA  
 CENSO DE FAVELAS 1987

C.M.E.B.P.  
 PROT. GERAL Nº 206 AB  
 Nº 334



VALORAÇÃO QUALITATIVA DOS PRINCIPAIS IMPACTOS POR LOTE DE CONSTRUÇÃO



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.  
PROT. GERAL Nº 206/93  
FIL. 384

C. M. E. B. P.  
PROT. GERAL Nº 206/93  
fil. 384  
a) R

## REQUERIMENTO Nº 1019/93

ENCAMINHAMENTO: ao Plenário da Casa.

ASSUNTO: autorização para realização de debates e estudos permanentes até o final deste ano sobre os impactos da duplicação da rodovia federal "Fernão Dias" sobre Bragança Paulista e o encaminhamento das conclusões e considerações finais às escolas da rede pública e particular do município.

APROVADO POR UNANIMIDADE  
ENCAMINHE — SE E PUBLIQUE — SE  
Sala das Sessões, 24/08/93

Presidente da Câmara

CONSIDERANDO que o primeiro ciclo de palestras referente aos impactos da duplicação da rodovia federal "Fernão Dias" sobre Bragança Paulista, realizado entre os dias 11 e 21 de agosto próximo passado atingiu plenamente seus objetivos;

CONSIDERANDO a necessidade de se dar prosseguimento aos debates e estudos sobre a matéria, para que até o final do ano tenhamos um diagnóstico de Bragança Paulista e um prognóstico sobre as providências a serem tomadas pela nossa comunidade diante do processo de duplicação da referida via,

REQUEREMOS, ao Plenário, satisfeitos os trâmites regimentais, autorização para elaboração de conferência permanente até o final deste ano em diversos ciclos de palestras e encontros que aprofundarão o estudo do tema em referência e trarão à luz do nosso conhecimento uma avaliação concreta, bem como propostas a serem encaminhadas e executadas no sentido de organizarmos melhor o município para o futuro próximo.

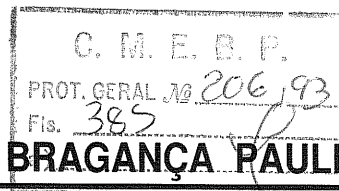
Solicitamos ainda autorização para que as conclusões e considerações fundamentais desses encontros sejam distribuídas às escolas do município para estudo por parte da juventude e professores, a fim de que, de posse desse material, tragam subsídios para nossos arquivos de debates sobre a rodovia Federal Fernão Dias.

Sala das Sessões, 24 de agosto de 1993

A.) JOSÉ JOZEFRA BERTO FREIRE - vereador

DEL/Sol





## CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

### REQUERIMENTO Nº 1037/93

**ENCAMINHAMENTO:** à Delegacia de Ensino de Bragança Paulista e a todas escolas da rede pública e particular do município.

**ASSUNTO:** inclusão de matéria extracurricular para realização de estudos e debates sobre o impacto da duplicação da rodovia federal "Fernão Dias" sobre o município.

**APROVADO POR UNANIMIDADE**  
ENCAMINHE — SE E PUBLIQUE — SE  
Sala das Sessões, 24/08/93

\_\_\_\_\_  
Presidente da Câmara

**CONSIDERANDO** que Bragança Paulista passará dentro em pouco por um período de expansão urbana e novos rumos na sua trajetória com repercussões importantes em todas as áreas da comunidade, após a realização das obras de duplicação da rodovia federal "Fernão Dias";

**CONSIDERANDO** a urgência na elaboração de um projeto para o futuro do município, de forma a diagnosticarmos sua vocação e os rumos que devem ser tomados daqui para frente;

**CONSIDERANDO** que é fundamental a participação da população em geral e sobretudo dos estudantes, haja vista que através das escolas chegamos às famílias,

**REQUEREMOS**, obedecidas as formalidades regimentais, o envio de cópia desta propositura a senhora Maria Ignêz Prandini Curci, Delegada de Ensino de Bragança Paulista, e a todas as escolas das redes pública e particular do município, solicitando a inclusão como matéria extracurricular a realização de estudos e debates sobre o impacto da duplicação da rodovia federal "Fernão Dias" sobre o município, com a formulação de proposta a curto e médio prazo para uma Bragança Paulista melhor.

Salientamos, por oportuno, que as conclusões e considerações fundamentais elaboradas pelos alunos poderão ser encaminhados à Câmara Municipal para serem compiladas.

Finalizando, a Casa se coloca à disposição para participar efetivamente dos debates acerca do assunto.

Sala das Sessões, 24 de agosto de 1993

A.) JOSÉ JOZEFILAN BERTO FREIRE - vereador

DEL/Sol



C. M. E. B. P.
PROT. GERAL Nº 206/93
Fis. [assinatura]

# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

ENCAMINHE - SE

REQUERIMENTO Nº 1.201/93

Sala das Sessões, 22/09/1993

Presidente da Câmara Municipal

ENCAMINHAMENTO: à Delegacia Seccional de Polícia da Sub-Região de Bragança Paulista.

ASSUNTO: pede cópia de relatórios com dados estatísticos sobre criminalidade em Bragança Paulista nos três últimos anos.

1. CONSIDERANDO que, durante o ciclo de debates relativos à duplicação da Rodovia Fernão Dias, realizado nesta Casa no dia 15 último, quando contamos com a participação de representantes da Polícia Civil e da Polícia Militar, tomamos conhecimento de que a Delegacia Seccional de Polícia dispõe de dados relativos a crimes e acidentes ocorridos neste município,

2. REQUEREMOS, na forma regimental, o envio de cópia da presente propositura ao Exmo. Sr. Dr. Paulo Geraldo de Paula, Delegado Seccional de Polícia da Sub-Região de Bragança Paulista, solicitando a gentileza de nos fornecer cópia dos relatórios estatísticos sobre a criminalidade nos anos de 1991, 1992 e 1993 e os correspondentes às ações das Delegacias de Defesa da Mulher e da Delegacia de Combate ao Tráfico de Entorpecentes em Bragança Paulista, especificando, se possível, a avaliação das Delegacias ou da própria Seccional sobre quais os problemas de violência mais comumente registrados nos últimos três anos.


C. M. E. B. P.
PROT. GERAL Nº 206/93
Fis. 389 [assinatura]
e) [assinatura]



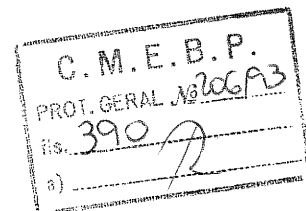
## CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

Esses dados serão utilizados em documento final que pretendemos apresentar acerca dos possíveis efeitos que a duplicação da citada rodovia trará ao Município e à própria Região bragantina.

Sala das Sessões, 21 de setembro de 1993

A.) JOSÉ JOZEFRA BERTO FREIRE

DEL/Rê





# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.
PROT. GERAL Nº 206/93
Fis. 390

ENCAMINHE - SE

Sala das Sessões, 22/09/93

REQUERIMENTO Nº 1.202/93

Presidente da Câmara Municipal

ENCAMINHAMENTO: ao 34o. Batalhão da Polícia Militar/Interior.

ASSUNTO: pede cópia de relatórios com dados estatísticos sobre criminalidade em Bragança Paulista nos três últimos anos.

C. M. E. B. P.
PROT. GERAL Nº 206/93
Fis. 390
a)

1. CONSIDERANDO que, durante o ciclo de debates relativos à duplicação da Rodovia Fernão Dias, realizado nesta Casa no dia 15 último, quando contamos com a participação de representantes da Polícia Civil e da Polícia Militar, tomamos conhecimento de que a Polícia Militar dispõe de dados relativos a problemas de violência ocorridos neste município,

2. REQUEREMOS, na forma regimental, o envio de cópia da presente propositura aos Exmos. Srs. Ten. Cel. PM José Gorreri de Carvalho Leitão, Comandante Geral do 34o. Batalhão da Polícia Militar do Interior, e Cap. PM Benedito José Gonçalves, Comandante da 1a. Cia. do 34o. Batalhão da Polícia Militar do Interior, solicitando a gentileza de nos fornecer cópia dos relatórios estatísticos sobre a violência em Bragança Paulista nos anos de 1991, 1992 e 1993, especificando, se possível, a avaliação da Polícia Militar sobre quais os problemas de mais comumente registrados nesse período.

3. Esses dados serão utilizados em documento final que pretendemos apresentar acerca dos possíveis efeitos que a duplicação da citada rodovia trará ao Município e à própria Região bragantina.

Sala das Sessões, 21 de setembro de 1993

A.) JOSÉ JOZEFRA BERTO FREIRE

DEL/RÉ



**POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO. E. B. P.**

Bragança Paulista, 08 de novembro de 1993  
OFÍCIO Nº 34BPM/I-005/34/93

PROT. GERAL Nº	206/93
Nº	615
a)	

Do Comandante do 34º Batalhão de Polícia Militar  
do Interior

Ao Exmo Sr MAURO BAUNA DEL ROIO

DD Presidente da Câmara Municipal

Assunto: Estatística - sobre

Ref: Ofício nº 1758/93-PG Nº 206/93

Anexo: 3 (três) relatórios.

34º BPM/I

P/3

M. E. B. P.
EM 10/11/93
3:30 HS
<i>[Handwritten initials]</i>

**ENCAMINHE - SE**  
Sala das Sessões 16/11/1993  
*[Signature]*  
Presidente da Câmara Municipal

1. Atendendo à solicitação contida no expediente supra-referenciado, encaminho a V Exa os Relatórios Estatísticos elaborados por esta Unidade Operacional de Polícia Militar, através / dos quais, criteriosamente, procuramos demonstrar às nossas Autoridades Municipais, não somente a criminalidade, mas também todos / os atendimentos realizados, para uma avaliação minuciosa consoante às expectativas do expediente em epígrafe.

