

## **Manifesto**

### **Porque é errado instalar um aeródromo em Parelheiros, área de produção de água da cidade de São Paulo**

#### **Introdução**

Pesquisadores, doutores ou titulares, especialistas reconhecidos em diversas universidades brasileiras vêm a público manifestar seu desacordo com o projeto de instalação de um Aeroporto na região de Parelheiros, ao sul do Município de São Paulo, devido a estar a iniciativa em total conflito com a legislação municipal, estadual e federal, conforme exposto a seguir.

#### **O uso proposto é incompatível com o zoneamento municipal, com diversas leis estaduais de proteção ambiental e de mananciais e com o Sistema Nacional de Unidades de Conservação (Lei Federal 9985/2000).**

O projeto de implantação de um aeródromo em Parelheiros para atender jatos executivos e companhias de táxi aéreo, denominado de Aeródromo Rodoanel, se aprovado, seria instalado em uma área de aproximadamente 100 hectares, localizada às margens da represa Guarapiranga, mais precisamente em um espaço contíguo à Várzea do Rio Embu-Guaçu e ao Parque Ecológico da Várzea do Embu-Guaçu, principal tributário dessa Represa, que abastece 3,7 milhões de pessoas das zonas Sul e Sudoeste da capital (conforme a Sabesp).

Chama a atenção o fato de o projeto não possuir sustentação legal e sua eventual aprovação implicaria afrontar as leis e normas que regem o uso do solo urbano no município de São Paulo, posto que a região, conforme o artigo 167 da Lei Municipal 13.430/2002 e artigo 109 da Lei Municipal 13.885/2004, que institui os Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras e disciplina o parcelamento, o uso e a ocupação do solo do Município de São Paulo, é considerada uma Zona Especial de Proteção Ambiental (ZEPAM) e Zona de Proteção e Desenvolvimento Sustentável (ZPDS), não compatível com a implantação de uma infraestrutura aeroportuária.

A aprovação prévia pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, em 26.07.2013, se refere meramente ao espaço aéreo, enquanto que a localização do empreendimento deve ser compreendida no contexto dos interesses do município conforme estabelecido no seu Plano Diretor.

Frisa-se que, de acordo com os artigos 30 e 182 da Constituição Federal, é

competência municipal legislar sobre a política de desenvolvimento urbano, por meio de Plano Diretor Municipal e leis de uso e ocupação do solo.

Apesar da negativa da Licença de Instalação por parte da Prefeitura de São Paulo em 31.07.2013, reiterada em 18.12.2013, justamente porque o projeto não é compatível com a legislação em vigor, e de duas negativas do Tribunal de Justiça em fevereiro de 2014, conforme divulgado na imprensa, os empreendedores insistem na aprovação do empreendimento.

Mas, além de não ser viável perante a legislação municipal, o projeto do Aeródromo Rodoanel, proposto pela empresa Harpia Logística Ltda., também infringe normas estaduais e nacionais.

1- O empreendimento foi planejado para uma área caracterizada como Zona de Amortecimento de importantes Unidades de Conservação de Proteção Integral, conforme o que dispõe a Lei Federal nº 9.985/2000 que disciplina o Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC). A obra pretendida afetaria diretamente a Zona de Amortecimento (ZA) das seguintes Unidades de Conservação (UCs): Parque Natural Municipal do Jaceguava, Parque Natural Municipal do Itaim, por estar a menos de três quilômetros de distância dos limites destas UCs. Além disso, também se encontra na ZA do Parque Natural Municipal da Cratera da Colônia. Indiretamente, o empreendimento impactaria também as seguintes UCs: Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN) do Curucutu, Parque Natural Municipal da Varginha, Parque Natural Municipal do Bororé, Área de Proteção Ambiental (APA) Capivari-Monos e ApaBororé-Colônia.

2- O projeto está em desacordo com a Lei Federal nº 12.651/12 no que se refere às Áreas de Preservação Permanentes (APPs), pois prevê edificações sobre nascentes (existem 15 no local, segundo dados constantes na Carta Topográfica da Emplasa). Também fere a Lei Federal nº 6.766/79, que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano por ocupar essas áreas onde é proibido urbanizar (art.3º). E fere o artigo 197, inciso II da Constituição Estadual que protege as matas ciliares.

Como se não bastasse, transgredir a Lei Estadual nº 12.233/06 (Lei Específica da Guarapiranga), que define a Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais do Guarapiranga (APRM-G), e é manifestadamente incompatível com as chamadas Subáreas de Ocupação Diferenciada, que se destinam ao uso da agricultura orgânica, cultura, lazer, turismo, educação e valorização cênica e paisagística.

3- O imóvel em que se pretende instalar o projeto localiza-se em uma Região pertencente ao Bioma Mata Atlântica, sendo que a maior parte da área a ser ocupada

pelo empreendimento é formada por vegetação secundária em fase de regeneração.

