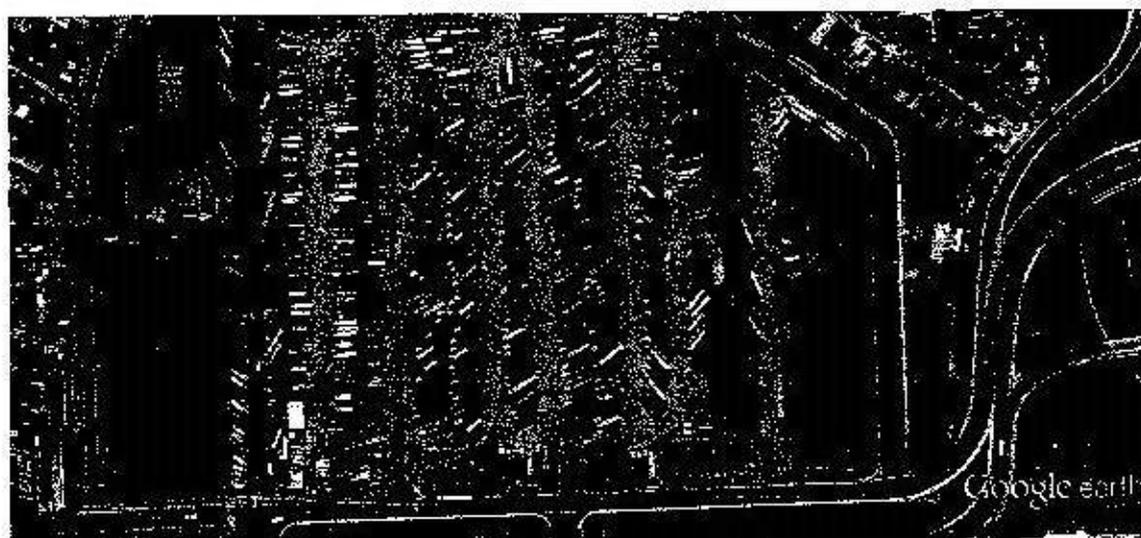


31/07/2004 – Chube GEAVI a direita, e sem o viaduto sobre a Rodovia Fernão Dias.



06/10/2005 – Viaduto em fase de construção. 14/08/2008 – concluído (Não é oficial?)





O fato senhores candidatos a Prefeito, a Agenda 21 do Vale do Rio Cabuçu, compreende que esta denuncia é gravíssima, pois os valores compostos por este estacionamento apurando como exemplo geram recursos diários que imaginávamos ir para os cofres públicos do município de São Paulo. Podemos auferir uma média diária de 400 veículos (Observar foto do Google – Earth – no. de caminhões) e projetando esta receita média a R\$ 50,00 – teríamos uma diária de R\$ 20.000,00 (Vinte Mil Reais), para uma receita semanal de R\$ 140.000,00 (Cento e Quarenta Mil Reais), mensal de R\$ 560.000,00 (Quinhentos e Sessenta Mil Reais), e como esta atividade esta desde a inauguração do viaduto, evento este fotografado, e com a participação da imprensa, ter recursos anuais próximo de R\$ 5.000.000.000,00 (Cinco Milhões), assim, justifica a movimentação de máquinas, equipamentos e pessoal de seguranças na área utilizada. Como podemos compreender que não era uma ação oficial, com este volume médio de recursos financeiros gerados, e dentro do espaço administrado pela Subprefeitura Vila Maria/Vila Guilherme. Estamos todos estarecidos pela denuncia, e especialmente pela coragem do Sr. Luís Carlos Neves (Presidente da FENACAT – Federação Nacional das Associações de Caminhoneiros e Transportadores), por trazer estas informações a conhecimento da sociedade civil, e que espera dos Senhores candidatos e do Ministério Público providências, porque a nossa historia de atentado a saúde da população do Vale do Cabuçu, que esta contida parte do município de Guarulhos, não pode ficar imune a justiça, porque como podem comprovar abaixo, a nossa historia e de perda de nossos idosos, por: pneumonia, e de alergias pulmonares em nossa crianças, provocadas por este Terminal de Cargas, oficial ou clandestino, produtor nefasto de dióxido de Carbono.

LOCALIZAÇÃO E HISTORIA.

Localizado na região que compreende os bairros: Jd. Julieta, Vila Sabrina, Jd. Japão, Vila Medeiros, Jd. Brasil, Parque Edu Chaves, Vila Constância, Jd. Guancã, Vila Gustavo, Jaçanã, Filhos da Terra, Cachoeira – do lado da cidade de São Paulo, e Ponte Grande, Vila Augusta, Jd. Tranquilidade, e Vila Galvão – do lado do município de Guarulhos, o Vale do Rio Cabuçu além dos dois municípios de São Paulo e Guarulhos tem como fundos a Serra da Cantareira, onde se encontra as divisas dos municípios que se situam na parte superior da Serra da Cantareira. O “Vale do Cabuçu” tem como característica natural uma espécie de “Mangue de Água Doce”, pois antes da urbanização proposta pelo então Brigadeiro Edu Chaves, toda a região tinha como função regular ou acomodar as água oriundas da Serra da Cantareira, ou em momento de tensas chuvas ou por acomodação das águas naturais da Serra. As únicas e exclusivas atividades no Vale do Rio Cabuçu contemplavam o primeiro Aeroporto Paulistano e do País, era comum observar nos céus do Vale aeroplanos pilotados por aqueles que iniciaram a história de aviação no Brasil, entre eles a primeira mulher – Sra. Anésia Machado, que ficou conhecida na história da aviação como “Jararaca”, inclusive a área de manutenção dos aeroplanos é o atual Hospital Vera Cruz. E fato que as nossas ruas receberam nomes de ilustres aviadores, em especial – Alberto Santos Dumont – a Rua Rei Alberto, Av. Roland Garros e outros.



O Brigadeiro Edu Chaves já preocupado com a forte urbanização que já se aproximava do Vale do Cabuçu resolveu planejar e organizar o Vale criando um loteamento na forma do “Balão de Gás” que Santos Dumont por diversas vezes sobrevinou os céus de Paris, e dividiu em duas regiões: Pq. Edu Chaves e Jd. Brasil. Na sua visão um bairro seria destinado à moradia de militares, o que acabou ocorrendo, onde encontramos ainda famílias constituídas daquele período, e o bairro do Jardim Brasil. Neste caso as dificuldades foram imensas porque as invasões de terras e ações imobiliárias indevidas já tinham, praticamente, destruído a organização prevista pelo Brigadeiro Edu Chaves. Mas, o que podemos perceber claramente é que o planejador Brigadeiro Edu Chaves já tinha conhecimento técnico do “Envelope Geográfico” promovido naturalmente pela Serra da Cantareira, aliás ficaria fácil observar e instalar o loteamento, respeitando sobretudo a movimentação das águas.

Observando a instalação do loteamento, o Brig. Edu Chaves preservou as áreas de acomodação das águas em sua Várzea Natural. E, definitivamente, a urbanização chegou ao Vale do Rio Cabuçu, as dificuldades foram intensas, e as adaptações foram se acomodando, primeiro com a chegada da Rodovia Fernão Dias, onde tecnicamente a obra principal foi de aterramento em linha cortando Lagos e aterrando parte dos pequenos lagos que compunham este sistema de regulação das águas do Vale. E novas residências foram se acomodando fora do loteamento proposto, já ocasionando pequenas enchentes em períodos de chuvas. É fato que a cidade de São Paulo já estava clamando por espaços para construir residências, e as décadas foram se somando, e os impactos, principalmente envolvendo a função essencial e natural da Várzea foram se diminuindo.

Com esta urbanização acelerada devido aos movimentos migratórios do nordeste, as pessoas foram cada vez mais se instalando, e outros bairros foram ganhando atividades comerciais e de serviços. Como se situava no final da mais importante via de acesso econômico da cidade de São Paulo, a Via Dutra tornou-se um importante elo entre as duas maiores cidades do Brasil: São Paulo e Rio de Janeiro, e logicamente, a Vila Maria se destacou pelo encontros das maiores transportadoras do Brasil, inclusive algumas delas constituídas ainda nesta localidade. Nas décadas de 70 e 80 moradores da região da Vila Maria começaram movimentos de retiradas dessas transportadoras por conta da pressão exercida na população, devido a estacionamentos irregulares, poluição provocada pelo diesel, desrespeito contínuo ao silêncio nos períodos noturnos, prostituição, e outros descaminhos já conhecidos por todos. Com a divisão física e política do município, a região do Vale do Rio Cabuçu ficou dividida mais uma vez, primeiro pela construção da Rodovia Fernão Dias, e posteriormente pela então Regional de Vila Maria/Vila Guilherme atual Subprefeitura e Subprefeitura do Jaçana/Tremembé.

O fato é que, com a divisão de um Vale Natural, e administrado as vezes por pessoas que não conheciam a função de Várzea do Mosaico de produção de água do atual Núcleo Cabuçu na região, as ações ambientais e sociais destinadas ao “Vale do Rio Cabuçu” sempre foram desastrosas devido ao não entendimento por ser uma região de Várzea e regulação das Águas da Serra da Cantareira e especialmente “ÚNICA”.



Com esta pressão exercida politicamente sobre o Prefeito da época, resolveram construir um "Terminal de Cargas" para aliviar esta tensão política imposta naquele período. Mas alteraram e modificaram áreas importantes de Várzea e Acomodação das Águas, e a sorte foi novamente cruel no convívio anual com enchentes que flagelavam e que se mutilou dezenas de famílias que ficavam abaixo da linha de nível de acomodação das águas no encontro do frágil Rio Cabuçu, com o volume sempre imperdoável do Rio Tietê. Foram oito anos seguidos de enchentes, apreensão, desmandos e assombros irremediáveis que não davam conta das intensas e amargas chuvas de cada Verão.

Mas as dores, igualmente tem os seus famosos "Cantos de Esperança" e os bairros abaixo não suportavam mais, a incompreensão dos administradores regionais porque poucos tinham a identidade com os moradores da região ou dela eram nativos.

Alguns "Movimentos" foram ganhando força com a instalação de associações de bairros: SAPEC, JD. CABUÇU, e o "SOS EDU CHAVES" em especial, e por força política de alguns vereadores que se sensibilizaram com o sofrimento exposto pelos moradores, e se aproximaram do então Governador Mario Covas, que tinha conhecimento pleno dos fatos, quando também se tornou prefeito do Município de São Paulo. Na condição de governador de Estado ficou sensibilizado com a questão e em convênio com o Japão, recebeu recursos financeiros importantes para o aprofundamento da calha do Rio Cabuçu, e para a construção de um parque, que novamente se fundamenta em área de Várzea, diríamos, centrados nos mesmos fundamentos dos "parque Lineares" tão aclamados por sua essencial função de acomodar as águas e serem um essencial equipamento para aliviar as enchentes em bairros destacados da cidade de São Paulo. Após estas importantes obras, as enchentes diminuíram, atingindo apenas a região da Vila Galvão, pois os seus níveis de contenção ainda são muito baixos, o exemplo seria o próprio "Lago dos Patos" símbolo desta altura de relevo.

TERMINAL DE CARGAS FERNÃO DIAS. PROJETO: PÓLO LOGÍSTICO FERNÃO DIAS.

Após décadas de silêncio das águas, a Vila Maria está novamente clamando pela saída das transportadoras que se tornaram proprietárias de grandes áreas da região da Vila Maria. Com a expansão da construção civil, em seus diversos condomínios atendendo diferentes classes econômicas, e por sua proximidade de importantes Pólos de Serviços e de atividades econômicas (Centros Comerciais) e com a ampliação da marginal do Tietê.

A subprefeitura de Vila Maria/Vila Guilherme observou uma imensa oportunidade quando da alteração proposta do "Plano Diretor da Cidade de São Paulo", intitulado de "Plano Diretor Regional", e novamente esta oportunidade está sedimentada na possibilidade da Subprefeitura ampliar o "Terminal de Cargas", e sem perder os seus principais clientes em arrecadação de impostos, assim surgiu a "Caracterização" e o



fortalecimento político e de ações junto aos órgãos públicos para a transformação do último e agonizante espaço de várzea que restava para a acomodação das Águas.