2. Ressalto que o relatório alusivo ao ano em curso, excetua os meses de outubro, novembro e dezembro.


3. Ao ensejo, reitero a V Exa os protestos da mais / alta estima e apreço.

*[Signature]*  
EDGARD FERREIRA FAGUNDES  
Maj PM Cmt Int

as *[Handwritten mark]* cf

ENCAMINHADO EM 16/11/93  
POR *[Signature]*

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO

C. M. E. B. P.
PROT. GERAL Nº 1061/93
fls. 616
a) 

QUADRO DEMONSTRATIVO DE OCORRÊNCIAS REFERENTE O ANO 1.991

OCORRÊNCIAS CONTRA A PESSOA


HOMICÍDIO	03
HOMICÍDIO-TENTATIVA	10
ABORTO	00
LESÃO CORPORAL/ AGRESSÃO	82
PERICLITAÇÃO DA VIDA	02
ABANDONO DE RECÉM-NASCIDO	00
OMISSÃO DE SOCORRO	00
AMEAÇA	00
SEQUESTRO/ CÁRCERE PRIVADO	00
VIOLAÇÃO DE DOMICÍLIO	00
MAUS TRATOS	00
OUTRAS OCORRÊNCIAS CONTRA A PESSOA	228

OCORRÊNCIAS CONTRA O PATRIMÔNIO

FURTO	199
FURTO, TENTATIVA	05
ROUBO	56
ROUBO, TENTATIVA	16
EXTORSÃO	06
FOSSE/ INVASÃO DE PROPRIEDADE	00
DANO/ DEPREDÇÃO	38
APROPRIAÇÃO INDÉBITA	00
ESTELIONATO/ FRAUDE	03
RECEPTAÇÃO	00
LATROCÍNIO	01
EXTORSÃO MEDIANTE SEQUESTRO	00
OUTRAS OCORRÊNCIAS CONTRA O PATRIMÔNIO	19

OCORRÊNCIAS CONTRA A PAZ PÚBLICA

PERTURBAÇÃO LO SOSBEGO PÚBLICO	27
CONDUITA INCONVENIENTE	00
EMBTIAGUEZ	157
DESINTELIGÊNCIA/ RIXA/ VIAS DE FATO	468
OUTRAS OCORRÊNCIAS CONTRA A PAZ PÚBLICA	37



C. M. E. B. P.	
PROJ. GERAL Nº	706/93
1.º	617
2.º	R

OCORRÊNCIAS CONTRA OS COSTUMES

ESTUPRO	02
ATO OBCENO	00
ESCRITO OU OBJETO OBCENO	00
ATENTADO VIOLENTO AO PUDOR	00
CORRUPÇÃO DE MENORES	00
RAPTO	00
EXPLORAÇÃO DO LENOCÍNIO	00
JOGO DE AZAR	00
VADIAGEM	00
MENDINGÂNCIA	00
SERVIR BEBIDA ALCOÓLICA A INCAPAZ	00
OUTRAS OCORRÊNCIAS CONTRA OS CÔSTUMES	03

OCORRÊNCIAS CONTRA A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

CONCUSSÃO	00
CORRUPÇÃO	00
RESISTÊNCIA	01
DESOBEDIÊNCIA	02
DESACATO	11
CONTRABANDO/ DESCAMINHO	00
ABUSO DE AUTORIDADE	00
OUTRAS OCORRÊNCIAS CONTRA A ADM PÚBLICA	00

OCORRÊNCIAS COM ENTORPECENTE

TRÁFICO DE ENTORPECENTE	00
USO OU PORTE DE ENTORPECENTE	10
OUTRAS OCORRÊNCIAS COM ENTORPECENTE	01

OCORRÊNCIAS COM PRESOS

FUGA	00
REBELIÃO/ MOTIM	00
ESCOLTA DE PRESO	00
REVISTA EM XADREZ	00
OUTRAS OCORRÊNCIAS COM PRESOS	00

OCORRÊNCIAS DE MANIFESTAÇÃO PÚBLICA

GREVE	00
PIQUETE	00
TUMULTO	00
PASSEATA	00

OUTRAS OCORRÊNCIAS DE MANIFESTAÇÃO PÚBLICA ..... 00

OCORRÊNCIAS CONTRA O MEIO-AMBIENTE

INFRAÇÃO AMBIENTAL FLORESTAL	00
INFRAÇÃO AMBIENTAL DE CAÇA	00
INFRAÇÃO DE PESCA	00
POLUIÇÃO AMBIENTAL	00
OUTRAS OCORRÊNCIAS CONTRA O MEIO-AMBIENTE	00

C. M. E. B. P.
PROT. GERAL Nº 206/93
fls. 618
a) <i>P</i>

OUTRAS OCORRÊNCIAS DE ILÍCITOS PENAIS

EXERCÍCIO ILEGAL DE PROFISSÃO OU ATIVIDADE	00
VIOLAÇÃO DE SEPULTURA	00
CRUELDADE CONTRA ANIMAIS	00
ENVENENAMENTO DE ÁGUA POTÁVEL, SUB ALIMENT OU MEDIC	00
SUBVERSÃO/ RERORISMO	00
CRIME CONTRA A ECONOMIA POPULAR	00
FALSA IDENTIDADE	00
PORTE ILEGAL DE ARMA	03
DISPARO DE ARMA DE FOGO	20
CRIANÇA INFRATORA	03
ADOLESCENTE INFRATOR	39
FALSIFICAÇÃO	00
FORMAÇÃO DE BANDO / QUADRILHA	00
OUTRAS OCORRÊNCIAS DE ILÍCITOS PENAIS	11

OCORRÊNCIAS DE TRÂNSITO

AUTO ABANDONADO	49
ACIDENTE DE TRÂNSITO COM VÍTIMA	169
ACIDENTE DE TRÂNSITO SEM VÍTIMA	751
ATROPELAMENTO	28
ACIDENTE DE TRÂNS C/ VÍTIMA COM PROD PERIGOSO	00
ACIDENTE DE TRÂNS S/ VÍTIMA COM PROD PERIGOSO	00
ACIDENTE DE TRÂNS COM VÍTIMA PRESA EM FERRAGEM	00
DIREÇÃO DE VEÍCULO SEM HABILITAÇÃO	00
DIREÇÃO PERIGOSA DE VEÍCULO	00
RECOLHIMENTO DE VEÍCULO	00
CONGESTIONAMENTO	00
INFRAÇÃO DE TRÂNSITO	00
ESCOLTA	00
INTERDIÇÃO DE VIA PÚBLICA	00
ACIDENTE COM ANIMAL	00
OUTRAS OCORRÊNCIAS DE TRÂNSITO	00



OCORRÊNCIAS DE AUXÍLIO AO PÚBLICO

C. M. E. B. P.
PROF. GERAL. Nº 206/93
fls. 619
a) <i>P</i>

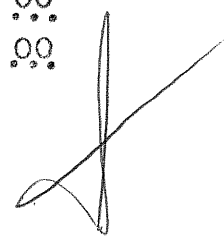
ACIDENTE PESSOAL	49
PARTURIENTE	05
DEMENTE	102
MORTE NATURAL	00
MAL SÚBITO	00
INDIGENTE	00
CRIANÇA DESPROTEGIDA	05
ADOLESCENTE DESPROTEGIDO	07
CRIANÇA/ ADOLESCENTE DESAPARECIDO	04
CRIANÇA/ ADOLESCENTE LOCALIZADO	10
PESSOA DESAPARECIDA	00
PESSOA LOCALIZADA	00
AUTO LOCALIZADO	18
OBJETO ABANDONADO/ LOCALIZADO	03
OUTRAS OCORRÊNCIAS DE AUXÍLIO AO PÚBLICO	217

OCORRÊNCIAS DE BOMBEIRO

INCÊNDIO	13
SALVAMENTO	00
AFOGAMENTO	00
INUNDAÇÃO	03
PERIGO DE INUNDAÇÃO OU DESASTRE	00
DESABAMENTO	01
ACIDENTE COM PRODUTO PERIGOSO	00
DESASTRE MARÍTIMO/ FLUVIAL	00
DESASTRE FERROVIÁRIO	00
DESASTRE AEROVIÁRIO	00
DESASTRE METROVIÁRIO	00
DESMORONAMENTO	00
RESGATE	00
CAPTURE/ EXTERMINIO	00
VISTORIA TÉCNICA OPERACIONAL	00
PROTEÇÃO	00
ATIVIDADE EDUCACIONAL	00
ATIVIDADE SOCIAL	00
OUTRAS OCORRÊNCIAS DE BOMBEIRO	00

APOIO A INSTITUIÇÕES PÚBLICAS


APOIO A FOLICIAMENTO OSTENSIVO	00
APOIO A FOLICIAMENTO ESPECIALIZADO	00



APOIO AO PODER JUDICIÁRIO	...00..
APOIO A OUTRAS INSTITUIÇÕES PÚBLICAS	...33..
APOIO A PM EM PERIGO	...00..
APOIO A OUTRAS INSTITUIÇÕES PÚBLICAS	...33..
<u>APOIO A INSTITUIÇÕES PRIVADAS</u>	
PROTEÇÃO DE VALORES	...00..
ESCOLTA DE VALORES	...00..
OUTROS APOIOS A INSTITUIÇÕES PRIVADAS	...00..
<u>OUTROS ATENDIMENTOS</u>	
ENCONTRO DE CADÁVER	...12..
AVERIGUAÇÃO DE SUSPEITO	...45..
SUICÍDIO	...01..
SUICÍDIO, TENTATIVA	...09..
ANIMAL, CAPTURA	...01..
PRESERVAÇÃO DE LOCAL DE CRIME	...00..
OUTROS ATENDIMENTOS	...814..