A vegetação arbórea existente no local é classificada, em grande parte, como Vegetação de Preservação Permanente (VPP) conforme Lei Municipal nº 10.365/87, que se refere à vegetação arbórea quando constituir bosque ou floresta heterogênea que forme mancha contínua superior a 10.000 m<sup>2</sup>. Enquadra-se ainda nessa categoria a vegetação arbórea na faixa de 20 metros de cursos d'água, bem como de nascentes, minas ou olhos d'água.

Já a Constituição Federal no artigo 224, parágrafo 4º, confere à Mata Atlântica a categoria de Patrimônio Nacional.

E o Artigo 196 da Constituição Estadual considera este Bioma como espaços territoriais especialmente protegidos e no Artigo 197 inciso III define como áreas de proteção permanente os locais que abrigam raros exemplares de fauna e flora.

A área pretendida para a implantação do Aeródromo Rodoanel integra a Zona de Amortecimento e Conectividade da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, que detém desde 1991 o título de Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, concedido pela UNESCO, órgão das Nações Unidas, o que lhe confere uma grande importância e reconhecimento internacional.

4- No local há diversificada riqueza de fauna e ocorrência de espécies incluídas como ameaçadas de extinção nas listas nacional e estadual, dentre elas destacam-se animais como jaguatirica, bugio e cuíca-de-três-listras. Estes dados constam inclusive dos levantamentos elaborados pela empresa contratada pelo empreendedor para fazer os estudos prévios das restrições legais e ambientais ao projeto, que apontam a existência de 2.273 árvores por hectare e registram que na Área de Influência Direta do empreendimento há 193 diferentes espécies arbóreas, 111 espécies de aves, 26 espécies de mamíferos, 20 de répteis e mais de 30 de anfíbios.

5 – Apesar de todos esses motivos, os proponentes do projeto acreditam que uma possível alteração de legislação municipal autorizará a construção. Demonstram, assim, absoluto desdém com a cidade e o seu ordenamento jurídico e exercem todo o seu poder de pressão para fazer valer os seus interesses em detrimento dos interesses da maioria da população. No entanto, os impedimentos jurídicos relativos à proteção ambiental extrapolam a esfera municipal, por se tratar de uma área estratégica e de importância regional.

A cidade de São Paulo historicamente esteve submetida a este tipo de pressão e o resultado deste jogo nós todos conhecemos: subordinação do interesse público aos

interesses de alguns.

### **O projeto geraria impactos socioambientais irreversíveis**

Um empreendimento como este provocaria profundas alterações e impactos negativos na região, muitos deles irreversíveis.

1- Além de todas as especificidades ambientais pontuadas acima, a região de Parelheiros é a que apresenta os dados de maior vulnerabilidade socioeconômica do município.

Um dos impactos previsíveis, a exemplo de outras obras, é que esse empreendimento desencadearia um processo de valorização imobiliária, seguido de processos de especulação com o preço da terra de seu entorno, resultando na expulsão da população pobre que hoje ocupa as proximidades. Esta população fatalmente se deslocaria para áreas mais distantes e mais frágeis do ponto de vista ambiental e exigiria novos e mais expressivos investimentos públicos em infraestrutura urbana e em programas de mitigação dos efeitos desta ocupação sobre os mananciais. Ou seja, espriaria a mancha urbana.

Além disso, é uma infraestrutura que demanda novos investimentos e atrai novos usos.

2- A infraestrutura aeroportuária causará uma desarticulação do modo de vida local, rico em aspectos históricos e culturais com inegável aptidão rural, que resiste às pressões do crescimento urbano nessa região. Isso vai na contramão de um processo de revitalização de remanescentes de áreas agrícolas por meio do estímulo à produção orgânica e um promissor polo de desenvolvimento de turismo voltado à proteção ambiental e geração de renda para a população local, com diversos projetos custeados pelo poder público, como aqueles apoiados pelos editais do Fundo Especial do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (FEMA), desde 2008.

3- O projeto prevê uma ligação com o trecho Sul do Rodoanel, rodovia licenciada como classe zero, justamente para não induzir a ocupação urbana. Tal ligação exigiria um novo processo de licenciamento e se aprovada representaria um grande eixo indutor de ocupação, com reflexos não apenas para a Zona Sul, mas também para as demais regiões da cidade por onde o Rodoanel passa e por onde poderiam ser abertos acessos como este. Ademais, a pretendida ligação necessariamente cortaria Unidades de Conservação Municipal já implantadas.

4- Tais impactos não são contabilizados frente aos expressivos investimentos públicos,

das três esferas de governo, que há três décadas são realizados para recuperar os mananciais hídricos abalados pela ocupação urbana, o chamado Programa Mananciais. Projetos com impactos negativos irreversíveis são propostos desarticuladamente e desrespeitando políticas de gestão de recursos hídricos. Estamos vivendo uma crise de abastecimento de água que não se limita à falta de chuvas nos reservatórios, mas a uma falta de gestão e priorização de áreas que precisam ser protegidas para que se mantenham como mananciais, exercendo funções ambientais.