Além do Terminal de Cargas oficial, gerenciado por uma Associação de Transporte – existe um outro espaço que foi absurdamente aterrado por “Resíduos Inertes” oriundos da demolição do Presídio do Carandiru, que o próprio EVA – Estudo de Viabilidade Ambiental coloca para conhecimento da sociedade, tornando-se uma clara evidência que este “passivo ambiental” é de responsabilidade da Administração do Estado de São Paulo, exercendo uma movimentação de terra totalmente indevida e de pouco conhecimento técnico de regulações das águas, e já com órgãos técnicos suficientes, para obter informações da fragilidade natural da região.

Estas ações impactantes com a elevação dos níveis das águas e a compactação destes Resíduos Inertes, com o estacionamento diário de centenas de caminhões, e com a autorização da atividade por parte da Subprefeitura de Vila Maria/Vila Guilherme impuseram na discussão do Plano Diretor Regional que esta região tinha já tradição em estacionar caminhões, a qual sempre foi repudiada pelos moradores do entorno deste atual Terminal de Cargas. Esta clareza do comportamento dos moradores próximos a 30 metros destes caminhões é a mesma inconformidade dos antigos e atuais moradores da Vila Maria. Ficamos a sombra da névoa imposta pelos resíduos da queima dos combustíveis fósseis, exalando monóxido de carbono e seus derivados extremamente nocivos para o aparelho respiratório das pessoas que recebem diariamente cargas excessivas de materiais particulados (MP), Ozônio, e o mais severo ácido sulfúrico proveniente desta “Bacia Aérea”, porque a formação envelopada geograficamente pela Serra da Cantareira permanece, retendo e alterando o nosso “Microclima” alterando e sufocando a saúde, e promovendo a doenças nos idosos e enchendo os nossos Postos e Hospitais deficientes de equipamentos com crianças alérgicas e suas rinites diárias.

A produção maléfica de monóxido de carbono e seus derivados provenientes dos caminhões das transportadoras(.) e atividades de estacionamento de veículos para leilão alteram sobremaneira a temperatura do Vale do Rio Cabuçu, causando desconfortos rápidos de temperatura, a atuação da força dos ventos, ou da pressão atmosférica causando chuvas torrenciais estancadas, a exemplo a formação de chuva de granizo ocorrida no ano de 2010 na cidade de Guarulhos por força de um fenômeno que funciona como uma cobertor quente do qual denominamos de “Ilha de Calor”. No verão com temperaturas superiores a 30 graus e com a proximidade (2 Km) do Parque Ecológico, as formações de nuvens são intensas e ativas, tornando a região do Vale do Rio Cabuçu extremamente ativa e receptiva a relâmpagos sucessivos, o que deu à cidade de Guarulhos o prêmio de incidência maior de tempestades magnéticas. **O EVA – Estudo de Viabilidade Ambiental.** (EVA-EIA/RIMA – Projeto – link – Site – Secretaria do Verde e Meio Ambiente do Município – SP – POLO LOGISTICO FERNÃO DIAS), que sustenta a informação técnica de ampliação do Terminal Fernão Dias, aborda os temas ligados aos impactos ambientais no formato “Macro” da cidade, dividindo médias de temperatura e níveis de dióxido de carbono dos índices do município de São Paulo, mas não se utiliza de médias específicas do Vale do Rio



Cabuçu, e outros temas sociais e de política habitacional propostos neste documento técnico (EVA), pois existem estudos por importantes profissionais da área ambiental, em especial na CETESB órgão essencialmente técnico, e de abordagens específicas em algumas regiões da cidade, que compreendem o efeito natural exercido pela tampa da Serra da Cantareira, contribuindo com estudos importantes desta ação que a Serra impõem à determinadas regiões do município de São Paulo.

Há que se ressaltar, igualmente, o corpo técnico do DECONT da Secretaria do Verde do Município de São Paulo, que expõem o seu laudo a favor da construção de um estudo mais aprofundado para "Caracterizar" com mais expressividade a região, e suas eventuais fragilidades por meio de EIA/RIMA. Temos no projeto uma grande área de produção de águas pluviais, ou por impermeabilização do solo próximo dos 500.000 m², ou por ações diretas das coberturas dos futuros galpões ou áreas livres, e no EVA, os equipamentos de defesa ou de regulação da águas (Piscinões), a exemplo de outros pontos da cidade, dependem de ações constantes de limpeza e atenção, situação preocupante, pois a capacidade hidráulica do Rio Cabuçu é extremamente frágil, e o nível elevado das margens do Rio Cabuçu, poderia causar danos cruéis a população na região baixa. A literatura de tecnologias ambientais são fartas, como exemplo: asfalto permeável (utilizado no Autódromo de Interlagos) ou utilizando de paralelepípedos ou elementos brocados para permitir a passagem das águas para o solo.

Outra questão de fundamental importância reside na COMPENSAÇÃO AMBIENTAL, segundo o EVA – Estudo de Viabilidade Ambiental, e tendo como colocação a não existência de "Compensações Ambientais", por conta exclusivamente do reassentamento dos moradores da "Comunidade do Violão". A ampliação desta comunidade se deu por conta da extirpação de algumas comunidades do Parque Novo Mundo e da própria retomada do espaço anteriormente invadido do antigo "Trote de São Paulo" atual "Parque do Trote" já reformado pelo poder público municipal e segundo informações com contribuições econômicas de construtoras que desejam os espaços delineados no entorno do atual "Parque do Trote". Com a evasão imposta, por esta ação de despejo das comunidades ou favelas efetuadas pela administração municipal na Vila Maria (subprefeitura), e por todas as consequências sociais e de convívio local, acabou ampliando a "Comunidade do Violão" e agora contemplada com unidades de moradia, e segundo o EVA seria o "Termo de Ajuste de Conduta - TCA", será suficiente e UNICO para justificar a ampliação do Polo Logístico Fernão Dias, porque a própria Comunidade será "VITIMA" da atividade altamente impactante promovida pela ação de estacionar veículos pesados, ou por VUC's trabalhando em distribuição 24 hs/dia.

Um projeto sustentável se caracteriza na análise de uma equação simples e natural: Social, Ambiental e Econômica – esta é uma ordem fixa, pois quando invertemos as ordens de valores o preço maléfico é inevitável. O desenvolvimento e a obtenção de recursos econômico deve vir a sombra de um ótimo projeto de respeito e qualidade de vida para todos. O EVA – Estudo de Viabilidade Ambiental nem sequer contempla outros produtores diários de monóxido de carbono como os AVIÕES que operam no Aeroporto Internacional de Cumbica – Guarulhos em processos de subida ou



descida, quando suas turbinas exalam quantidades enormes de materiais produzidos pelo Querosene de Aviação, com estudos importantes e de conhecimento de seu grau de impacto. Inclusive com a própria ampliação do Aeroporto de Cumbica com o seu 3º Terminal Aéreo que irá ampliar os atuais 500 voos/dia, para uma margem superior a 800 voos/dia segundo informações do INFRAERO, inclusive foi cultivada uma “COMPENSAÇÃO AMBIENTAL” da ampliação com o 3º Terminal, que segundo informações, a Prefeitura do Município de São Paulo e Guarulhos, foram contempladas nesta compensação com recursos na ordem de R\$ 8.0000.000,00 (Oito Milhões de Reais) que foi dividido entre os dois municípios em duas parcelas exatas de R\$ 4.000.000,00 (quatro Milhões de Reais), e segundo informações, o município de São Paulo, gastou esta verba em um Parque Linear na região do Ipiranga, não oferecendo nenhum recurso ao local que realmente receberá todos os impactos da atividade em questão.

E ainda por conta desta compensação, o EIA/RIMA de Cumbica determina a compra de uma Estação de Monitoramento de Poluentes, e que até o momento que temos conhecimento, o governo do Estado de São Paulo, não instalou este equipamentos, alias de preferência próximo a região do Vale do Rio Cabuçu, por exemplo a EACH/USP – Zona Leste.

As produções de monóxido de carbono e seus derivados sucedem-se quando do encontro de duas rodovias federais: Rodovia Pres. Dutra e Rodovia Fernão Dias, efetivando linearmente dezenas de quilômetros de congestionamentos de veículos leves, caminhões de todas as espécies, contribuindo para elevação dos níveis de poluição somados aos já constituídos, impondo uma “Bacia Aérea Saturada”, que fica explícita no ar do Vale do Rio Cabuçu. E, dependendo da temperatura e movimento dos ventos, que já atingiram velocidades próximas de 108 km/h no último mês de Fevereiro de 2011 derrubando centenas de árvores no Vale do Rio Cabuçu, por variações rápidas de temperatura girando entre 30 e 34 graus, e com Umidade relativa do Ar entre 14% e 20% atingindo diretamente a saúde das pessoas causando os sintomas de “Bocas Amargas” e a “Garganta Ressecada” principalmente interferindo na saúde de idosos e crianças. Varias vezes em suas palestras o Prof. DR. Paulo Saldiva, mestre na Faculdade de Saúde Pública (FMUSP), cita que a “Exclusão Ambiental” é fato para as camadas mais pobres de recursos econômicos e políticos da população.

O EIA/RIMA se faz necessário em acordo absoluto com o laudo proposto pelo DECONT - Departamento Técnico da Secretaria do Verde e Meio Ambiente, mas evidentemente claro para nos Gestores Ambientais pelo impacto ambiental e social que este empreendimento oferece a população específica de seu entorno (300.000 pessoas) pois o desenvolvimento se torna virtuoso quando vem junto com o respeito à população e à vida das pessoas, pois como esta escrito na Constituição Brasileira: “Todos somos iguais perante a lei”, e no seu art. 225 em seu direito a vida.



Com todas as agravantes constituídas em impactos ambientais e sociais profundos, não podemos igualmente descaracterizar o Projeto e erradicá-lo, pois temos que tornar estas ações socioambientais em um exemplo de conhecimento de técnicas ambientais e de caráter sustentável que poderá servir de exemplo para outros polos de estacionamento em discussão pelo município de São Paulo, inclusive determinando ou "NÃO" a instalação deste Polo em nossa região, retomando o Projeto original da região de Várzea e pequenos condomínios como sempre existiu, pois envolve a população de dois importantes municípios: São Paulo e Guarulhos, e as populações afetadas diretamente por esta futura ampliação do atual Terminal de Cargas Fernão Dias tem que questionada em Audiências Públicas nos dois municípios, para que todos, poder público e sociedade civil, conheçam de fato os impactos atuais e futuros a que o Vale do Rio Cabuçu está e estará exposto.

O exemplo da cidade de Stugard na Alemanha, de formação envelopada, é exatamente igual, e a cidade desenvolveu ações importantes de mitigação e neutralização dos gases provenientes de transporte público e de logística tomando-se um exemplo de respeito às questões sociais e ambientais.

Considerações Finais:

As entidades e associações de moradores do entorno desta atual Terminal de Cargas, não compreende como uma área desta amplitude foi utilizada de forma clandestina para uma atividade operacional de estacionar caminhões, movimentando um numero grande de pessoas, comércio e de caminhoneiros, e não seria de conhecimento da Subprefeitura Vila Maria/Vila Guilherme, que tem como poder fiscalizar e cuidar do "Bem Publico Municipal", especialmente, porque era inicialmente de propriedade da EMURB, destinado exclusivamente a moradia, tão necessária para população paulistana, e foi destinada para uma ação clandestina, e altamente carregada de questionamentos as duas últimas administrações municipais. Inclusive questionado algumas vezes no CADES Regional da subprefeitura Vila Maria/Vila Guilherme (Conselho de Meio ambiente e Cultura de Paz) – por parte de seus conselheiros; esta ação operacional e as suas consequências a saúde das pessoas que residem no berço do Vale do Rio Cabuçu. Pois, acreditávamos que se tratava de uma ação operacional oficial e fiscalizada pelos técnicos e profissionais desta subprefeitura. São denúncias providenciais e oportunas, que devemos avaliar, e ter todos os cuidados possíveis, mas devemos apurar e questionar, porque este período de inverno foi absolutamente cruel para a vida, as vezes morte de nossos idosos, filhos e netos, causada especialmente por índices nefastos de poluição causada, por produtores de dióxido de carbono, e o Terminal de Cargas, faz parte deste nefasto mosaico de impacto ambiental, social e de saúde da população do Vale do Rio Cabuçu.