Quartel em Bragança Paulista, 08 de novembro de 1.993

  
 LUIZ CARLOS FONSECA  
 Cap PM Of P/3

C. M. E. B. P.
PROJ. GERAL Nº 26/93
fs. 620


POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO

C. M. E. B. P.
PROJ. GEN. Nº 206/93
Nº 621
<i>P</i>

QUADRO DEMONSTRATIVO DE OCORRÊNCIAS REFERENTE O ANO 1.992

OCORRÊNCIAS CONTRA A PESSOA

HOMICÍDIO	... 03 ..
HOMICÍDIO-TENTATIVA	... 07 ..
ABORTO	... 00 ..
LESÃO CORPORAL/ AGRESSÃO	... 07 ..
PERICLITAÇÃO DA VIDA	... 02 ..
ABANDONO DE RECÉM-NASCIDO	... 00 ..
OMISSÃO DE SOCORRO	... 00 ..
AMEAÇA	... 00 ..
SEQUESTRO/ CÁRCERE PRIVADO	... 00 ..
VIOLAÇÃO DE DOMICÍLIO	... 00 ..
MAUS TRATOS	... 00 ..
OUTRAS OCORRÊNCIAS CONTRA A PESSOA	.. 306 ..

OCORRÊNCIAS CONTRA O PATRIMÔNIO

FURTO	... 278 ..
FURTO, TENTATIVA	... 00 ..
ROUBO	... 58 ..
ROUBO, TENTATIVA	... 06 ..
EXTORSÃO	... 00 ..
FOSSE/ INVASÃO DE PROPRIEDADE	... 00 ..
DANO/ DEPREDACÃO	... 00 ..
APROPRIAÇÃO INDÉBITA	... 00 ..
ESTELIONATO/ FRAUDE	... 04 ..
RECEPTAÇÃO	... 00 ..
LATROCÍNIO	... 00 ..
EXTORSÃO MEDIANTE SEQUESTRO	... 03 ..
OUTRAS OCORRÊNCIAS CONTRA O PATRIMÔNIO	... 00 ..

OCORRÊNCIAS CONTRA A PAZ PÚBLICA

PERTURBAÇÃO LO SOSSEGO PÚBLICO	... 12 ..
CONDUTA INCONVENIENTE	... 00 ..
EMBRIAGUEZ	... 70 ..
DESINTELIGÊNCIA/ RIXA/ VIAS DE FATO	.. 454 ..
OUTRAS OCORRÊNCIAS CONTRA A PAZ PÚBLICA	... 45 ..

OCORRÊNCIAS CONTRA OS COSTUMES

ESTUPRO	.. 01 ..
ATO OBCENO	.. 00 ..
ESCRITO OU OBJETO OBCENO	.. 00 ..
ATENTADO VIOLENTO AO PUDOR	.. 03 ..
CORRUPÇÃO DE MENORES	.. 00 ..
RAPTO	.. 00 ..
EXPLORAÇÃO DO LENOCÍNIO	.. 00 ..
JOGO DE AZAR	.. 00 ..
VADIAGEM	.. 00 ..
MENDINGÂNCIA	.. 00 ..
SERVIR BEBIDA ALCOÓLICA A INCAPAZ	.. 00 ..
OUTRAS OCORRÊNCIAS CONTRA OS COSTUMES	.. 00 ..

OCORRÊNCIAS CONTRA A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

CONCUSSÃO	.. 00 ..
CORRUPÇÃO	.. 04 ..
RESISTÊNCIA	.. 00 ..
DESOBEDIÊNCIA	.. 00 ..
DESACATO	.. 11 ..
CONTRABANDO/ DESCAMINHO	.. 00 ..
ABUSO DE AUTORIDADE	.. 00 ..
OUTRAS OCORRÊNCIAS CONTRA A ADM PÚBLICA	.. 00 ..

OCORRÊNCIAS COM ENTORPECENTE

TRÁFICO DE ENTORPECENTE	.. 00 ..
USO OU PORTE DE ENTORPECENTE	.. 11 ..
OUTRAS OCORRÊNCIAS COM ENTORPECENTE	.. 00 ..

OCORRÊNCIAS COM PRESOS

FUGA	.. 00 ..
REBELIÃO/ MOTIM	.. 00 ..
ESCOLTA DE PRESO	.. 00 ..
REVISTA EM XADREZ	.. 00 ..
OUTRAS OCORRÊNCIAS COM PRESOS	.. 00 ..

OCORRÊNCIAS DE MANIFESTAÇÃO PÚBLICA

GREVE	.. 00 ..
PIQUETE	.. 00 ..
TUMULTO	.. 00 ..
PASSEATA	.. 00 ..

OCORRÊNCIAS DE AUXÍLIO AO PÚBLICO

C. M. E. B. P.  
PROT. GERAL Nº 106193  
fls. 623  
a) 2

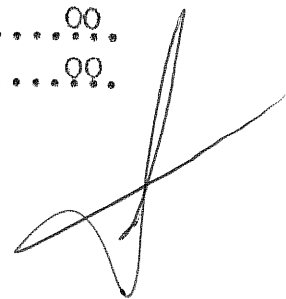
ACIDENTE PESSOAL	46
PARTURIENTE	00
DEMENTE	60
MORTE NATURAL	00
MAL SÚBITO	00
INDIGENTE	00
CRIANÇA DESPROTEGIDA	05
ADOLESCENTE DESPROTEGIDO	01
CRIANÇA/ ADOLESCENTE DESAPARECIDO	00
CRIANÇA/ ADOLESCENTE LOCALIZADO	03
PESSOA DESAPARECIDA	00
PESSOA LOCALIZADA	00
AUTO LOCALIZADO	05
OBJETO ABANDONADO/ LOCALIZADO	00
OUTRAS OCORRÊNCIAS DE AUXÍLIO AO PÚBLICO	198

OCORRÊNCIAS DE BOMBEIRO

INCÊNDIO	04
SALVAMENTO	02
AFOGAMENTO	00
INUNDAÇÃO	01
PERIGO DE INUNDAÇÃO OU DESASTRE	00
DESABAMENTO	01
ACIDENTE COM PRODUTO PERIGOSO	00
DESASTRE MARÍTIMO/ FLUVIAL	00
DESASTRE FERROVIÁRIO	00
DESASTRE AEROVIÁRIO	00
DESASTRE METROVIÁRIO	00
DESMORONAMENTO	00
RESGATE	00
CAPTURA/ EXTERMINIO	00
VISTORIA TÉCNICA OPERACIONAL	00
PROTEÇÃO	00
ATIVIDADE EDUCACIONAL	00
ATIVIDADE SOCIAL	00
OUTRAS OCORRÊNCIAS DE BOMBEIRO	00

APOIO A INSTITUIÇÕES PÚBLICAS

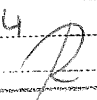
APOIO A POLICIAMENTO OSTENSIVO	00
APOIO A POLICIAMENTO ESPECIALIZADO	00



OUTRAS OCORRÊNCIAS DE MANIFESTAÇÃO PÚBLICA ...00..

OCORRÊNCIAS CONTRA O MEIO-AMBIENTE

INFRAÇÃO AMBIENTAL FLORESTAL	00..
INFRAÇÃO AMBIENTAL DE CAÇA	00..
INFRAÇÃO DE PESCA	00..
POLUIÇÃO AMBIENTAL	00..
OUTRAS OCORRÊNCIAS CONTRA O MEIO-AMBIENTE	00..

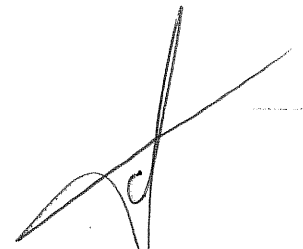
C. M. E. B. P.
PROJ. GERAL Nº 26.93
Es. 624
a) 

OUTRAS OCORRÊNCIAS DE ILÍCITOS PENAIS

EXERCÍCIO ILEGAL DE PROFISSÃO OU ATIVIDADE	00..
VIOLAÇÃO DE SEPULTURA	00..
CRUELDADE CONTRA ANIMAIS	00..
ENVENENAMENTO DE ÁGUA POTÁVEL SUB ALIMENT OU MEDIC	00..
SUBVERSÃO/ RERORISMO	00..
CRIME CONTRA A ECONOMIA POPULAR	00..
FALSA IDENTIDADE	00..
PORTE ILEGAL DE ARMA	00..
DISPARO DE ARMA DE FOGO	31..
CRIANÇA INFRATORA	02..
ADOLESCENTE INFRATOR	31..
FALSIFICAÇÃO	01..
FORMAÇÃO DE BANDO / QUADRILHA	00..
OUTRAS OCORRÊNCIAS DE ILÍCITOS PENAIS	35..

OCORRÊNCIAS DE TRÂNSITO

AUTO ABANDONADO	08..
ACIDENTE DE TRÂNSITO COM VÍTIMA	199..
ACIDENTE DE TRÂNSITO SEM VÍTIMA	716..
ATROPELAMENTO	32..
ACIDENTE DE TRÂNS C/ VÍTIMA COM PROD PERIGOSO	00..
ACIDENTE DE TRÂNS S/ VÍTIMA COM PROD PERIGOSO	00..
ACIDENTE DE TRÂNS COM VÍTIMA PRESA EM FERRAGEM	00..
DIREÇÃO DE VEÍCULO SEM HABILITAÇÃO	00..
DIREÇÃO PERIGOSA DE VEÍCULO	00..
RECOLHIMENTO DE VEÍCULO	00..
CONGESTIONAMENTO	00..
INFRAÇÃO DE TRÂNSITO	00..
ESCOLTA	00..
INTERDIÇÃO DE VIA PÚBLICA	00..
ACIDENTE COM ANIMAL	00..
OUTRAS OCORRÊNCIAS DE TRÂNSITO	00..



C. M. E. B. P.	
PROJ. GERAL	18/06/93
fls.	625
R	

APOIO A PM EM PERIGO ...00..  
 APOIO A OUTRAS INSTITUIÇÕES PÚBLICAS ...26..