5- Os mananciais de abastecimento público de água da Região Metropolitana foram e são destruídos por um perverso processo de ocupação predatória e ilegal que, de um lado, revela a incapacidade de as políticas públicas responderem à histórica demanda por moradia e, de outro, resulta da desenfreada especulação e da ganância de alguns grupos que historicamente se serviram da cidade para atender aos seus interesses particulares. Admitir um projeto como este seria ignorar a escassez de água e permitir o avanço do desmatamento e o comprometimento irreversível do sistema Guarapiranga que responde por 30% da água consumida pela cidade.

Este sistema tão ameaçado ainda contribui para amenizar a atual crise hídrica na RMSP, fornecendo água para áreas que são normalmente abastecidas pelo sistema Cantareira, mas que se encontram no limite do sistema Guarapiranga.

Além disso, o projeto do aeródromo em Parelheiros compromete uma das mais importantes redes hídricas subterrâneas do município, sua implantação exigiria a busca de novas fontes de água a distâncias cada vez mais longas encarecendo o sistema de captação, tratamento e distribuição, penalizando todo o conjunto da cidade em benefício de poucos. Algo impensável, sobretudo, se levarmos em conta que iniciamos o ano de 2014 com uma crise inédita no sistema de abastecimento de água na cidade de São Paulo e em inúmeras outras cidades do estado.

6- O terreno possui desníveis de até 50 metros e declividade superior a 30%, segundo dados da Emplasa. Portanto, é extremamente vulnerável a erosões que provocariam o assoreamento de cursos hídricos, gerando consequências no corpo d'água da própria represa.

7-O aeródromo estaria localizado em meio a importantes áreas de preservação, que são ricas em espécies da avifauna e rotas migratórias, conforme demonstrado em diversos estudos de acadêmicos e das Secretarias do Verde e Meio Ambiente e Secretaria do Estado do Meio Ambiente. Como acontece em outros aeroportos, certamente haveria risco de acidentes provocados por choques entre aeronaves e aves. Além disso, o ruído contínuo emitido pelos aviões altera o ambiente e traz

impactos irreversíveis para diversas espécies de animais que utilizam a vocalização como estratégia primária de reprodução (os animais não conseguem competir com o barulho dos aviões para atrair parceiros para a reprodução), dentre eles, aves, anfíbios anuros, mamíferos e alguns insetos, como já verificado após a implantação de estradas e aeroportos em diferentes locais do mundo. Tais impactos alteram, ainda que em escala local, processos cruciais para o funcionamento dos ecossistemas, tais como dispersão de sementes, polinização e disponibilidade de alimento. Como efeitos de longo prazo, podem ocorrer o empobrecimento e degeneração dos fragmentos de vegetação nativa e ambientes existentes dentro e no entorno da área do empreendimento, e em UCs muito próximas.

A área, por estar localizada em meio a diversas unidades de conservação, possui um papel estratégico, conectando-as e servindo de corredor para a biodiversidade. Há uma conexão direta do ponto exato onde se pretende instalar o Aeroporto com o Parque Estadual da Serra do Mar, ou seja, uma ligação direta da Guarapiranga com a Serra do Mar, fundamental para a manutenção de inúmeros processos e serviços, dos quais somos completamente dependentes.

8- O intenso tráfego de aeronaves provocaria forte impacto na qualidade do ar pela alta emissão de poluentes. Além disso, o aeródromo geraria resíduos sólidos e efluentes que, mesmo se retirados, contaminariam a região por meio da chamada poluição difusa. Acrescente-se, ainda, os impactos gerados pelo aumento incalculável no trânsito de caminhões e automóveis naquela zona, já que o empreendimento prevê o atendimento de 300 mil passageiros anualmente e 100 mil pousos e decolagens.

### **O projeto não se justifica e se contrapõe ao desenvolvimento sustentável e socialmente justo de Parelheiros**

A Região de Parelheiros possui uma grande extensão territorial de 353,50 Km<sup>2</sup>, é o maior perímetro de todas as Subprefeituras. Tem uma população de 196.360 habitantes, conforme o Censo 2010, ou seja, 6,7 habitantes por quilômetro quadrado. Trata-se de uma região de alta relevância ambiental, com predomínio de áreas rurais e vegetação nativa. Também apresenta grande grau de vulnerabilidade social e necessita, portanto, de maior atenção do poder público, que tem a oportunidade de oferecer àquela região um tipo de desenvolvimento que não reproduza a destruição socioambiental tão característica do processo de urbanização. Em outras palavras, o modelo de desenvolvimento precisa ser adequado à vocação do local, que não pode ficar refém de um projeto que se apresenta como redentor por oferecer cerca de 2 mil empregos.