Estacionamento ilegal na Fernão Dias

■ CHICO JUNIOR

Um terreno localizado próximo à Vila Sabrina, na Zona Norte, é utilizado como estacionamento clandestino para caminhões, conforme apurado pelo Metrô News. A área fica na Avenida João Simão de Castro, saída da Rodovia Fernão Dias e próximo ao terminal de carga da região. No local havia mais de 100 veículos.

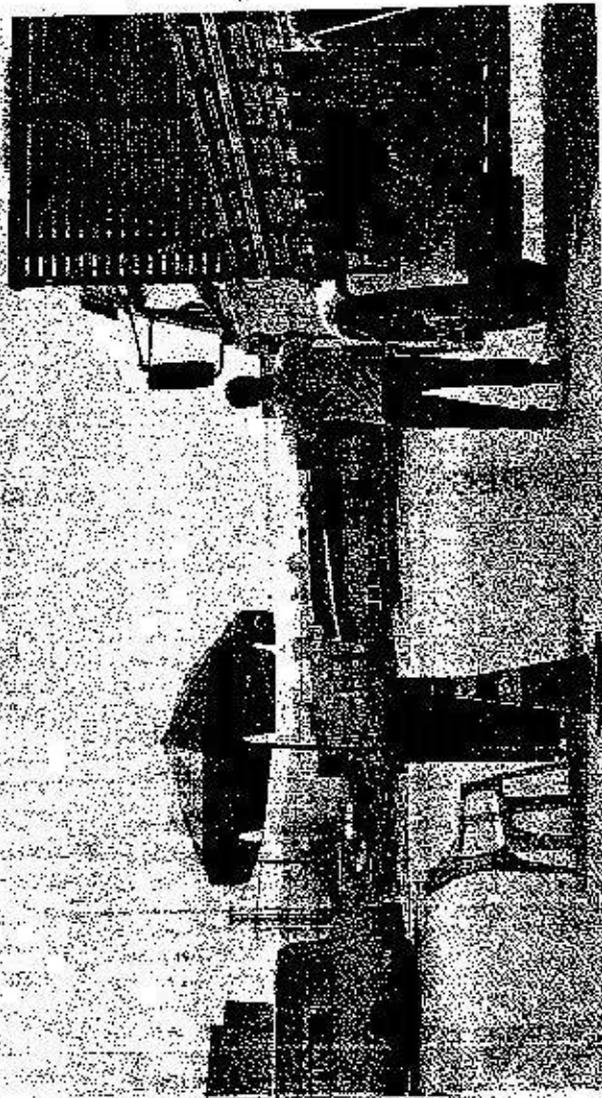
A reportagem apurou que os caminhoneiros pagam R\$ 50,00 por hora para estacionar no local. Com direito a banho e a suposta oferta de segurança, o período custa R\$ 70,00. Ao ser questionado, um rapaz responsável pela entrada no local disse não saber o valor da tarifa, nem para quem vai o dinheiro recebido.

"Se o caminhoneiro não paga, o cara mexe no caminhão dele. O local está sendo explorado por uma quadrilha", afirmou Luiz Carlos Neves, presidente da Fenacat (Federação Nacional das As-

sociações de Caminhoneiros e Transportadores). Segundo a assessoria de imprensa da Prefeitura, a área é gerenciada pela Associação dos Empregados de Transportes de Cargas do Terminal Fernão Dias (Assóciferdi).

Por meio de nota, a entidade negou a responsabilidade e disse que vai tomar as providências cabíveis contra a administração municipal. Enviado pelo departamento jurídico, o texto afirma que a área pertence à empresa pública São Paulo Urbanismo, antiga Emurb (Empresa Municipal de Urbanização).

A área fica na Avenida João Simão de Castro, saída da Rodovia Fernão Dias e próximo ao terminal de carga



Motoristas têm de pagar R\$ 50,00 por hora para estacionar no terreno que seria da São Paulo Urbanismo

Terminal próximo está com capacidade esgotada

Caminhoneiros reclamam que a capacidade do terminal que fica próximo à esgotada, segundo a Agência Estado. Como resultado, bônus clandestinos começaram a ser explorados em terrenos no entorno e há filas de carretas na região. A Prefeitura promete resolver o problema criar novo terminal e condições para que, no futuro, seja adotada uma restrição mais severa aos caminhões em São Paulo.

A decisão só será possível depois da inauguração do Trecho Norte do Rodôanel -

o Governo Estadual planeja entregar essa parte do anel viário em 2014. Assim, os caminhões vindo de Minas Gerais ou do Rio com destino ao Porto de Santos ou ao interior poderão usar o Rodôanel, sem passar por São Paulo. (AE)



Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM

MOVIMENTO – “AGENDA 21 DO VALE DO RIO CABUÇU”

ANALISES E OBSERVAÇÃO DO EVA – ESTUDOS DE VIABILIDADE AMBIENTAL.

Gestores Ambientais:

Marcos Vinicius Moreira Borges

José Ramos de Carvalho

Rozimá Tenorio de Araujo



Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM

Questionamentos e análise crítica sobre o conteúdo 6 do EVA – Estudo de Viabilidade Ambiental para ampliação do Terminal de Cargas Fernão Dias

IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS - Procedimentos Metodológicos para a Avaliação de Impactos Ambientais

Volume III do EVA (Estudo de Viabilidade Ambiental) para ampliação do Terminal de Cargas Fernão Dias

Item 6.1 Fase de Planejamento

6.1.1 Meio Físico

6.1.1.1 Risco de contaminação de água subterrânea e geração de gases

Questionamentos e observações:

A área do posto de combustível encontra-se contaminada sob investigação, segundo o banco de dados de áreas contaminadas da CETESB, assim como no banco de dados do Departamento de Controle da Qualidade Ambiental Grupo Técnico Permanente de Áreas Contaminadas (GTAC/SVMA) da Prefeitura Municipal de São Paulo – PMSP. Portanto:

- 1) Os contaminantes mais comuns encontrados nos solos e águas subterrâneas em postos de combustíveis onde há derrame de combustíveis são os compostos dos grupos BTEX, PAH e Metais Pesados. Por que o EVA não informa quais são os compostos encontrados e quais são as concentrações destes compostos na área do posto de combustível?
- 2) Se existir pluma de contaminação por compostos orgânicos dissolvidos derivados de combustíveis automotivos, qual a sua abrangência? Qual o resultado da investigação detalhada e do plano de intervenção (DD 263 da CETESB) realizados na área do posto?
- 3) Há poços de captação de água subterrânea na área do posto e imediações? Se sim, a água desse poço (s) foi coletada? A análise de exposição dos receptores comerciais e/ou residenciais foi realizada?
- 4) Como o EVA pode afirmar que a duração do impacto ambiental é temporária e reversível sem apresentar o resultado do diagnóstico da área afetada?

O EVA concluiu que as áreas: estacionamento de caminhões, antiga fábrica Estrela Brinquedos S/A e Falcon Ind. e Com. Ltda, são áreas com potenciais riscos de contaminação de solo e água subterrânea.



Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM

No caso da área da antiga fábrica Estrela Brinquedos S/A, a fonte potencial de contaminação do solo e da água subterrânea está principalmente ligada ao manuseio de metais pesados (níquel, ferro e cromo) da galvanoplastia que era realizada e respectiva geração de efluentes líquidos. Portanto se faz necessário um diagnóstico dos contaminantes existentes neste local. Neste ponto, este estudo é bem vago dizendo apenas que serão estabelecidas ações corretivas e preventivas para cada passivo que poderá ser identificado, orçamento das ações propostas e eventuais serviços de terceiros. Estas ações devem ser estabelecidas agora na fase de projeto e não durante a realização da obra de implantação do terminal.

RESOLUÇÕES, PORTARIAS E PROCEDIMENTOS PERTINENTES:

- Manual de gerenciamento de áreas contaminadas da CETESB
- Lei nº 6938:1981, dispõe sobre a Política Nacional de Meio Ambiente
- Lei nº 997:1976, dispõe sobre o controle da poluição do meio ambiente
- DD (Decisão de Diretoria) 103/2007/CIE, de 22 de Junho de 2007 – Procedimento de gerenciamento para todas as fontes de contaminação, exceto postos e sistema retalhistas de Combustíveis
- DD (Decisão de Diretoria) 263/2009/P, de 20 de Outubro de 2009 - Dispõe sobre a aprovação do Roteiro para Execução de Investigação Detalhada e Elaboração de Plano de Intervenção em Postos e Sistemas Retalhistas de Combustíveis
- Resolução CONAMA 273:2000, Dispõe sobre prevenção e controle da poluição em postos de combustíveis e serviços
- Resolução CONAMA 396:2008, Dispõe sobre a classificação e diretrizes ambientais para o enquadramento das águas subterrâneas e dá outras providências.
- Resolução CONAMA 429:2009, Dispõe sobre critérios e valores orientadores de qualidade do solo quanto à presença de substâncias químicas e estabelece diretrizes para o gerenciamento ambiental de áreas contaminadas por essas substâncias em decorrência de atividades antrópicas.
- Resolução SMA 05:2001, Dispõe sobre a aplicação e o licenciamento ambiental das fontes de poluição a que se refere a Resolução n. 273, de 29 de novembro de 2000, do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA



Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM

- Lei 13577/0, Dispõe sobre diretrizes e procedimentos para a proteção da qualidade do solo e gerenciamento de áreas contaminadas, e dá outras providências correlatas

VO Níveis: 1. Prevenção 2. investigação: - Intervenção - Residencial - Industrial	VMP Níveis: 1. Consumo Humano 2. Residencial 3. Irrigação 4. Recreação
VO Níveis: 1. Agrícola 2. Residencial 3. Industrial	VO Investigação
	VI intervenção

VO: Valores Orientadores; VMP: Valor Máximo Permitido; VI: Valores de Intervenção

Questionamentos e análise crítica sobre o conteúdo: ESTUDO DE DISPERSÃO ATMOSFÉRICA E AVALIAÇÃO DA QUALIDADE DO AR - Terminal Logístico Fernão Dias - TLFDF:

IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS - Procedimentos Metodológicos para a Avaliação de Impactos Ambientais

Volume III do EVA (Estudo de Viabilidade Ambiental) para ampliação do Terminal de Cargas Fernão Dias

Observações:

O impacto ambiental gerado pelo terminal pode se tornar insignificante quando analisado sob uma perspectiva macro, ainda mais quando esta perspectiva vem de documentos técnicos desenvolvidos para a média da cidade de São Paulo. Neste estudo são feitas simulações matemáticas para se estimar as concentrações de poluentes primários que são emitidos pelos veículos que circulam no terminal hoje e em dois cenários futuros. O cálculo é feito considerando o fluxo de veículos por segundo, comparando -se os dados obtidos no terminal com os dados obtidos, através do mesmo cálculo, para o fluxo de veículos da Rodovia Pres. Dutra e da Rodovia Fernão Dias. Ou seja, sob esta ótica a geração de poluentes do terminal de cargas é irrisória. Este cálculo não considera diversos pontos, como por exemplo, a geração de poluentes dos veículos parados e ligados e seu efeito sobre a população local, o impacto ambiental local



Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM

provocado pelo terminal (vamos comparar agora o fluxo de veículos entre o Conjunto Habitacional Fernão Dias e um conjunto residencial em algum outro bairro residencial)

Alguns pontos importantes foram deixados de lado no referido EDA – Estudo de Dispersão Atmosférica. Apenas 4 critérios foram considerados nas simulações matemáticas, CO, PI, SO₂ e NO₂, sendo outros critérios de interesse deixados de lado. Os critérios que deveriam ser considerados nos cálculos são: Material Particulado (MP), Partículas Totais em Suspensão (PTS), Fumaça (FMC). Apenas as Partículas Inaláveis (PI) foram consideradas. Também não foram considerados os critérios CO₂ (Dióxido de Carbono), O₃ (Ozônio), HC (Hidrocarbonetos) e VOCs (Compostos Orgânicos Voláteis) .