APOIO A INSTITUIÇÕES PRIVADAS

PROTEÇÃO DE VALORES ...00..  
 ESCOLTA DE VALORES ...00..  
 OUTROS APOIOS A INSTITUIÇÕES PRIVADAS ...00..

OUTROS ATENDIMENTOS

ENCONTRO DE CADÁVER ...10..  
 AVERIGUAÇÃO DE SUSPEITO ...13..  
 SUICÍDIO ...00..  
 SUICÍDIO, TENTATIVA ...04..  
 ANIMAL, CAPTURA ...00..  
 PRESERVAÇÃO DE LOCAL DE CRIME ...00..  
 OUTROS ATENDIMENTOS ..843..

Quartel em Bragança Paulista, 08 de novembro de 1.993

  
 LUIZ CARLOS FONSECA  
 Cap PM Of P/3

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO

C. M. E. B. P.  
PROT. GERAL Nº 2061/93  
fls. 626  
a) 2

QUADRO DEMONSTRATIVO DE OCORRÊNCIAS REFERENTE O ANO 1.993

OCORRÊNCIAS CONTRA A PESSOA

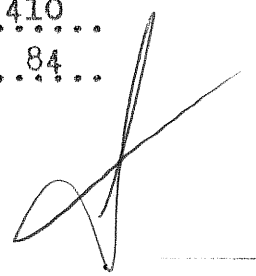
HOMICÍDIO	01
HOMICÍDIO-TENTATIVA	02
ABORTO	00
LESÃO CORPORAL/ AGRESSÃO	12
PERICLITAÇÃO DA VIDA	02
ABANDONO DE RECÉM-NASCIDO	00
OMISSÃO DE SOCORRO	00
AMEAÇA	00
SEQUESTRO/ CÁRCERE PRIVADO	00
VIOLAÇÃO DE DOMICÍLIO	00
MAUS TRATOS	00
OUTRAS OCORRÊNCIAS CONTRA A PESSOA	240

OCORRÊNCIAS CONTRA O PATRIMÔNIO

FURTO	250
FURTO, TENTATIVA	00
ROUBO	42
ROUBO, TENTATIVA	04
EXTORSÃO	00
POSSE/ INVASÃO DE PROPRIEDADE	00
DANO/ DEPREDÇÃO	00
APROPRIAÇÃO INDÉBITA	00
ESTELIONATO/ FRAUDE	03
RECEPTAÇÃO	00
LATROCÍNIO	00
EXTORSÃO MEDIANTE SEQUESTRO	02
OUTRAS OCORRÊNCIAS CONTRA O PATRIMÔNIO	00

OCORRÊNCIAS CONTRA A PAZ PÚBLICA

PERTURBAÇÃO DO SOSSEGO PÚBLICO	23
CONDUTA INCONVENIENTE	01
EMBRIAGUEZ	109
DESINTELIGÊNCIA/ RIXA/ VIAS DE FATO	410
OUTRAS OCORRÊNCIAS CONTRA A PAZ PÚBLICA	84





C. M. E. B. P.  
 PROJ. GERAL Nº 706/93  
 Fls. 627  
 0) \_\_\_\_\_

OCORRÊNCIAS CONTRA OS COSTUMES

ESTUPRO	02
ATO OBCENO	00
ESCRITO OU OBJETO OBCENO	00
ATENTADO VIOLENTO AO PUDOR	11
CORRUPÇÃO DE MENORES	00
RAPTO	00
EXPLORAÇÃO DO LENOCÍNIO	00
JOGO DE AZAR	00
VADIAGEM	00
MENDINGÂNCIA	00
SERVIR BEBIDA ALCOÓLICA A INCAPAZ	00
OUTRAS OCORRÊNCIAS CONTRA OS COSTUMES	00

OCORRÊNCIAS CONTRA A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

CONCUSSÃO	01
CORRUPÇÃO	00
RESISTÊNCIA	00
DESOBEDIÊNCIA	00
DESACATO	03
CONTRABANDO/ DESCAMINHO	00
ABUSO DE AUTORIDADE	00
OUTRAS OCORRÊNCIAS CONTRA A ADM PÚBLICA	05

OCORRÊNCIAS COM ENTORPECENTE

TRÁFICO DE ENTORPECENTE	00
USO OU PORTE DE ENTORPECENTE	18
OUTRAS OCORRÊNCIAS COM ENTORPECENTE	00

OCORRÊNCIAS COM PRESOS

FUGA	00
REBELIÃO/ MOTIM	00
ESCOLTA DE PRESO	00
REVISTA EM XADREZ	00
OUTRAS OCORRÊNCIAS COM PRESOS	00

OCORRÊNCIAS DE MANIFESTAÇÃO PÚBLICA

GREVE	00
PIQUETE	00
TUMULTO	00
PASSEATA	00
OUTRAS OCORRÊNCIAS DE MANIFESTAÇÃO PÚBLICA	00

OCORRÊNCIAS CONTRA O MEIO-AMBIENTE

C. M. E. B. P.  
PROJ. GERAL Nº 206/93  
fls. 628  
a) .....

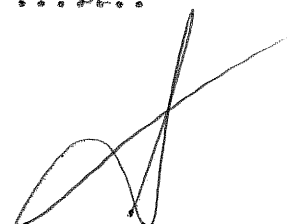
INFRAÇÃO AMBIENTAL FLORESTAL	00
INFRAÇÃO AMBIENTAL DE CAÇA	00
INFRAÇÃO DE PESCA	00
POLUIÇÃO AMBIENTAL	00
OUTRAS OCORRÊNCIAS CONTRA O MEIO-AMBIENTE	00

OUTRAS OCORRÊNCIAS DE ILÍCITOS PENAIIS

EXERCÍCIO ILEGAL DE PROFISSÃO OU ATIVIDADE	00
VIOLAÇÃO DE SEPULTURA	00
CRUELDADE CONTRA ANIMAIS	00
ENVENENAMENTO DE ÁGUA POTÁVEL, SUB ALIMENT OU MEDIC	00
SUBVERSÃO/ RERRORISMO	00
CRIME CONTRA A ECONOMIA POPULAR	00
FALSA IDENTIDADE	00
PORTE ILEGAL DE ARMA	00
DISPARO DE ARMA DE FOGO	13
CRIANÇA INFRATORA	08
ADOLESCENTE INFRATOR	28
FALSIFICAÇÃO	00
FORMAÇÃO DE BANDO / QUADRILHA	00
OUTRAS OCORRÊNCIAS DE ILÍCITOS PENAIIS	00

OCORRÊNCIAS DE TRÂNSITO

AUTO ABANDONADO	00
ACIDENTE DE TRÂNSITO COM VÍTIMA	131
ACIDENTE DE TRÂNSITO SEM VÍTIMA	501
ATROPELAMENTO	27
ACIDENTE DE TRÂNS C/ VÍTIMA COM PROD PERIGOSO	00
ACIDENTE DE TRÂNS S/ VÍTIMA COM PROD PERIGOSO	00
ACIDENTE DE TRÂNS COM VÍTIMA PRESA EM FERRAGEM	00
DIREÇÃO DE VEÍCULO SEM HABILITAÇÃO	00
DIREÇÃO PERIGOSA DE VEÍCULO	00
RECOLHIMENTO DE CEÍCULO	00
CONGESTIONAMENTO	00
INFRAÇÃO DE TRÂNSITO	00
ESCOLTA	01
INTERDIÇÃO DE VIA PÚBLICA	00
ACIDENTE COM ANIMAL	00
OUTRAS OCORRÊNCIAS DE TRÂNSITO	02



OCORRÊNCIAS DE AUXÍLIO AO PÚBLICO

C. M. E. B. P.
PROJ. GERAL Nº 06/93
Fls. 629
3)

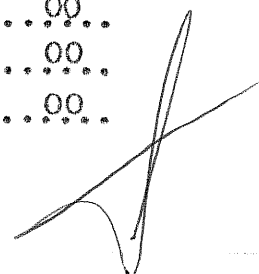
ACIDENTE PESSOAL	... 26 ..
PARTURIENTE	... 00 ..
DEMENTE	... 65 ..
MORTE NATURAL	... 00 ..
MAL SÚBITO	... 00 ..
INDIGENTE	... 00 ..
CRIANÇA DESPROTEGIDA	... 04 ..
ADOLESCENTE DESPROTEGIDO	... 05 ..
CRIANÇA/ ADOLESCENTE DESAPARECIDO	... 02 ..
CRIANÇA/ ADOLESCENTE LOCALIZADO	... 08 ..
PESSOA DESAPARECIDA	... 00 ..
PESSOA LOCALIZADA	... 00 ..
AUTO LOCALIZADO	... 03 ..
OBJETO ABANDONADO/ LOCALIZADO	... 05 ..
OUTRAS OCORRÊNCIAS DE AUXÍLIO AO PÚBLICO	... 312 ..

OCORRÊNCIAS DE BOMBEIRO

INCÊNDIO	... 06 ..
SALVAMENTO	... 00 ..
AFOGAMENTO	... 01 ..
INUNDAÇÃO	... 01 ..
PERIGO DE INUNDAÇÃO OU DESASTRE	... 00 ..
DESABAMENTO	... 01 ..
ACIDENTE COM PRODUTO PERIGOSO	... 00 ..
DESASTRE MARITIMO/ FLUVIAL	... 00 ..
DESASTRE FERROVIÁRIO	... 00 ..
DESASTRE AEROVIÁRIO	... 00 ..
DESASTRE METROVIÁRIO	... 00 ..
DESMORONAMENTO	... 00 ..
RESGATE	... 00 ..
CAPTURA/ EXTERMINIO	... 00 ..
VISTORIA TÉCNICA OPERACIONAL	... 00 ..
PROTEÇÃO	... 00 ..
ATIVIDADE EDUCACIONAL	... 00 ..
ATIVIDADE SOCIAL	... 00 ..
OUTRAS OCORRÊNCIAS DE BOMBEIRO	... 00 ..