O Material Particulado (MP) pode também se formar na atmosfera a partir de gases como dióxido de enxofre (SO₂), dióxido de nitrogênio (NO₂) e compostos orgânicos voláteis (VOCs), transformando-se em partículas como resultado de reações químicas no ar (www.cetesb.sp.gov.br/ar/Informações-Básicas/21-Poluentes).

Partículas Totais em Suspensão (PTS), são aquelas cujo diâmetro aerodinâmico é menor que 50 µm. Uma parte destas partículas é inalável (PI), critério abordado pelo estudo, que pode causar problemas à saúde, a outra parte, não inalável, que não foi abordada no EDA, pode afetar desfavoravelmente a qualidade de vida da população, interferindo nas condições estéticas do ambiente e prejudicando as atividades normais da comunidade.

A Fumaça (FMC) está associada ao material particulado suspenso na atmosfera proveniente dos processos de combustão. O método de determinação da fumaça é baseado na medida de refletância da luz que incide na poeira (coletada em um filtro), o que confere a este parâmetro a característica de estar diretamente relacionado ao teor de fuligem na atmosfera (www.cetesb.sp.gov.br/ar/Informações-Básicas/21-Poluentes).

Outro aspecto importante a ser destacado foi o enfoque do estudo em poluentes primários, aqueles emitidos diretamente por uma fonte identificável. Os poluentes secundários, aqueles produzidos no ar por interação entre duas ou mais substâncias, foram simplesmente deixados de lado.

A interação entre as fontes de poluição e a atmosfera vai definir o nível de qualidade do ar, que determina por sua vez o surgimento de efeitos adversos da poluição do ar sobre os receptores, que podem ser o homem, os animais, as plantas e os materiais (www.cetesb.sp.gov.br/ar/Informações-Básicas/21-Poluentes).

O NO₂ (Dióxido de Nitrogênio), que neste estudo (EDA) ultrapassou o padrão para as médias horárias, dá origem aos ácidos nítricos, componentes da chuva ácida, e participa de reações fotoquímicas que levam à formação do SMOG Fotoquímico, constituído de forte ação oxidante.



Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM

como o O₃ (Ozônio). Consequentemente, o critério O₃ (Ozônio) deveria ter sido incluído no EDA.

O CO₂ (Dióxido de Carbono) que não foi incluído no EDA, é um gás de efeito estufa, pois provoca a retenção de calor e alterações locais no balanço de energia e radiação que podem ser associadas à formação das ilhas de calor urbanas.

Um conjunto dos fatores como áreas cobertas por asfalto e concreto, as quais são superfícies capazes de converter e armazenar a radiação solar incidente em maior grau que as áreas rurais capaz de determinar o aparecimento de um gradiente horizontal de temperatura é conhecido como o fenômeno da ilha de calor urbana (Stull, 1993).

As ilhas de calor agravam as ondas de calor (canículas) com consequências sobre o aumento da mortalidade de idosos e doentes que apresentem redução em sua capacidade de termorregulação corpórea e de percepção da necessidade corpórea de hidratação (idosos e pacientes com doenças mentais ou de mobilidade). Uma canícula muito intensa se abateu na Europa em 2003. A população da França foi muito atingida e mais de 1500 pessoas morreram nos dias de forte calor, principalmente nas metrópoles, entre os dias 3 e 14 de outubro de 2003 (Ref.: Abenhaim, 2003).

Apenas os poluentes primários foram analisados e, justamente os poluentes secundários, característicos das interações dos gases difusos gerados no terminal, e destes com outros gases difusos, como por exemplo, os gerados no entroncamento da Dutra com a Fernão Dias, ou os vapores que estão saindo do solo da área do posto de combustível, não foram considerados nas simulações matemáticas.

Como é possível afirmar associações previstas durante a operação do complexo logístico? Se a concentração de O₃ (Ozônio), CO₂ (Dióxido de Carbono), VOC (Compostos Orgânicos Voláteis), Fumaça (FMC) e Partículas Totais em Suspensão (PTS) são desconhecidas?

De qualquer forma, tanto os critérios considerados quanto os critérios ausentes deveriam ser analisados, preferencialmente, sob perspectiva local. A análise macro trabalha com números muito grandes para serem comparados com números pontuais como aqueles do terminal de cargas.

Outros pontos a serem observados que simplesmente não foram considerados são:

- 1) O estacionamento de caminhões nas adjacências do terminal não foi medido (eu moro no Jardim Guancã e constantemente tem caminhão querendo estacionar na porta da minha casa).



Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM

- 2) Com a ampliação do terminal de cargas haverá mais caminhões estacionando nas ruas e bairros adjacentes.
- 3) Existem ações sócio culturais sendo desenvolvidas no CICAS (Centro Independente de Cultura Alternativa e Social) e o projeto passa por cima dele como se ele não existisse.

Finalmente, um EIA-RIMA tem que considerar todas essas questões. O estudo afirma que o EIA-RIMA é desnecessário porque o terminal não é uma grande fonte de poluição, mas o que torna um EIA-RIMA necessário são três fatores: abrangência, frequência e severidade de impactos ambientais, principalmente considerando-se aspectos locais.

Por último, questionamos a figura 7, na página 16 do EDA (Estudo de Dispersão Atmosférica e Avaliação da Qualidade do Ar do TFLD).

O texto da figura abaixo diz o seguinte: "A área prevista para receber o TFLD está representada na Figura 7 a seguir através do polígono em branco. A área retangular abaixo da área mais clara contida neste polígono retrata a área atual do TFLD, indicada pela seta em negro."



Figura 7 – Imagem de Satélite da área do Terminal Logístico Fernão Dias.

Fonte: Póry, 2011.

Uma vez que a localização do atual Terminal de Cargas Fernão Dias é outra, o que está indicada pela seta em negro?



Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM

Marcos Vinicius Moreira Borges
Gestor Ambiental
CREA nº 5062258150

Marcos Vinicius Moreira Borges é Gestor Ambiental morador do Jardim Guancã, São Paulo, SP, fez parte do grupo gestor do CICAS – Centro Independente de Cultura Alternativa e Social localizado próximo a COHAB Fernão Dias nas imediações do Terminal de Cargas Fernão Dias, é membro do Associação Cultural Sinfonia de Cães, formado pelo Centro Universitário SENAC e pós-graduado pela mesma instituição, estagiário na CETESB – Agência Regional de Guarulhos atuando no controle de fontes de poluição (2002 – 2004), gestor ambiental da empresa MIG LIX atuando com gerenciamento de resíduos (2004 – 2005), gestor ambiental de projeto de fortalecimento de rede de cooperativas de catadores de materiais recicláveis (2005 – 2007), educador ambiental do INSTITUTO TAMBORÉ atuando em programa para capacitação de professores do município de Santana de Parnaíba (2007 – 2008), técnico ambiental da empresa Essencis Soluções Ambientais S/A em obras da PETROBRAS atuando em serviços de diagnóstico e remediação de solo e água subterrânea (2008 – 2009), gestor ambiental de empresa de montagem de cobertura inflada também em obras da PETROBRAS atuando no licenciamento ambiental, gerenciamento de resíduos e monitoramento ambiental da qualidade do ar (2009 – 2011), analista de meio ambiente da Industrias Gerais de Parafusos INGEPAL atuando no controle dos aspectos e impactos ambientais das atividades realizadas e manutenção do SGI – Sistema de Gestão Integrado (2011).

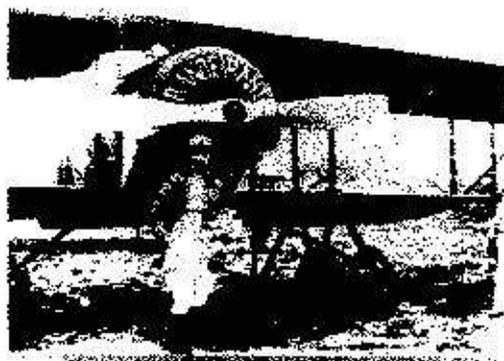


Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM

VALE DO RIO CABUÇU

PROJETO - POLO LOGÍSTICO FERNÃO DIAS.

Localizado na região que compreende os bairros: Jd. Julieta, Vila Sabrina, Jd. Japão, Vila Medeiros, Jd. Brasil, Parque Edu Chaves, Vila Constança, Vila Gustavo, Jaçana, Filhos da Terra, Cachoeira – do lado da cidade de São Paulo, e Ponte Grande, Vila Augusta, Jd. Tranquilidade, e Vila Galvão – do lado do município de Guarulhos. O Vale do Rio Cabuçu além dos dois municípios de São Paulo e Guarulhos tem como fundos a Serra da Cantareira, onde se encontra as divisas dos municípios que se situam na parte superior da Serra da Cantareira. O “Vale do Cabuçu” tem como característica natural uma espécie de “Mangue de Água Doce”, pois antes da urbanização proposta pelo então Brigadeiro Edu Chaves, toda a região tinha como função regular ou acomodar as águas oriundas da Serra da Cantareira, ou em momento de tensas chuvas ou por acomodação das águas naturais da Serra. As únicas e exclusivas atividades no Vale do Rio Cabuçu contemplava o primeiro Aeroporto Paulistano e do País, era comum observar nos céus do Vale aeroplanos pilotados por aqueles que iniciaram a história de aviação no Brasil, entre eles a primeira mulher – Sra. Anésia Machado, que ficou conhecida na história da aviação como “Jararaca”, inclusive a área de manutenção dos aeroplanos é o atual Hospital Vera Cruz que atende pacientes com problemas Neurológicos.



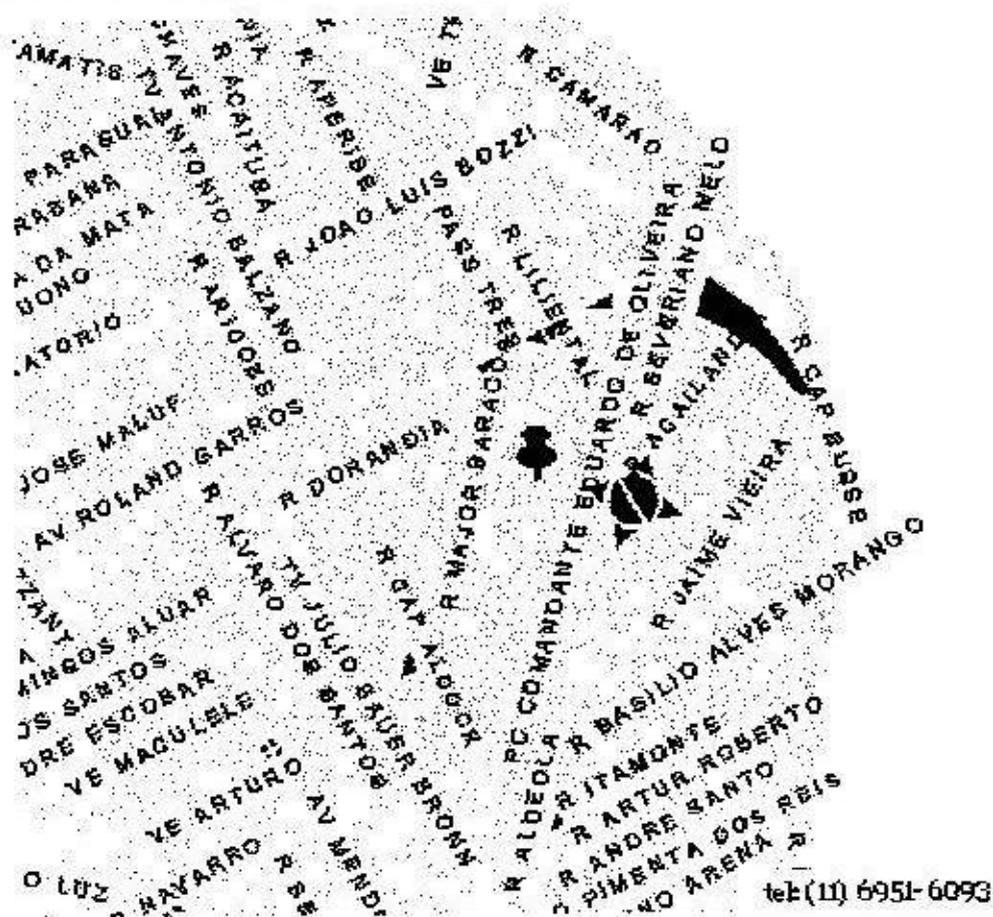
Fotos: Site – Anésia Machado

F. fato que as nossas ruas receberam nomes de ilustres aviadores, em especial – Alberto Santos Dumont – a Rua Rei Alberto, Av. Roland Garros, Rua Restinga da Jararacá (Nome atualmente da Rua Francisco Alves Bezerra, nome este trocado porque as pessoas não tinham conhecimento do apelido de jararaca da Aviadora Anésia Machado)



Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM

e outros. O Brigadeiro Edu Chaves já preocupado com a forte urbanização que já se aproximava do Vale do Cabuçú resolveu planejar e organizar o Vale criando um loteamento na forma do “Balão de Gás” que Santos Dumont por diversas vezes sobrevoou os céus de Paris, e dividiu em duas regiões: Pq. Edu Chaves e Jd. Brasil.



Loteamento em forma de Balão – Ruas com nomes dos pioneiros da aviação no Brasil e lugares da França que Alberto Santos Dumont utilizou para cruzar os céus de PARIS. Ilustração - Google



Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM



Foto: Igreja Nossa Senhora da Aparecida Cruz no formato de Circunferência em homenagem ao bairro e ao seu idealizador Comandante Brigadeiro Edu Chaves, localiza-se no Centro do Balão de Gás. Foto: Wikipédia.

Na sua visão um bairro seria destinado a moradia de militares, o qual acabou ocorrendo, onde encontramos ainda famílias constituídas daquele período, e o bairro do Jardim Brasil, neste caso as dificuldades foram imensas porque as invasões de terras e ações imobiliárias indevidas já tinham praticamente destruído a organização prevista pelo Brigadeiro Edu Chaves. Mas o que podemos perceber claramente que o planejador Brigadeiro Edu Chaves já tinha conhecimento técnico do “Envelope Geográfico” promovido naturalmente pela Serra da Cantareira, alias ficava fácil observar e instalar o loteamento e respeitando sobretudo a movimentação das águas.



Associação Paulista dos Gestores Ambientais – AFGAM



No Vale do Rio Cabuçu os bairros na maioria dormitórios acomodam uma população superior a 200.000 pessoas, que ajustadas dentro do envelope imposto pela Serra da Cantareira, submetem-se as ações de Poluição do Ar produzida por centenas de vôos diários de Cumbica, coletivos que atende a população local, congestionamentos diários das rodovias Dutra e Fernão Dias, com o estacionamento diário de centenas de caminhões, e com o futuro intertúnio da presença produtora de monóxido de Carbono do rodovanel Trecho Norte, e ampliação do Projeto Logístico Fernão Dias, para 6000 Caminhões estacionados com uma projeção de 10.000 viagens/dia. Foto: Ramos de Carvalho (2009)

Observando a instalação do loteamento o Brig. Edu Chaves preservou as áreas de acomodação das águas em sua Varzea Natural. E definitivamente a urbanização chegou no Vale do Rio Cabuçu, as dificuldades foram intensas, e as adaptações foram se acomodando, primeiro com a chegada da Rodovia Fernão Dias, onde tecnicamente a obra principal foi de aterramento em linha cortando Lagos e aterrando parte dos pequenos lagos que compunham este sistema de regulação das águas do Vale. E novas residências foram-se acomodando fora do loteamento proposto, já ocasionando pequenas enchentes em períodos de chuvas. E fato que a cidade de São Paulo já estava clamando por espaços para construir residências, e as décadas foram se somando, e os impactos principalmente envolvendo a função essencial e natural da Varzea foram se diminuindo. Com esta urbanização acelerada devido aos movimentos migratórios do nordeste, as pessoas foram cada vez se instalando, e outros bairros foram ganhando atividades comerciais e de serviços. Como situava-se no final das mais importantes vias de acesso econômico a cidade de São Paulo, a Via Dutra tornou-se um importante elo entre as duas maiores cidades do Brasil: São Paulo e Rio de Janeiro, e logicamente a



Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM

Vila Maria se destacou pelo encontros das maiores transportadoras do Brasil, inclusive algumas delas constituídas ainda nesta localidade. Na décadas de 70 e 80 moradores da região da Vila Maria começaram movimentos de retiradas dessas transportadoras por conta da pressão exercida na população, por estacionamentos irregulares, poluição provocada pelo diesel, desrespeito contínuo ao silêncio nos períodos noturnos, prostituição, e outros descaminhos já conhecidos por todos. Com a divisão física e política do município, a região do Vale do Rio Cabuçu ficou dividida mais uma vez, primeiro pela construção da Rodovia Fernão Dias, e posteriormente pela então Regional de Vila Maria/Vila Guilherme atual Subprefeitura. O fato é que com a divisão de uma Vale Natural e administrado as vezes por pessoas que não conheciam a função de Várzea na região, as ações ambientais e sócias destinadas ao “Vale do Rio Cabuçu” sempre foram desastrosas devido ao não entendimento por ser uma região de Varzea e regulação das Aguas da Serra da Cantareira e especialmente “ÚNICA”.



Foto: Ramos de Carvalho



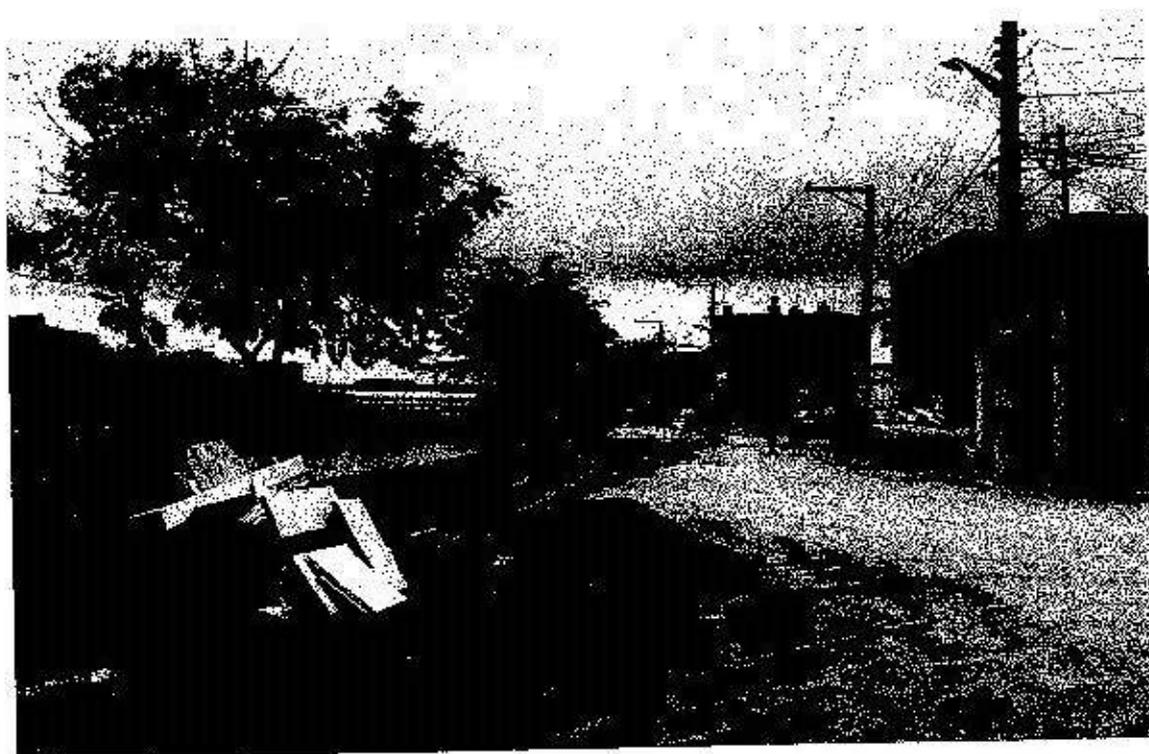
Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM



Manifestações das comunidades de Guarulhos/SP dia 11/01/2011 devido as enchentes que cobriram as clemas de residência devido a impermeabilização já em atividade pelo Terminal de Cargas Fernão Dias, exclusivamente pelo formato de estabelecer curatidões em ângulo de 30°. Graças de altim produzindo o amassamento do barro do terreno evitando a permeabilidade das águas, fomentando volumes incontornáveis na jusante a Cabeceira do Rio prejudicando o seu escoamento e produzindo enchentes terríveis para a população anexas, inclusive no Jd. Jureta e Pq. Edu Chaves após 30 anos sem esse tipo de ocorrência após as obras de rebaixamento do rio realizada pela Gov. Maria Cavali. Foto: Ranyes de Carvalho (11/01/2011)



Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM



Fotos do dia 11.01.2011 – Ao fundo a ponte que dá acesso ao Terminal de Cargas, com a impermeabilização 500.000 m². Para uma região que naturalmente funciona como Mangue da Serra da Cantareira. As cheias intensas demonstram a vulnerabilidade ambiental de todo o Vale do Rio Cabuçu. Foto: Ruanos de Carvalho (12.01.11)

Com esta pressão exercida politicamente sobre o Prefeito da época, resolveram construir um “Terminal de Cargas” para aliviar esta tensão política imposta naquele período. Mas alteraram e modificaram áreas importantes de Varzea e Acomodação das Águas, e a sorte foi novamente cruel no convívio anual com enchentes que flagelavam e que se mutilou dezenas de famílias que ficavam abaixo da linha de nível de acomodação das águas no encontro do frágil Rio Cabuçu com o volume sempre imperdoável do Rio Tietê. Foram oito anos seguidos de apreensão, de desmandos e assombros irremediáveis que não davam conta das intensas e amargas chuvas de cada Verão. Mas as dores igualmente tem os seus famosos “Cantos” e os bairros abaixo não suportavam mais, a incompreensão dos administradores regionais porque pouco tinham a identidade ou eram nativos da região, e alguns “Movimentos” foram ganhando força com a instalação de associações de bairros: SAPEC, JD. CABUÇU, e o “SOS Edu Chaves” em especial, e por força política de alguns vereadores que se sensibilizaram com o sofrimento



Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM

exposto pelos moradores, e se aproximaram do então Governador Mario Covas, que tinha conhecimento pleno dos fatos, quando também tornou-se prefeito do Município de São Paulo. Na condição de governador de Estado ficou sensibilizado com a questão e em convênio com o Japão, recebeu recursos financeiros importantes para o aprofundamento da calha do Rio Cabuçu, e para a construção de um parque, que novamente se fundamenta em área de Varzea, diríamos centrados nos mesmos fundamentos dos “parque lineares” tão aclamados por sua essencial função de acomodar as águas e ser um importante equipamento para aliviar as enchentes em bairros importantes da cidade de São Paulo. Após estas importantes obras, as enchentes diminuíram, atingido apenas a região da Vila Galvão, pois os seus níveis de contenção ainda são muito baixos, o exemplo seria a própria “Lago dos Patos” símbolo desta altura de relevo.



Foto: Engo. Mario Covas, respeito e solidariedade, prometeu quando Prefeito e resolveu como Governador. E atualmente algumas destas senhoras idosas do Movimento “SOS” Edu Chaves avaliam a necessidade de retomar o movimento pela ação predadora destas instalações públicas, afinal são os idosos os maiores prejudicados nas questões agressivas as funções cardíacas e respiratórias, e as nossas crianças carregadas de alergias e reinites. Quais são os volumes de MP, enxofre, ácido sulfúrico, Ozônio e poeira suspensa. Foto: Movimento SOS Edu Chaves.



Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM

TERMINAL DE CARGAS FERNÃO DIAS.

Após décadas de silêncio das águas, a Vila Maria esta novamente clamando pela saída das transportadoras proprietária de sua região. Com a expansão da linhas de construção civil, e seus diversos condomínios atendendo as mesmas diversas classes econômicas, e por sua proximidade de importantes Polos de Serviços e atividades econômicas.



Transportadoras proprietárias junto da principal área de interesses das construtoras o Parque do treito ou Vila Guilherme. Foto: Ramos de Carvalho.

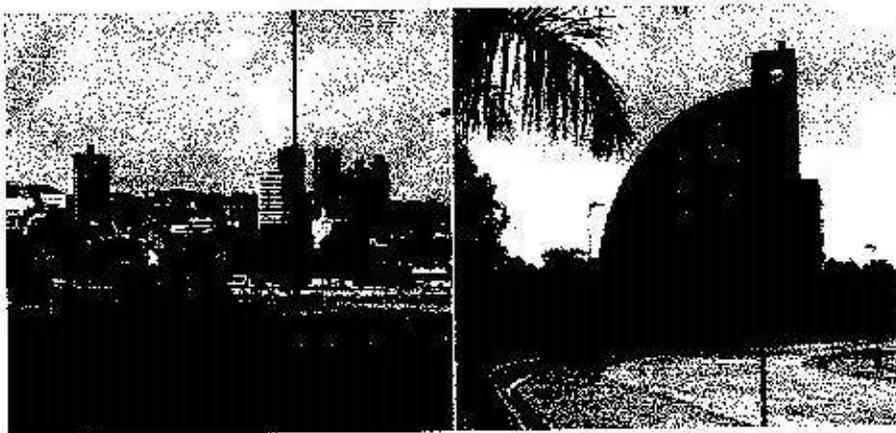


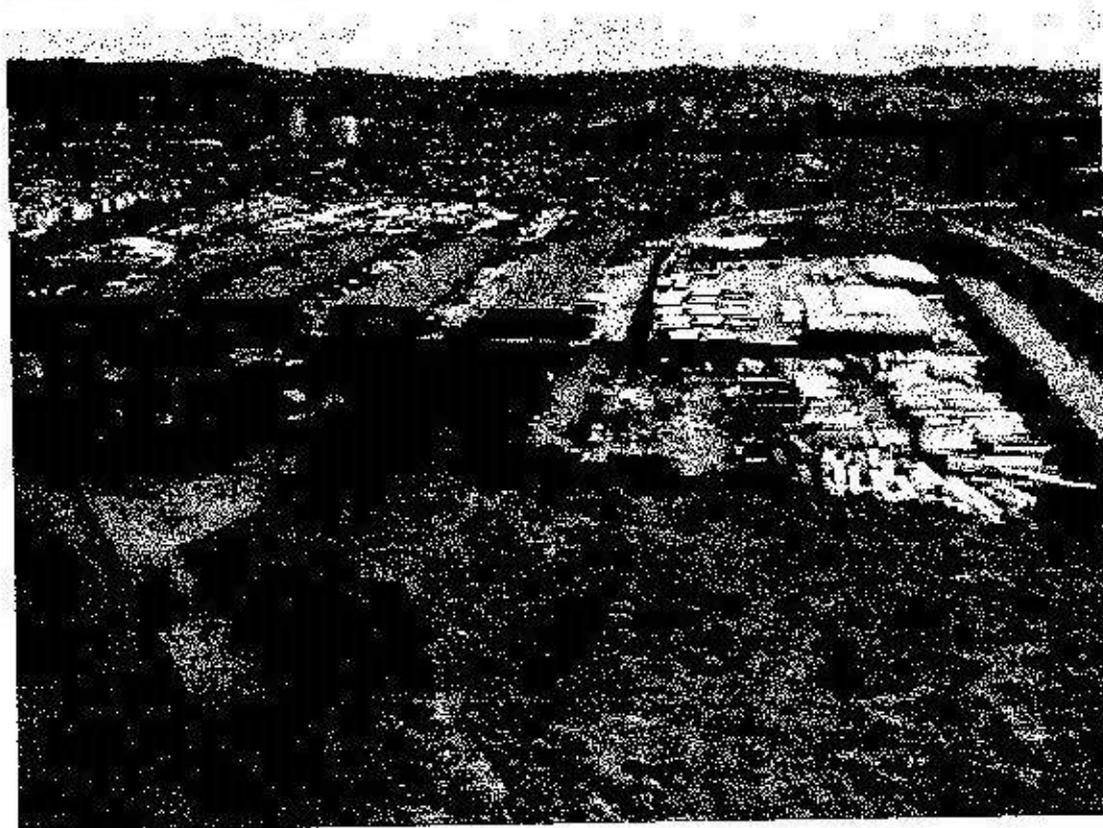
Foto: Ramos de Carvalho

A subprefeitura de Vila Maria/Vila Guilherme observou uma imensa oportunidade quando da alteração proposta do “Plano Diretor da cidade de São Paulo”, intitulado de



Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM

“Plano Diretor Regional”, e novamente esta oportunidade esta sedimentada na possibilidade da Subprefeitura ampliar o “Terminal de Cargas”, e sem perder os seus principais clientes em arrecadação de impostos, assim surgiu a “Caracterização” e o fortalecimento político e de ações junto aos órgãos públicos para a transformação do último e agonizante espaço de várzea que restava para a acomodação das Águas.



“Nesta foto é possível observar a função de Mangue da Serra da Cantareira que a região naturalmente exercia até a acomodação de resíduos inertes oriundo de obras da Gestão Pública Municipal e Estadual, sem nenhum conhecimento técnico da regulação das águas da região. Questão esta observada pelo Aviador Edm Chaves, quando da oficialização dos lotes da formação do Parque Ldu Chaves. Todo trabalho realizado na gestão pública do Gov.Engo. Mário Covas (Rebaixamento da Calha do Rio convênio com o governo do Japão), literalmente desprezado por objetivos exclusivos de interesse econômico.” Foto: EVA – Estudo de Viabilidade Ambiental.

Ramos – Gestor Ambiental.

Além do Terminal de Cargas oficial, gerenciado por uma Associação do Transporte – existe um outro espaço que foi absurdamente aterrado por “Resíduos Inertes” oriundos da demolição do Presídio do Carandiru, que o próprio EVA – Estudo de Viabilidade



Associação Paulista dos Gestores Ambientais – AFGAM

Ambiental coloca para conhecimento da sociedade, tornando-se uma clara evidência que este “passivo ambiental” é de responsabilidade da Adm. do Estado de São Paulo, exercendo uma movimentação de terra totalmente indevida e de pouco conhecimento técnico de regulações das águas, e já com órgãos técnicos suficientes, para obter informações da fragilidade natural da região. Estas ações impactantes com a elevação dos níveis das águas e a compactação destes Resíduos inertes, com o estacionamento diário de centenas de caminhões, e com a autorização da atividade por parte da Subprefeitura de Vila Maria/Vila Guilherme impuseram na discussão do Plano Diretor Regional que esta região tinha já “tradição em estacionar caminhões”, a qual sempre foi repudiada pelos moradores do entorno deste atual Terminal de Cargas. Esta clareza do comportamento dos moradores próximos a 30 mt. destes caminhões, e a mesma inconformidade dos antigos e atuais moradores da Vila Maria.



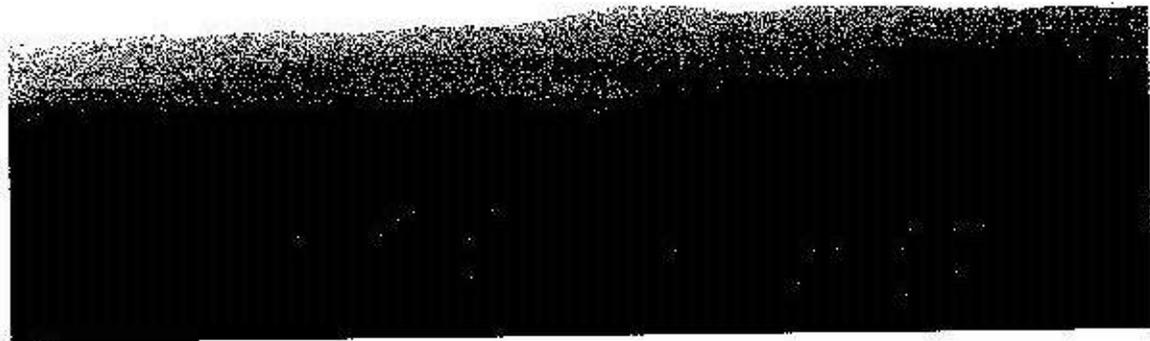
Centenas de caminhões estacionados a 30 m. de um conjunto habitacional de 22 prédios com mais de 5000 moradores diretos. Além da população do entorno, e do próprio Vale do Rio Cabuçu que se aproxima de 300.000 pessoas envolvidas pela natural Serra da Cantareira. Foto: Ramos de Curvalho (2009).

Ficamos a sombra da nevoa imposta pelos resíduos da queima dos combustíveis fósseis, exalando monóxido de carbono e seus derivados extremamente selvagens para o aparelho respiratório das pessoas que recebem diariamente cargas excessivas de Materiais particulados (MP), Ozônio, e o mais severo Acido sulfúrico proveniente desta “Bacia Aérea”, porque a formação envolpada geograficamente pela Serra da Cantareira permanece, retendo e alterando o nosso “Microclima” alterando e sufocando a saúde, e promovendo a mortandade de Idosos e enchendo os nossos Postos e Hospitais deficientes de equipamentos de crianças alérgicas e suas Renites diárias. A produção maléfica de monóxido de carbono e seus derivados das transportadoras, e atividades de estacionamento de veículos para leilão alteram sobre maneira a temperatura do Vale do

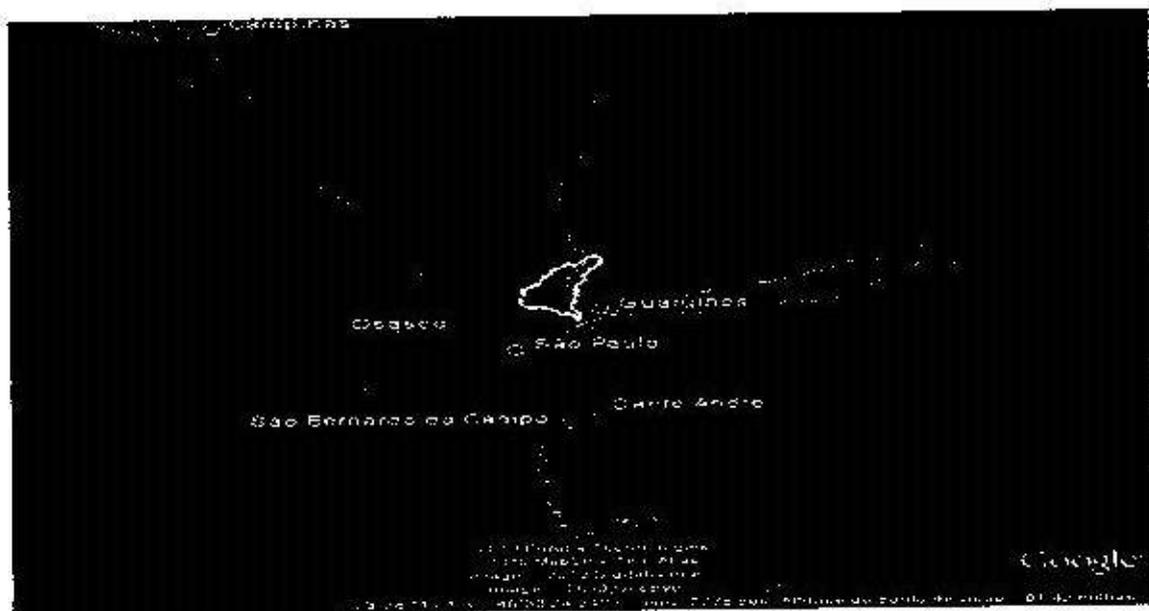


Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM

Rio Cabuçu, causando desconfortos rápidos de temperatura a atuação da força dos ventos, ou da pressão atmosférica causando chuvas torrenciais e, a exemplo a formação de chuva de granizo ocorrida no ano de 2010 na cidade de Guarulhos por força de um fenômeno que funciona como uma cobertor quente do qual denominamos de “Ilha de Calor”.