APOIO A INSTITUIÇÕES PÚBLICAS

APOIO A POLICIAMENTO OSTENSIVO	... 00 ..
APOIO A POLICIAMENTO ESPECIALIZADO	... 00 ..
APOIO AO PODER JUDICIÁRIO	... 00 ..



C. M. E. B. P.	
PROJ. GERAL Nº	206/93
Fls.	630
	00..
	13..

APOIO A PM EM PERIGO  
 APOIO A OUTRAS INSTITUIÇÕES PÚBLICAS

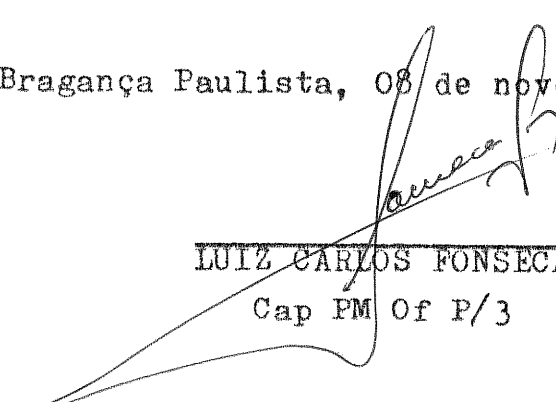
APOIO A INSTITUIÇÕES PRIVADAS

PROTEÇÃO DE VALORES	...00..
ESCOLTA DE VALORES	...00..
OUTROS APOIOS A INSTITUIÇÕES PRIVADAS	...00..

OUTROS ATENDIMENTOS

ENCONTRO DE CADÁVER	...13..
AVERIGUAÇÃO DE SUSPEITO	...13..
SUICÍDIO	...02..
SUICÍDIO, TENTATIVA	...07..
ANIMAL, CAPTURA	...00..
PRESERVAÇÃO DE LOCAL DE CRIME	...00..
OUTROS ATENDIMENTOS	..894..

Quartel em Bragança Paulista, 08 de novembro de 1.993

  
 LUIZ CARLOS FONSECA  
 Cap PM Of P/3



**POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO**

Bragança Paulista, 05 de outubro de 1993

OFÍCIO Nº 34BPMI-166/101/93

Do Comandante da 1ª Companhia FM

Ao Ilmo Sr MAURO BAÚNA DEL ROIO

DD Presidente da Câmara Municipal de Bragança Pta

Assunto: Ocorrências - sobre

Ref: OFÍCIO Nº 1759/93-PG Nº 206/93, de 23Set93

ENCAMINHE - SE

à das Sessões 13/10/1993

Presidente da Câmara Municipal

Em atenção ao Ofício supra referenciado, informo a Vossa Senhoria à média de Ocorrências atendidas durante os anos de 1991, 1992 e 1993:

Ano 1991 - média mensal de Ocorrências:	350
Ano 1992 - " " " "	276
Ano 1993 - " " " "	401

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Senhoria protestos de consideração e apreço.

**BENEDITO JOSÉ GONÇALVES**

Cap. FM Cmt da 101a/PM

arg/cd

C. M. E. B. P.  
 RECEBEM 5/10/93  
 AS 20:00 HS.  
 DEB: *[Signature]*

C. M. E. B. P.  
 PROT. GERAL Nº 206/93  
 fls. 631  
*[Signature]*

C. M. E. B. P.  
 PROT. GERAL Nº 206/93  
 fls. *Josephson*  
 a) *[Signature]*

ENCAMINHAÇÃO EM 13/10/93  
 DOC. *Josephson*  
 A )



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.
PROT. GERAL Nº 206/93
Fis. 391

ENCAMINHE - SE

Sala das Sessões, 22/09/1993

REQUERIMENTO Nº 1.203/93

Presidente da Câmara Municipal

**ENCAMINHAMENTO:** ao 5o. Pelotão GP/PM - Polícia Florestal de Bragança Paulista.

**ASSUNTO:** pede cópia de relatórios com dados estatísticos sobre ocorrências atendidas por aquele destacamento policial em Bragança Paulista nos três últimos anos.

C. M. E. B. P.
PROT. GERAL Nº 206/93
Nº 391
2)

1. **CONSIDERANDO** que, durante o ciclo de debates relativos à duplicação da Rodovia Fernão Dias, realizado nesta Casa no dia 15 último, quando contamos com a participação de representantes da Polícia Civil e da Polícia Militar, tomamos conhecimento de que a Polícia Florestal dispõe de dados à ocorrências por ela atendidas nos últimos anos neste município,

2. **REQUEREMOS**, na forma regimental, o envio de cópia da presente propositura ao Ilmo. Sr. 3o. Sargento PM Guilherme Pinto da Silva, Comandante do 5o. Pelotão GP/PM-Polícia Florestal de Bragança Paulista, solicitando a gentileza de nos fornecer cópia dos relatórios estatísticos sobre as ocorrências registradas por aquele destacamento policial nos anos de 1991, 1992 e 1993, especificando, se possível, a avaliação da Polícia Militar sobre quais os problemas de mais comumente verificados nesse período.



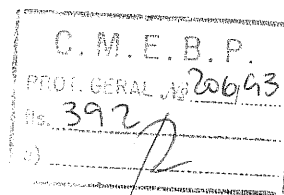
## CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

3. Esses dados serão utilizados em documento final que pretendemos apresentar acerca dos possíveis efeitos que a duplicação da citada rodovia trará ao Município e à própria Região bragantina.

Sala das Sessões, 21 de setembro de 1993

A.) JOSÉ JOZEFRAN BERTO FREIRE

DEL/Ré





# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.
PROT. GERAL Nº 206/93
Fis 589
a) _____

REQUERIMENTO nº 1.261/93

ENCAMINHAMENTO: à Procuradoria do Ministério Público Federal em São Paulo.

ASSUNTO: pede informações sobre a existência de ação civil pública ajuizada no sentido de suspensão do projeto de duplicação da Rodovia Fernão Dias por irregularidades no Relatório de Impacto do Meio Ambiente - RIMA.

ENCAMINHE - SE

Sala das Sessões, 06/10/1993

\_\_\_\_\_  
Presidente da Câmara Municipal

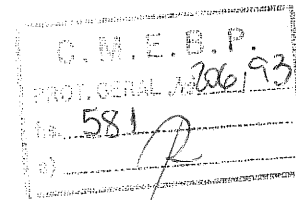
1. TENDO EM VISTA que esta Casa tem procurado acompanhar todo o processo relativo à duplicação da Rodovia Fernão Dias, colhendo dados para estudos e para conhecimento da população bragantina,

2. REQUEREMOS, obedecidas as formalidades legais, o envio de cópia da presente propositura ao Exmo. Sr. Dr. Diovanildo Domingos Cavalcante, Procurador-Chefe do Ministério Público Federal em São Paulo, solicitando a S. Exa. a gentileza de nos informar se existe ação civil pública ajuizada no sentido de suspensão do projeto de duplicação da Rodovia Fernão Dias por irregularidades no Relatório de Impacto do Meio Ambiente - RIMA - .





## CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA



3. Caso a existência de liminar se confirme, pedimos ao Exmo. Sr. Procurador-Chefe, se possível, o fornecimento de cópia da petição inicial.

Sala das Sessões, 05 de outubro de 1993

A.) JOSÉ EDUARDO SUPPIONI DE AGULRRE



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

C.M.E.B.P.  
PROT. GERAL Nº 206/93  
Fls. 584  
a) *R*

Ofício nº 4817/93

Em, 27/10/93

C.M.E.B.P.  
RECEBI EM 3/11/93  
ÀS 14:00 HS  
DEA: *JLB*

Sr. Presidente,

ENCAMINHE - SE  
de 3/11/93

Encaminho à Vossa Excelência, em atenção ao ofício nº 1855/93 - PG nº 206/93, recebido em 20/10/93, a anexa cópia da Ação Civil Pública, promovida por este órgão ministerial, referente a duplicação da Rodovia Fernão Dias, tendo por objeto críticas e inexatidões aos estudos do impacto ambiental (EIA-RIMA) elaborados para a referida obra, no trecho que abrange São Paulo.

Informo, outrossim, que a referida ação encontra-se em trâmite perante a 9ª Vara da Justiça Federal, com o nº 93.0026772-8, aguardando decisão do recurso de agravo de instrumento do indeferimento da liminar pleiteada.

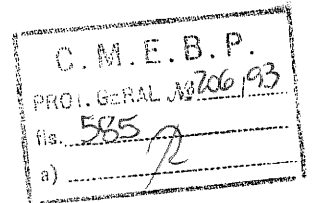
Aproveito o ensejo para apresentar a V. Exa. meus protestos de estima e consideração.

*Elizabeth Kablukow Bonora Peinado*  
ELIZABETH KABLUKOW BONORA PEINADO  
Procuradora da República

Ao  
Excelentíssimo Senhor  
Doutor Mauro Bauna Del Roio  
DD. Presidente da Câmara Municipal  
da Estância de Bragança Paulista  
Cx. Postal 074  
CEP 12.900-000

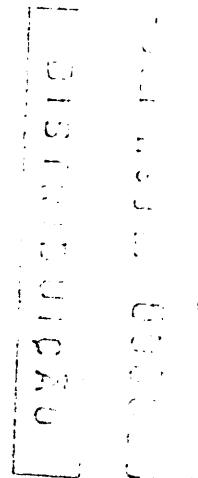
C.M.E.B.P.  
PROT. GERAL Nº 206/93  
Fls. 584  
a) *JLB*

ENCAMINHADO EM 3/11/93  
DEA: *M. Josefon*  
a) *R*



EXCELENTÍSSIMO(a) SENHOR(a) DOUTOR(a) JUIZ(a)  
FEDERAL DA VARA CÍVEL DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DE  
SÃO PAULO

93.0026772-8



O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, pela Procuradora da República que esta subscreve, no uso de suas atribuições legais, com fundamento no artigo 129, III da Constituição Federal, nas disposições da Lei nº 7347/85 e da lei Complementar nº 75/93, vem respeitosamente à presença de V.Exa. a fim de interpor a presente **AÇÃO CIVIL PÚBLICA**, com pedido **LIMINAR** contra o **DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM - DNER**, autarquia federal, através de sua representação, sita a Rua **Ciro Soares de Almeida**, nº 180 , e contra a **FAZENDA DO ESTADO DE SÃO PAULO**, como representante da Secretaria Estadual do Meio Ambiente e de sua Coordenadoria de Planejamento

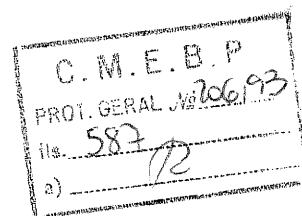
C. M. E. B. P.
PROT. GERAL Nº 706/93
fhs. 586
a) <i>R</i>

Ambiental, pelos motivos de fato e de direito que passa a articular.

#### DOS FATOS

1. O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (doravante denominado DNER) administra a Rodovia Fernão Dias, com 563 Km de extensão, constituída do trecho da BR 381 que interliga as regiões metropolitanas de Belo Horizonte e São Paulo.

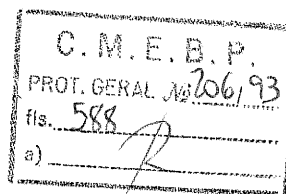
2. Tendo em vista as atuais dificuldades existentes nesta interligação, quanto aos aspectos de segurança de fluidez de tráfego, o DNER propos a duplicação da mesma, especialmente no trecho que atravessa o Estado e a cidade de São Paulo, passando pelas cidades de Vargem, Bragança Paulista, Atibaia, Guarulhos, atravessando, nessa região estadual, a Serra da Cantareira, que se constitui no Parque Estadual da Cantareira, criado por força do artigo 11 do Decreto Estadual nº 41.626, de 30 de janeiro de 1963, o qual regulamentou a Lei nº 6.884, de 29 de agosto de



1962, que dispõe sobre parques, floresta e monumentos naturais.

Também este Parque faz parte de área de Proteção de Mananciais da cidade de São Paulo, albergando as bacias hidrográficas dos rios Jaguari, Atibaia, Jundiaí, Juqueri e Cabuçu Acima, responsável pelo abastecimento de 60% da população da região metropolitana de São Paulo.

É, portanto, o Parque da Cantareira, como Unidade de Conservação, Reserva Florestal e área tombada pelo CONDEPHAAT, e recentemente inserida nos limites da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, reconhecida pela UNESCO, área de preservação permanente, em caráter amplo, submetida à legislação de proteção, entre as quais podemos citar, desde a Constituição Federal, artigo 225 até leis federais como as de nº 4771/65 - Código Florestal; 5.197/67 - Código de Fauna; 7.347/85, Decreto Federal nº 750/93, Resoluções CONAMA nºs 001/86, 10/87 e 13/90, bem como sob proteção das leis estaduais nºs 6884/62 e 898/75 e Decretos Estaduais nºs 41.626/63; 8468/76 e 25.341/86



(disposições legais que se analisará no decorrer da exposição).

3. Para fins da duplicação da rodovia, o DNER firmou convênio com o Departamento Estadual de Estradas de Rodagem de São Paulo e de Minas Gerais, competindo ao DNER executar e coordenar o projeto. Os recursos financeiros advirão de financiamento junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, sendo mutuário do empréstimo a República Federativa do Brasil, através do Ministério dos Transportes.

Para atender as exigências legais prévias para aprovação de toda obra de grande porte que possa causar danos ambientais, como é a de duplicação aqui questionada, o DNER e os conveniados contrataram a empresa ETEL- Estudos Técnicos Ltda., para elaboração do necessário EIA-RIMA ( Estudo de Impacto Ambiental - Relatório de Impacto ao meio Ambiente). (doc. nº 01)

Tais estudos de impacto, instrumentos da Política Nacional de Meio Ambiente

C.M.E.B.P	
PRO: GERAL	26/93
Nº:	589
a)	R

(cf. Lei nº 6938/81) são necessários para que o órgão estadual competente, no caso a Secretaria de Estado do Meio Ambiente, conceda as respectivas licenças prévia (LP), de instalação (LI) e de operação (LO) para o empreendimento. Para deliberação da concessão destas licenças, o Conselho Estadual de Meio Ambiente, ouve necessariamente seus órgãos técnicos, quais sejam Instituto Florestal, o Departamento de Avaliação de Impacto Ambientais da Coordenadoria de Planejamento e Licenciamento Ambiental e ainda o CONDEPHAAT (Sec.da Cultura), SABESP e IBAMA.

4. Ocorre que, inobstante as severas críticas elaboradas por estes órgãos consultivos, ao examinarem o EIA-RIMA em questão, suas conclusões apontaram, paradoxalmente, pela concessão da licença, pelo que o CONSEMA deliberou também favoravelmente, acarretando a concessão de licença prévia pelo Sr.Secretário Estadual do Meio Ambiente.(doc. nº 08).

De fato, dirige-se a presente a apontar a imprestabilidade de tais estudos quanto à

C.M.E.B.P.	
PROJ. GERAL	706/93
fls.	590
a)	R

observâncias dos requisitos legais, impondo a suspensão da obra, e a não concessão da licença de implantação necessária para sua consecução, até que atendidas as exigências que visam a efetiva proteção do meio ambiente.

DO FUNDAMENTO JURÍDICO

5. A ampla legislação citada, em seu todo ou em parte, disciplina o uso e as possibilidades de alteração de trechos das unidades de conservação e medidas mitigadoras dos danos a serem causados ao meio ambiente protegido. Dentre estas disposições legais, citamos especialmente:

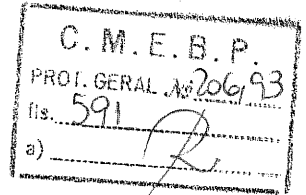
A Constituição Federal, em seu capítulo VI, que dispõe sobre o meio ambiente, estabelece nos §§ 1º e 4º do artigo 225:

Art.225 - .....

§ 1º - Para assegurar a efetividade deste direito, incumbe ao Poder Público:

.....





IV - exigir na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade;

.....

§ 4º - A Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, pantanal matogrossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional e sua utilização far-se-á na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais. (grifo nosso)

Para efetiva aplicação do dispositivo constitucional acima, o artigo 10 da Lei nº 6938/81 dispõe:

"a construção, instalação, ampliação e financiamento de estabelecimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, considerados efetivos e

C. M. E. B. P
PROT. GERAL 1206/93
fls. 592
a)

potencialmente poluidores, bem como capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental, dependerão de prévio licenciamento de órgão estadual competente, integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA..."

Atendendo a este dispositivo legal, a regulamentação da lei (Dec.nº 99.724/90), dispõe, no § 1º do artigo 17:

"Caberá ao CONAMA fixar os critérios básicos, segundo os quais serão exigidos estudos de impacto ambiental para fins de licenciamento, contendo, entre outros itens:

- a) diagnóstico ambiental da área;
- b) descrição da ação proposta e suas alternativas; e
- c) identificação, análise e previsão dos impactos ambientais significativos, positivos ou negativos.

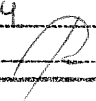
C.M.E.B.P.
PROT. GERAL Nº 206/93
Fls. 593
a) <i>R</i>

Como resultado, a Resolução nº 001/86 do CONAMA (Conselho Nacional de meio Ambiente) estabelece, em seu artigo 2º:

*"Dependerá da elaboração de estudo de impacto ambiental e respectivo relatório de impacto ambiental -RIMA, a serem submetidos à aprovação do órgão estadual competente e do IBAMA, em caráter supletivo, o licenciamento de atividades modificadoras do meio ambiente, tais como:*  
*I - Estradas de rodagem com duas ou mais faixas de rolamento." (grifo nosso)*

6. Das normas legais acima elencadas, se depreende não só a necessidade da elaboração dos chamados EIA-RIMA, como da importância destes, observância dos requisitos que efetivamente resguardem o meio ambiente, sem o que não se concederá o licenciamento para a obra.

7. Entretanto, o que se verifica no caso em concreto é que, inobstante a elaboração do EIA-RIMA, estes não atendem os requisitos legais

C.M.E.B.P.
PROJ. GERAL de 20/06/93
Ins. 594
a) 

garantidores da proteção ao meio ambiente, sendo portanto imprestáveis ao licenciamento prévio já deferido, pois que tal como posto, faz "tábula rasa" de vários requisitos, como demonstraremos.

DO CONTEÚDO E OBJETIVOS DO EIA-RIMA

8. A citada Resolução CONAMA 001/86, em seu artigo 5º dita as diretrizes e conteúdo mínimo do EIA, que consoante Édis Milaré e Antonio Herman V. Benjamin "não podem, em hipótese alguma, ser descuradas, sob pena de invalidação". (grifo nosso) ("Estudo Prévio de Impacto Ambiental" - Ed.RT., 1993, pags.44)

São estes os requisitos, analisados pelos autores da obra citada:

**"I - Contemplar as alternativas tecnológicas e de localização do projeto, confrontando-as com a hipóteses de sua não execução:**

**II - Identificar e avaliar sistematicamente os impactos ambientais gerados nas fases de implantação e operação da atividade: trata-**

C.M.E.B.P
PROT. GERAL Nº 206/93
fls. 595
a)

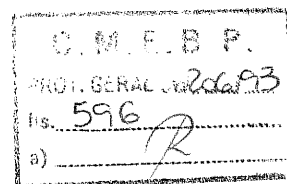
se de operação tendente a definir as medidas corretivas e mitigadoras dos impactos negativos ao ambiente, para a correta e oportuna responsabilização do autor do projeto.