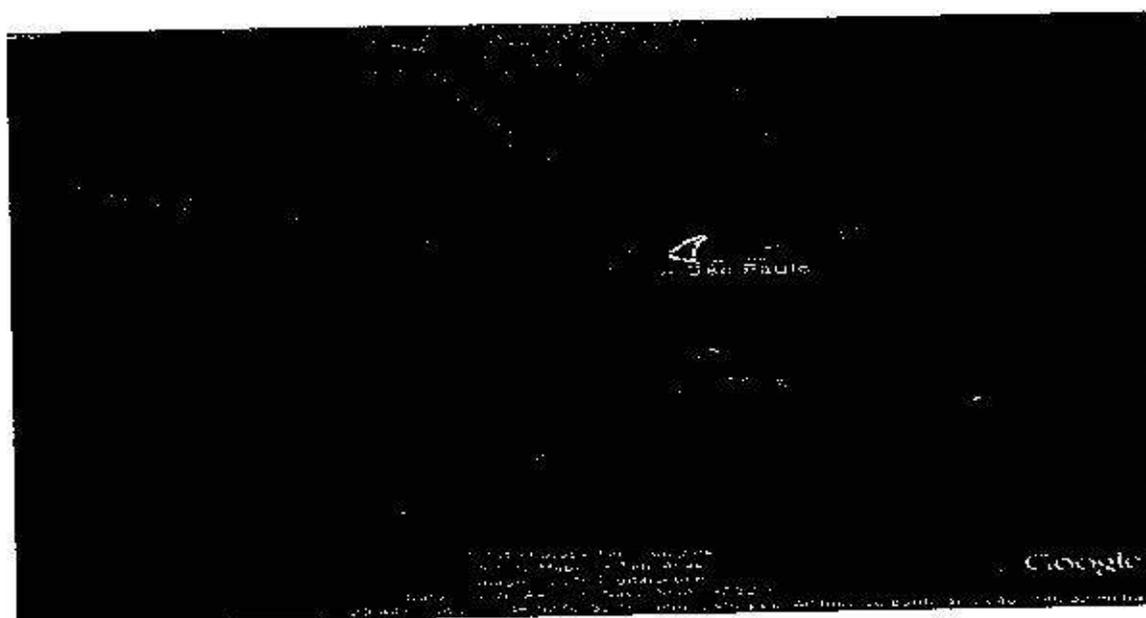
Vista da natural Serra da Cantareira e o Vale do Rio Cabuçu. Foto: Ramos de Carvalho (2009)



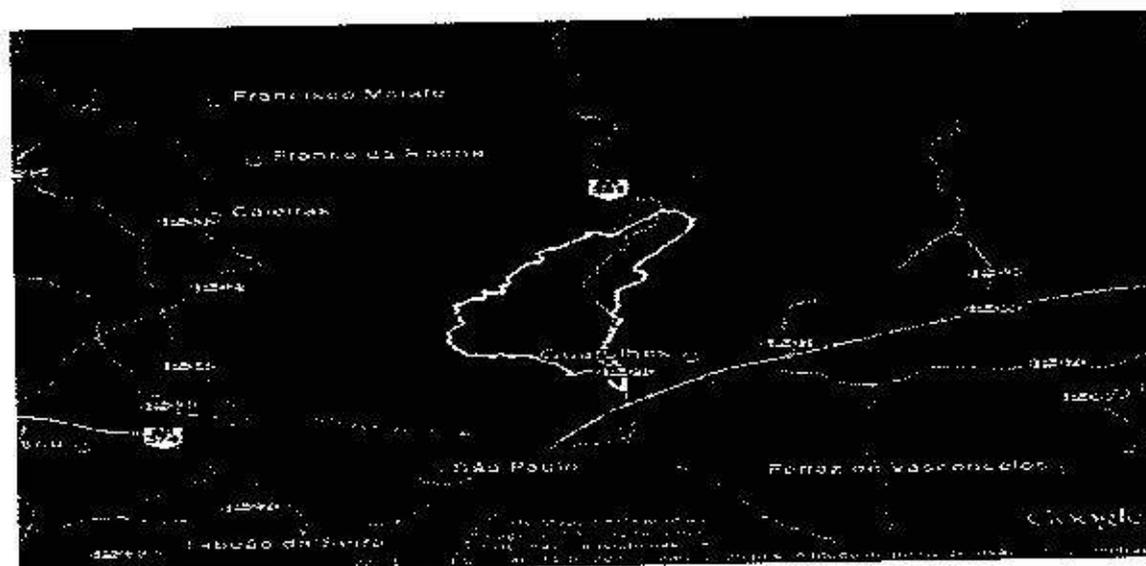
Site: NASA.



Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM



Site: NASA



Seqüência de fotografias do efeito da ilha de calor causada por atividades antrópicas na região com estacionamentos de Caminhões, Veículos de leilão, Indústrias, Galpões e congestionamentos diários, emitindo derivados selvagens da queima de combustíveis fósseis altamente danoso a vida humana na região (Enxofre, Ozônio, e com possibilidades do Ácido Sulfúrico). Inclusive motivou a prefeitura de Guarulhos a criar o “Programa Ilhas Verdes”.



Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM

No verão com temperaturas superior a 30 graus e com a proximidade (2 Km) do Parque Ecologico as formações de nuvens são intensas e ativas tornando a região do Vale do Rio Cabuçu extremamente ativo e receptivo a relâmpagos sucessivos, o que deu a cidade de Guarulhos o prêmio de incidência maior de tempestades magnéticas. O EVA - Estudo de Viabilidade Ambiental, que sustenta a informação técnica de ampliação do Terminal Fernão Dias, aborda os temas ligados aos impactos ambientais no formato "Macro" da cidade, dividindo médias e os temas propostos, pois existem estudos por importantes profissionais da área ambiental em especial na CETESB órgão essencialmente técnico, e de abordagem específicas em algumas regiões da cidade, e compreende o efeito natural exercido pela tampa da Serra da Cantareira, contribuindo com estudos importantes desta ação que a Serra impõem a determinadas regiões do município de São Paulo. A de se ressaltar igualmente o corpo técnico do DECONT da Secretaria do Verde do Município de São Paulo, que expõem o seu laudo a favor da construção de um estudo mais aprofundado para "Caracterizar" com mais expressividade a região, e suas eventuais fragilidades por meio de EIA/RIMA. Temos no projeto uma grande área de produção de águas pluviais, ou por impermeabilização do solo próximo dos 500.000 m², ou por ações diretas das coberturas dos futuros galpões ou áreas livres, e no EVA, os equipamentos de defesa ou de regulação da águas (Piscinões), a exemplo de outros pontos da cidade depende de ações constantes de limpeza e atenção, e que preocupa, pois a capacidade hidráulica do Rio Cabuçu é extremamente frágil, e o nível elevado das margens do Rio Cabuçu, poderia causar danos cruéis a população abaixo, e a literatura de tecnologias ambientais são fartas, a exemplo, asfalto permeável ou espaços brocados para permitir a passagem das águas





Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM

“Foto do espaço do Rio Cabuçu, ao fundo o bairro do Tatuapé que sofre ações diretas de Poluição ambiental produzida no Vale do Rio Cabuçu devido ao Vale do Rio Aricanduva que esta no mesmo “Corredor de Ventos” do oceano para a Serra da Cantareira”. Foto: Ramos de Carvalho (2009)

Uma outra questão de fundamental importância reside na COMPENSAÇÃO AMBIENTAL, segundo o EVA – Estudo de Viabilidade Ambiental, e tendo como colocação não existência de “Compensações Ambientais”, por conta exclusivamente do reassentamento dos moradores da “Comunidade do Violão”. A ampliação desta comunidade se deu por conta da extirpação de algumas comunidades do Parque Novo Mundo e da própria retomada do espaço anteriormente invadido do antigo “Trote de São Paulo” atual “Parque do Trote” já reformado pelo poder público municipal e segundo informações com contribuições econômicas de construtoras que desejam os espaços delineados no entorno do atual “Parque do Trote”, a ampliação da “Comunidade do Violão”, é agora contemplada com unidades de moradia, não causa um subsídio ou TCA eterno a ampliação, ou a instalação do Polo Logístico Fernão Dias, porque a própria Comunidade será “VITIMA” da atividade altamente impactante promovida pela ação de estacionar de veículos pesados, ou por VUC trabalhando em distribuição 24 hs/dia. Um projeto sustentável se caracteriza na análise de uma equação simples e natural: Social, Ambiental e Econômica – esta é uma ordem fixa, pois quando invertemos as ordens de valores o preço maléfico é inevitável. O desenvolvimento e a obtenção de recursos econômico deve vir a sombra de um ótimo projeto de respeito e qualidade de vida para todos ou inclusive a sua desqualificação pelos impactos produzidos. O EVA – Estudo de Viabilidade Ambiental, nem sequer contempla outros produtores diários de monóxido de carbono como os AVIÕES que operam no Aeroporto Internacional de Cumbica – Guarulhos em processos de subida ou descida, quando suas turbinas exalam quantidades enormes de materiais produzidos pelo Querosene de Aviação, com estudos importantes e de conhecimento de seu grau de impacto. Inclusive com a própria ampliação do Aeroporto de Cumbica com o seu 3º Terminal Aéreo que irá ampliar os atuais 500 voos/dia, para uma margem superior a 800 voos/dia segundo informações do INFRAERO, inclusive foi cultivado uma “COMPENSAÇÃO AMBIENTAL” da ampliação com o 3º Terminal, que segundo informações, a Prefeitura do Município de São Paulo e Guarulhos, foram contempladas nesta compensação com recursos na ordem de R\$ 8.000.000,00 (Oito Milhões de



Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM



500 vôos diários e com a ampliação do 3º Terminal assumindo o 800 vôos/dia sobre o Vale do Rio Cabuçu. Havendo estudos importantes sobre a saúde da população no entorno de Aeroportos. Foto: Ramos de Carvalho

Reais) que foi dividido entre os dois municípios em duas parcelas exatas de R\$ 4.000.000,00 (quatro Milhões de Reais) , e segundo informações o município de São Paulo, gastou esta verba em um Parque Linear na região do Ipiranga, não oferecendo nenhum recurso ao local que realmente receberá e que já recebe todos os impactos da atividade em questão. E ainda por conta desta compensação o EIA/RIMA de Cumbica determina a compra de uma Estação de Monitoramento de Poluentes, e que até o momento que tomamos conhecimento, o governo do Estado de São Paulo não havia solicitado (2010). Varias vezes em suas palestras o Prof. DR. Paulo Saldiva cita que a “Exclusão Ambiental” é fato para as camadas mais pobres de recursos econômicos e políticos da população. As produções de monóxido de carbono e seus derivados sucedem-se quando do encontro de duas rodovias federais: Rodovia Pres. Dutra e Rodovia Fernão Dias, efetivando linearmente dezenas de quilômetros de congestionamentos de veículos leves, caminhões de todas as espécies, contribuindo para elevação dos níveis de poluição somados aos já constituídos, impondo uma “Bacia Aérea Saturada”, que fica explícita no ar do Vale do Rio Cabuçu. E dependendo da temperatura e movimento dos ventos, que já atingiram velocidades próximas de 108 km/hor. No último mês de Fev/2011 derrubando centenas de árvores no Vale do Rio Cabuçu, por variações rápidas de temperatura girando entre 30 e 34 graus, e com Umidade relativa do Ar entre 14% e 20% atingi rapidamente a saúde das pessoas.



Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM

tornando-se as “Bocas Amargas” e a “Garganta Ressecada” causando mau estar a idosos e crianças.



Congestionamentos diários de dois grandes produtores: Rodovia Presidente Dutra e Rodovia Fernão Dias, impondo volumes acentuados de Materiais Particulados sobre o Vale do Rio Cabuçu, por falta de um acesso mais amplo entre as Rodovias. Foto: Ramos de Carvalho

O EIA/RIMA se faz necessário em acordo absoluto ao laudo proposto pelo DECONT depto Técnico da Secretaria do Verde e Meio Ambiente, pois o desenvolvimento se torna virtuoso quando vem em sua calda o respeito a população e a vida das pessoas, pois como esta escrito na Constituição Brasileira, que todos somos iguais perante a lei. Com todas as agravantes constituídas em impactos ambientais e sociais profundo, não podemos igualmente descaracterizar o Projeto e erradicá-lo, pois temos que tornar estas ações ambientais e sociais um exemplo de conhecimento de técnicas ambientais e de caráter sustentável que poderá servir de exemplo para outros Pólos de Estacionamento em discussão pelo município de São Paulo, inclusive determinando ou “NÃO” instalação deste Polo em nossa região retomando o Projeto original da região de Varzea e pequenos condomínios como sempre existiu, pois envolve a população de dois importantes municípios: São Paulo e Guarulhos, e as populações afetadas diretamente por esta futura ampliação do atual Terminal de Cargas Fernão Dias tem que ser ouvida em audiências Públicas nos dois municípios, para que todos poder público e sociedade civil conheçam de fato os impactos atuais e futuros que o Vale do Rio Cabuçu esta exposto. A exemplo da cidade de Stuttgart/AL, de formação envelopada é exatamente igual, e a cidade desenvolveu ações importantes de mitigação e neutralização dos gases



Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM

provenientes de transporte público e de logística tomando-se um exemplo de respeito as questões sociais e ambientais.

Jose Ramos de Carvalho

Gestor Ambiental

Morador e nativo do bairro do Parque Edu Chaves, Consultor Ambiental na área de Energia Solar – Térmico e Fotovoltaico – Pesquisador do Vale do Rio Cabuçu.

Rozimá Tenório de Araujo

Gestor Ambiental

Consultor Ambiental

Pesquisador do Vale do Rio Cabuçu

Pesquisa:

Eduardo Pacheco Chaves era filho de Elias Pacheco Chaves e de Anésia da Silva Prado. Nasceu em um casarão da rua de São Bento na cidade de São Paulo e era filho de uma antiga família de cafeicultores. Fascinado pela aviação, vai para a França com o propósito de tornar-se piloto. Em 28 de julho de 1911 adquire seu "breve" de piloto da *Federation Aeronautique Internationale* a bordo de um aparelho modelo Bleriot de 25 HP. Ainda na França, foi o primeiro aviador a realizar vôos noturnos. Foi o primeiro piloto brasileiro a voar nos céus do Brasil no dia 8 de Março de 1912, na cidade de Santos. Neste período teve a oportunidade de voar em companhia do aviador francês Roland Garros na breve estadia deste no Brasil. Criou a primeira escola de aviação do país em Guapira São Paulo onde empregou aviões trazidos da Europa.

"O dia de ontem assinalou mais um triunfo para a aviação no Brasil. Coube ainda uma vez a Edu Chaves realizar um "raid" sensacional, vindo de São Paulo ao Rio de Janeiro em 6 horas e meia, vencendo com admirável segurança um percurso de 450 quilômetros. O amojado aviador



Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM

paulista, nossa prova de resistência teve de vencer dificuldades que não chegaram para impedir a terminação do seu vôo memorável, desta vez terminado com um absoluto sucesso, aterrando calmamente no campo de aviação da fazenda dos Afonsos.

Edu Chaves saiu do Prado da Mooca em S. Paulo às 9,30 da manhã, tendo resolvido de surpresa renovar o "raid" que o tornara famoso, alguns anos atrás, quando uma falsa orientação do terreno o fez cair ao mar, nas proximidades de Mangaratiba. O aparelho de que se serviu Edu Chaves foi um monoplano Bleriot, com um motor Gnome de 80 cavalos. O percurso realizado no

"raid" de ontem foi de cerca de 450 quilômetros, vencidos em 6 horas e meia. Edu Chaves fez o vôo na altura de 2000 metros, subindo a 3000 metros ao atravessar a Serra do Mar. A velocidade desenvolvida pelo Bleriot foi de cerca de 80 quilômetros por hora. Foi uma verdadeira surpresa a chegada de Edu Chaves no campo de aviação da fazenda dos Afonsos. Recebido com efusivas demonstrações de aclamação, por Darioli, Nicola Santo, Kirk e outros aviadores presentes, Edu Chaves foi felicitado entusiasmamente pelo "raid" que realizara com um sucesso tão brilhante(...)"

O Diário, 6 de julho de 1914

Em Janeiro de 1921, voou do Rio de Janeiro a Buenos Aires.

Anésia Pinheiro Machado (Itaj, 5 de junho de 1902 — Brasília, 10 de maio de 1999) foi a primeira mulher a se habilitar e a trabalhar como aviadora no Brasil. Iniciou seus estudos em 1921 e já no ano seguinte recebia seu brevef internacional pelo Aéro Club do Brasil. Ainda no mesmo ano, realizou seu primeiro vôo interestadual de São Paulo ao Rio de Janeiro, como parte das comemorações do centenário da Independência do Brasil, e participou de uma apresentação de acrobacias aéreas. Por estes, foi pessoalmente homenageada por Santos Dumont. Entre 1927 e 1928, manteve uma coluna dominical sobre aviação no jornal carioca "O País". Em 1943, fez curso nos Estados Unidos, onde também se licenciou como piloto e instrutora de vôo. Entre seus feitos pioneiros, destacam-se uma travessia da Cordilheira dos Andes e uma viagem transcontinental pelas três Américas, ambos em 1951. Em 1954, foi proclamada pela Federação Aeronáutica Internacional (FAI), durante a Conferência de Istambul, Decana Mundial da Aviação Feminina. Recebeu dezenas de condecorações civis e militares, nacionais e estrangeiras. A uma com suas cinzas está depositada no Museu de Cabangu, na cidade de Santos Dumont, MG.



Associação Paulista dos Gestores Ambientais – APGAM

O **Parque Edu Chaves** é um bairro da Cidade de São Paulo. Situa-se à margem do Rio Cabucu de Cima, da Rodovia Fernão Dias e faz divisa com o município de Guarulhos.

Recebeu este nome em homenagem ao aviador Eduardo Pacheco Chaves (Edu Chaves), alguns atribuem que era utilizado como local de pista de treino. Todavia, o campo de pouso e hangares criados e utilizados por Edu Chaves localizavam-se em Jaçanã, na região hoje ocupada pela Altaço Metalúrgica. Este bairro foi planejado, tendo o formato da Praça Champs Elysees, em Paris. Por ser área de cheia, várzea, do Rio Cabucu apresentava a ocorrência de enchentes como padrão, na época de chuvas.

E por essa mesma razão o terreno era bastante úmido, o qual propiciava a proliferação de rãs e preás (rato do mato), os quais eram caçados por meninos que se aventuravam nos brejos de caixas arregassadas até os joelhos. O bairro também tem em sua maioria da população, famílias de militares e ex-militares, pelo qual motivo a maior parte de suas ruas tem o nome de muitos Capitães, Majores e Tenentes, em homenagem a esses que já se foram, porém contribuíram de alguma forma em prol do bairro. Após da crescente desvalorização dos imóveis na região por conta das enchentes, o Parque Edu Chaves vive uma valorização imobiliária devido a canalização do rio.

Origem: Wikipédia, a enciclopédia livre.

PROGRAMA – ILHAS VERDES – MUNICÍPIO DE GUARULHOS/SP

Guarulhos (Grande São Paulo) recebe nesta terça-feira (29) representantes da Argentina, Chile, Costa Rica e Peru. As delegações vão conhecer o programa Ilhas Verdes, que no ano passado foi reconhecido como exemplo de política pública pela UNESCO. A partir das 14h, 200 mudas de árvores das espécies manacá-da-serra, quaresmeira e ipê roxo, amarelo e branco serão plantadas na avenida Monteiro Lobato, no Parque Cecap, com a ajuda de 120 voluntários da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e da empresa Cummins Brasil. O programa Ilhas Verdes tem o objetivo de equilibrar as condições climáticas, com foco em locais de grande incidência de calor. As chamadas ilhas de calor urbanas – que têm prioridade para receber o plantio das mudas – estão registradas no mapa termal elaborado pela Universidade Guarulhos e pela Secretaria por meio de imagens de satélite com o uso de infravermelho. De acordo com a pesquisa, a elevação da temperatura na segunda cidade mais populosa do Estado se deve ao avanço da urbanização e ao aumento do número de indústrias. A área central da cidade, por exemplo, tem temperatura média de 35° C, quando o ideal seria 22° C. O programa foi regulamentado por legislação municipal em agosto de 2009. Desde então, mais de 30 mil árvores já foram plantadas em toda a cidade por meio do programa. Além de regular o clima, elas também ajudam a prevenir enchentes, por tomarem o solo mais permeável. De acordo com o coordenador do projeto, Fábio Vieira, o resultado é de longo prazo. "Nossa expectativa é que o mapa termal registre alterações nos próximos dez anos", afirma. Em 2010, o programa foi reconhecido como exemplo de política pública de combate ao aquecimento global na revista internacional da UNESCO, que circulou na América Latina, Espanha e Chile.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete do Vereador Antonio Goulart

TID 12215638

Ofício nº 430/ 2014 – AG.
51º GV

São Paulo, 22 de maio de 2014.

Processo nº 2010-0.114.517-4
Oficialização de logradouro público
Denominação como Rua Irmãs da Santa Cruz
Classificação como Via Coletora

Senhora Secretária.

Com os meus cordiais cumprimentos, consulto V. Exa. sobre o andamento do processo administrativo epigrafado que trata da **oficialização e denominação** de logradouro público.

Para atender a recomendação do ofício nº 053/CASE – G/2013, informamos que o nome sugerido em substituição ao solicitado do documento inicial (Rua Santa Maria – recusado) foi denominação que não constituirá homonímia, qual seja,

RUA IRMÃS DA SANTA CRUZ

Por oportuno, em razão da revisão do Plano Diretor, lembramos que em fevereiro de 2010 já havíamos solicitado a **classificação do logradouro em apreço como "via coletora", pois serve de ligação viária das Avenidas Engº Allyrio Huguene de Matos e Interlagos, sendo limdeiro ao Hipermercado Extra (Avenida Sargento Geraldo Santana), ao Colégio Santa Maria (gerador de tráfego) e à edificação da antiga Davox.**

Por cópia, solicitamos ao Relator do PL 688/13 – Plano Diretor Estratégico que proceda à classificação pleiteada no substitutivo oferecido para discussão e aprovação.

Atenciosamente,

ANTONIO GOULART
VEREADOR
psd

AG/ncc. RAP 12.782.G.

Exma. Sra
PAULA MARIA MDTTA LARA
M.D. Secretária de Licenciamentos
Rua Líbero Badaró, 504 – 22º andar
01009-000 – São Paulo – SP.

paulamottalara@prefeitura.sp.gov.br

C/C: Nobre Vereador **NABIL BDNDAKI**
Relator do PL 688/13 – Plano Diretor Estratégico
nabil@nabil.org.br