III - definir os limites da área geográfica a ser direta ou indiretamente afetada pelos impactos, denominada área de influência do projeto, considerando, em todos os casos a bacia hidrográfica na qual se localiza:

IV - considerar os planos e programas governamentais, propostos e em implantação na área de influência do projeto, e sua compatibilidade: imposta ter presente, na execução do EIA, a conformidade do projetado empreendimento com eventuais programas e planos, inclusive os plurianuais e aqueles decorrentes do zoneamento ambiental.

9. Já o artigo 9º da mesma resolução 001/86, define os requisitos mínimos a ser considerados:

"I - Diagnóstico ambiental da área de influência do projeto;



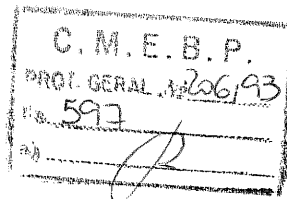
- II - Análise dos impactos ambientais;
- III - Definição das medidas mitigadoras.

10. Entretanto, os requisitos não foram suficientemente obedecidos no EIA-RIMA elaborado para a construção da duplicação da rodovia em questão, acusando o documento diversas lacunas e imperfeições, dentre as quais podemos salientar, primeiramente, algumas poucas suscitadas pelo próprio Instituto Florestal, (DOC.Nº 2) que, em análise ao documento, assim se manifesta:

### "3- Críticas ao Estudos do EIA-RIMA

#### 3.1. Sócio-Econômico

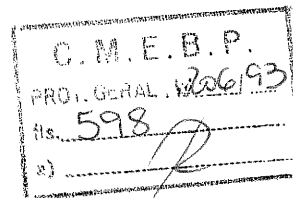
...Os impactos sócios-econômicos foram analisados como se os únicos pontos de interesse fossem as cidades de Belo Horizonte e São Paulo. É para elas que está voltado o enfoque principal e, pelo que demonstra o estudo, nem mesmo suas regiões metropolitanas como um todo consideradas, como se somente tivessem importância os municípios atravessados pela estrada, o que é um absurdo. Nada foi mencionado sobre os impactos dessa duplicação nas outras regiões, principalmente no



Porto de Santos. Também sua repercussão no desenvolvimento regional no trecho entre as duas capitais deixou muito a desejar, principalmente considerando-se as tendências de desenvolvimento urbano dos núcleos regionais e o decréscimo dos índices de crescimento das regiões metropolitanas. O que fazer com os deslocamentos de mão-de-obra que serão induzidos por esta substancial alteração?

Como ficará o suprimento dos serviços públicos, principalmente na área de abastecimento, saneamento, saúde e educação? Quais serão os investimentos a serem feitos nesta área para suprir-se as novas demandas? E como ficará a situação no setor agrícola com este novo apelo para deslocamento da mão-de-obra rural no atendimento das novas demandas urbanas, sobretudo considerando-se a importância da região em termos de economia baseada no setor agrícola?

Na maior parte do texto, tem-se a impressão que o estudo teria sido feito apenas para avaliação das alterações durante a implantação da obra como se o objetivo do EIA-RIMA fosse apenas o



de suprir as necessidades das empreiteiras e não o desenvolvimento social e econômico da região.

Com relação ao dados utilizados notamos algumas falhas como:

a) utilização de índices estatísticos em sua maior parte de 1980, sem considerar as mudanças de tendências neste período.

b) desencontro de informações de uma parte para outra do estudo, como no caso dos índices de crescimento das regiões metropolitanas.

c) com relação às organizações não governamentais existentes é de se estranhar que a listagem não tenha 10% das organizações ligadas ao meio ambiente." (grifos nossos)

E o parecer continua a apontar inúmeras imperfeições e lacunas no EIA-RIMA apresentado, as quais não transcrevemos para não se impor repetitivas e exaustivas afirmações que podem ser conferidas na íntegra do documento que ora se



C.M.E.B.P.	
PROJ. GERAL	206/93
1 s.	599
2)	<i>[assinatura]</i>

junta.(doc nº) Salientamos, entretanto, alguns trechos que chamam a atenção:

"...Assim, a avaliação das alterações da qualidade de água, fora e dentro do Parque, não foram executadas..."(item 3.2, 11º §)

"... matas residuais ao longo do traçado que não foram mapeadas nos estudos do EIA-RIMA e que são importantes no contexto da área de proteção de mananciais estabelecida pela lei... (item 5, a.)

..."A nosso ver, mesmo considerando o aumento dos custos diretos no presente, dever-se-ia pensar nas deseconomias alongo prazo, estudando a possibilidade de traçado alternativo que, desviasse o tráfego para a região oeste da reserva da Cantareira, a partir do antigo traçado da BR-381, na região ao sul de Atibaia..." (grifos nossos)

Nesse item, observamos que, consoante a o item I, do artigo 5º da resolução CONAMA nº 001/86 ( comentado na obra acima transcrita), a hipótese é a inversa da elaborada

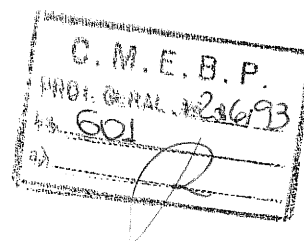
C. M. E. B. P.	
PROJ. GERAL N.º	80693
fol.	600
a)	R

pelo EIA-RIMA, que não contempla as outras alternativas tecnológicas e locacionais para depois selecionar uma, mas elege uma par tal análise, e não aprofunda a solução de não fazer.

Sob outro aspecto, revela o parecer:

"... Os 40 mil dólares propostos no EIA-RIMA como ressarcimento aos impactos ambientais no Parque são aviltantes frente aos programas de manejo e desenvolvimento que o Instituto Florestal deverá desenvolver como forma de ressarcimento social à população paulista usuária do Parque, direta e indiretamente..." (grifos nossos) , quando, na realidade a legislação federal (dec. nº 95.733/88) determina percentual mínimo de 1% sobre o custo atualizado do empreendimento. Estimando-se superficialmente este, inicialmente e não atualizado, em 500 milhões de dólares, verifica-se que o percentual mínimo legal é bastante superior ao previsto no EIA-RIMA.

11. Ressaltamos, outrossim, as outras críticas levadas pelo representante NILTON

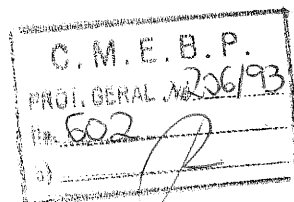


HERNANDES, (doc nº 03) a cuja leitura remetemos, a fim de dispensar novas citações.

12. Pode-se assim verificar da imprestabilidade do estudo feito, quer para atender os ditames legais quer para dar efetividade à proteção ao meio ambiente e ao meio sócio- econômico da região, estudo este que, como suscitado no parecer do Instituto Florestal, parece atender mais às necessidades das empreiteiras que propriamente ao desenvolvimento regional.

13. Mas não é só. Também a Secretaria de Estado do Meio Ambiente, através de sua Coordenadoria de Planejamento Ambiental, no Parecer Técnico nº 007/93/DPAA/DAE ( DOC. Nº 04) faz críticas ao estudo. Do texto, para o qual remetemos a leitura, podemos destacar:

*"...A respeito do diagnóstico ambiental apresentado, consideramos que se encontra insuficiente quanto à:*

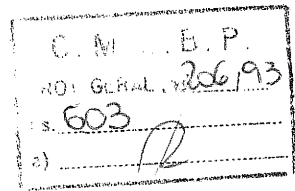


a) identificação dos vetores de crescimento sócio-económico regionais;

b.) interrelação da Rodovia D.Pedro I com a duplicação proposta;

c.) análise do conjunto de municípios afetados, onde não considera os municípios adjacentes não seccionados pela rodovia, porém componentes da dinâmica de desenvolvimento sócio-económico regional..."

..."Por outro lado, este estudo peca pela ausência de avaliação do comportamento futuro dos vetores de crescimento sócio-económico regionais em função da duplicação proposta. Dessa forma, a análise comparativa entre os meios antrópico, físico e biótico, em âmbito regional para a fase de operação fica comprometida, impossibilitando a conseqüente análise do necessário prognóstico ambiental para a região em questão." (fls.3 do Parecer) (grifos nossos)

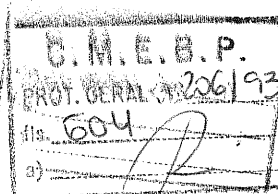


Mais adiante, ao analisar os programas propostos, conclui: "Ressaltamos que o empreendedor propõe a aplicação destes programas na faixa de entorno da rodovia, o que consideramos insuficiente..."(grifos nossos) (fls. 6 do parecer).

Seguem as críticas apresentadas pelo IBAMA (doc. nº 05 ), do CONDEPHAAT (doc. nº07) e da SABESP (doc. nº 06), dentre estas últimas, salientamos:

"Quanto aos impactos sócio-econômicos e culturais advindos da duplicação da rodovia, o RIMA menciona que as bacias hidrográficas sofrerão pressões de ocupação e de atividades econômicas, mas não as quantifica, qualifica e nem analisa as conseqüências e possíveis comprometimentos que trarão a qualidade das águas desses mananciais."

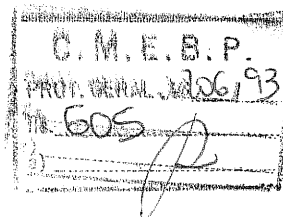
Temos que tais alterações possam ser extremamente importantes, podendo trazer deterioração significativa dos estado qualitativo atual."



"...Sem dúvida ocorrerão contribuições negativas aos processos de assoreamento do reservatório Paiva Castro e Jaguari/Jacareí, por impactos diretos e/ou indiretos das obras, mesmo mediante a adoção de medidas preventivas. O RIMA é omissso (aponta , mas não esclarece) quanto às medidas preventivas de ocorrência de acidentes com cargas perigosas, durante a fase de execução das obras e de operação da rodovia, principalmente e no trecho Vargem-Camanducaia, onde o traçado da rodovia praticamente margeia e transpõe várias vezes os cursos d'água mais importante (rios Jaguari e Camanducaia)

#### DAS CONCLUSÕES

14. Pretende-se demonstrar, portanto, que, consoante os próprios órgãos técnicos ouvidos, que o EIA-RIMA peca por falhas e lacunas de estudos de impacto, quer por ter a consultora (ETEL) manipulado dados bibliográficos secundários desatualizados, quer pela insuficiência dos dados na caracterização do meio biótico e abiótico, ensejando

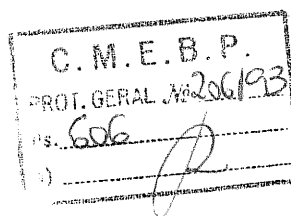


carências que comprometem o processo de tomada de decisão pela concessão da licença.

Diante de todo o exposto, vê-se que a Licença Prévia concedida não levou em conta as inúmeras irregularidades, omissões e equívocos apresentados em seu documento de base, o EIA-RIMA, que por não atender os requisitos legais é inválido, sendo igualmente inválida a licença prévia concedida.

Outrossim, a relevância de tais críticas, que demonstram insofismavelmente a invalidade do EIA-RIMA e da conseqüente licença prévia concedida, advém do fato de que, tal este EIA-RIMA embasa e determina todos os futuros programas, planos e ações mitigadores, corretivos e preventivos que deverão ser levados a cabo no empreendimento.

Assim, necessariamente devem constar deste EIA e seu respectivo RIMA dados que realmente reflitam a situação fática anterior ao empreendimento (exímio diagnóstico ambiental da

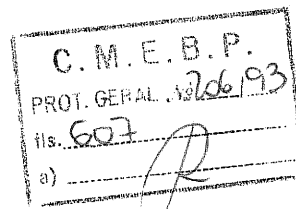


área), e registrem as metodologias de previsão de impacto que, calcadas em dados confiáveis possam permitir um mínimo de eficiência e eficácia quando do planejamento de implementação destes programas.

Daí porque, uma vez superada a etapa de licença prévia, a licença de implantação a ela subsequente e que autoriza o início das obras, não mais leva em consideração os questões postas no EIA-RIMA, que aprovado, opera a preclusão das exigências.

15. Disto é fácil concluir que, se não atacada a licença prévia por insuficiência do EIA-RIMA, a licença de instalação será irremediavelmente concedida, e a obra poderá ser iniciada sem que tenha atingido por completo as exigências na fase oportuna, acarretando danos ao meio sócio-econômico e ambiental, que serão de impossível reparação, e cujas exigências dificilmente poderão ser atendidas em outras fase do processo de licenciamento



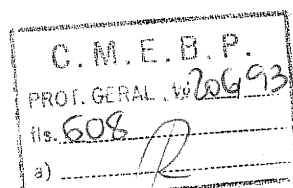


Como, pois, admitir-se que a licença concedida pela Secretaria do Meio Ambiente possa ser condicional a exigências e recomendações que deveriam ser feitas em fase própria, comprometendo as etapas subseqüentes ?

Desta forma, patenteia-se "*periculum in mora*" que determina o requerimento da liminar abaixo pleiteada, socorrendo, ainda, à presente, o "*fumus boni iuris*" decorrente da ampla legislação de ordem pública que impõe a observância do aqui pleiteado

#### DO PEDIDO

16. Assim, a presente ação visa medidas preventivas que impeçam a a emissão de licença de instalação e subseqüente licença de operação da obra, que por sua amplitude e conseqüências, atingirá de forma irreversível não somente áreas de preservação permanente com importância significativa para a toda a coletividade a ser atingida, incluída a região metropolitana de São Paulo e cidades que cercam a rodovia, como



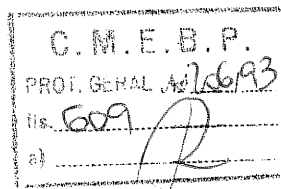
também o meio ambiente local, que uma vez danificado, jamais poderá ser suficientemente reparado.

17. Assim, é a presente para requer a V.Exa. se digne a, LIMINARMENTE, e inaudita altera pars determinar ao DNER a suspensão do projeto de duplicação, até que se apresente novo EIA-RIMA e conseqüente licença prévia, que atenda os requisitos legais, abaixo relacionados.

18. Uma vez concedida a liminar, sejam os réus citados para apresentarem a defesa que tiverem, sendo a final julgada procedente a presente ação, no sentido de:

I - Declarar, com base nos fatos apontados e provados, a nulidade do EIA-RIMA e da conseqüente licença prévia.

II - condenar o DNER, na condição de responsável pela obra, na obrigação de fazer, consistente na apresentação, no prazo máximo de cento e oitenta dias, de novo EIA-RIMA que atenda,



além das críticas apresentadas nos pareceres do Instituto Florestal, do CONDEPHAAT, IBAMA e SABESP especialmente:

a.) estudo aprofundado das alternativas de traçado para transposição local ou regional da Serra da Cantareira, indicando a menos danosa ao meio ambiente, mesmo que mais onerosa:

b.) completa descrição e análise dos recursos ambientais e suas interações, através de ampla pesquisa local e aprofundada pesquisa de campo de modo a caracterizar a situação ambiental da área, que permita a plena identificação de todos os cursos d'água e as alterações das bacias hidrográficas da região, bem como da área e tipo de vegetação e a ser desmatada com o empreendimento, além de seus efeitos sobre a fauna silvestre e aquática;

c.) indicação e detalhamento, com cronogramas inclusive, de todos os programas preventivos e corretivos dos danos e impactos sócio-econômicos e ao meio ambiente;

C. M. E. B. P.
PROT. GERAL. Vol. 100/93
Ns. 610
R)

d.) indicação discriminada da verba necessária para fazer frente aos programas necessários de controle e mitigação dos impactos ambientais;

III - cominação de multa diária em caso de descumprimento do item II;

IV - condenação dos réus ao pagamento das custas e demais cominações legais.

Protestando provar o alegado por todas as formas em direito admitidas, especialmente perícias técnicas (auditoria ambiental no EIA-RIMA) e oitivas de testemunhas, que desde já se requer.

Dá-se á causa o valor inestimável.

Pede Deferimento.

São Paulo, 03 de setembro de 1993.

  
ELIZABETH KABLUKOW BONORA PEINADO

Procuradora da República



# CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

C. M. E. B. P.
PROT. GERAL Nº 206/93
Fis. 582
a) _____

PROPOSITURA PROTOCOLADA VERBALMENTE, PELO AÇTOR, EM PLENARIO, DURANTE A REALIZAÇÃO DOS TRABALHOS DA 32ª SESSAO ORDINARIA.

## REQUERIMENTO Nº 1.263/93

ENCAMINHAMENTO: ao Deputado Federal Fabio Feldmann

CÓPIA: às Câmara dos município de Vargem, Atibaia e Mairiporã.

ASSUNTO: manifesta preocupação pela representação no Ministério Público Federal para suspensão do processo de licenciamento das obras de duplicação da rodovia "Fernão Dias".

APROVADO POR UNANIMIDADE  
ENCAMINHADO E PUBLIQUE - SE  
Sala das Sessões, 16/10/1993

Presidente da Câmara

TENDO EM VISTA correspondência recebida por este edil - por parte do parlamentar Fabio Feldmann - na qual ele expõe seu posicionamento com relação a suspensão do processo de licenciamento das obras de duplicação da rodovia "Fernão Dias";

TENDO EM VISTA que a rodovia em foco é um importante elo de ligação entre dois estados (São Paulo e Minas Gerais) de grande representatividade na econômica do país;

TENDO EM VISTA o intenso fluxo automobilístico existente nessa artéria, quer sejam de veículos de passeio ou de carga pesada;

TENDO EM VISTA que em função do exposto, entre outros fatores, a rodovia "Fernão Dias" se notabiliza por ser uma das artéria de maior periculosidade do país;

TENDO EM VISTA que, são registrados grande número de acidentes nessa via, muitos dos quais com vítimas fatais;

C. M. E. B. P.
PROT. GERAL Nº 206/93
Fis. 582
a) _____



## CÂMARA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA DE BRAGANÇA PAULISTA

TENDO EM VISTA que a duplicação da aludida via, anunciada pelos meios de comunicação, vem sendo aguardada ansiosamente pelo usuários, muitos dos quais utilizam essa rodovia diariamente;

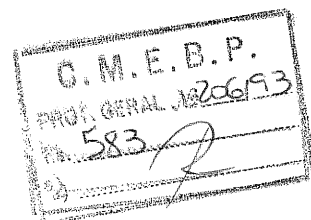
REQUEREMOS, obedecidos os trâmites regimentais, seja encaminhado cópia desta ao deputado federal Fabio Feldmann, manifestando preocupação pela representação no Ministério Público Federal para suspensão do processo de licenciamento das obras de duplicação da rodovia "Fernão Dias".

Por oportuno, o trabalho em prol do meio ambiente realizado pelo nobre deputado tem alcançado grandes êxitos e são merecedores do nosso profundo reconhecimento, no entanto, o parlamentar tem desconsiderado a importância da obra em questão para a região.

REQUEREMOS, outrossim seja dado conhecimento desta às Câmaras dos municípios de Vargem, Atibaia e Mairiporã.

Sala das Sessões, 05 de outubro de 1993

A.) JOSÉ BENEDITO DE OLIVEIRA



DEL/Sol