É indispensável, portanto, que a Prefeitura de São Paulo lidere um processo de

desenvolvimento com alternativas de trabalho e renda, potencializando iniciativas já em andamento, como o desenvolvimento do turismo, da agricultura orgânica e familiar, e estimulando outras cadeias produtivas que possuam baixo impacto socioambiental e sejam intensivas em mão-de-obra. Ao mesmo tempo, é mais do que necessário um plano de investimentos para dotar aquela Região de infraestrutura, principalmente nas áreas de saúde e educação.

Admitir um projeto como o do Aeródromo Rodoanel na Região de Parelheiros seria renunciar ao momento importante que estamos vivendo de revisão do atual Plano Diretor, de forma efetivamente participativa, ou seja, procurando assegurar o direito de todos os cidadãos à cidade e não o atendimento dos interesses econômicos de poucos.

Tolerar a ingerência dos proponentes do aeródromo e apoiadores para patrocinar alterações na Lei de Zoneamento e no Plano Diretor para atender aos tacanhos interesses privados seria um escândalo, mais que isso, seria negar a cidadania, e a cidade admitiria o triunfo da barbárie urbana.

**Assinam esse documento:**

INSTITUIÇÃO/TITULAÇÃO	NOME
Profa. Titular FAUUSP	Erminia Maricato
Prof. Livre Docente da FAUUSP	João Sette Whitaker Ferreira
Profa. Titular FAUUSP	Maria Lucia Refinetti Martins
Prof. Livre docente – UNICAMP	Arlete Moysés Rodrigues
Prof. Dra. FAUUSP	Raquel Rolnik
Profa. Dra. FAUUSP	Paula Freire Santoro
Profa. Dra. FAUUSP	Maria Beatriz Cruz Rufino
Profa. Dra. FAUUSP	Karina Oliveira Leitão
Arquiteta Urbanista e Pesquisadora Doutora do LabHab FAUUSP	Paula de Oliveira
Economista, mestre pela PUC-SP, Prof.	Mauro Scarpinatti

Universidade Nove de Julho	
Biólogo, mestre e doutorando em Zoologia Unesp Rio Claro	Leo R. Malagoli
Profa. Dra USJT e Centro Universitário SENAC	Patricia RodriguesSamora
Profa. Dra. FAUUSP	Camila D'Ottaviano
Arquiteta urbanista; Profa. Dra. Centro Universitario SENAC	Beatriz Kara José
Profa. Dra. FAUUSP	Maria de Lourdes Zuquim
Mestranda FAUUSP - Diretora do Sindicato dos Arquitetos (SASP)	Laisa Eleonora MarosticaStroher
Profa. Dra. Universidade Federal de São João Del Rei	Marcia M. Hirata
Prof. Dr. da Universidade Federal do ABC	Francisco Comaru
Pesquisadora LabHab FAUUSP	Tamires Almeida Lima
Profa. Dra. IAU/USP	Lucia Zanin Shimbo
Instituto Polis	Margareth Matiko Uemura
Mestrando FAUUSP e presidente do SASP	Maurilio Ribeiro Chiaretti
Doutoranda FAUUSP e prof. da Universidade São Judas Tadeu	Beatriz Bezerra Tone
Mestre e doutorando em Zoologia USP	Vagner Cavarzere Jr
Profa. Dra. Dpto. Educação UFSCar	Dulcinéia de Fátima Ferreira Pereira
Prof. Dr. Dptº. Pós Graduação História UNIFESP	Janes Jorge
Doutor em Saúde Pública, membro Fórum Brasileiro de Mudança de Clima	Rubens Harry Born



Prof. Dr. da FAUUSP	Eduardo A. C. Nobre
Engenheira Agrônoma, Mestre em Ciência Ambiental	Maria Lucia Ramos Bellenzani
Arquiteta e Urbanista, doutoranda IPPUR UFRJ	Giselle Megumi Martino Tanaka
Arquiteto e Urbanista, Mestre pela UFABC, diretor do SASP	Licio Gonzaga Lobo Junior
Profª. Dra. Titular do Depto. Economia- FEA-PUC/SP	Regina Maria d'Aquino Fonseca Gadelha
Prof. Dr. Escola de Engenharia de São Carlos/USP	Marcelo Montaña
Prof. Livre Docente Faculdade de Educação e do PROCAM/IEE - USP	Pedro Roberto Jacobi
Profa. Dra. Associada. Depto Sociologia UFSCar e Profa. Colaboradora PPG Ciências da Engenharia Ambiental USP	Norma Valencio
Prof. Dr. Departamento de História UNESP/Assis	Paulo Henrique Martinez
Arquiteto Urbanista, Mestrando FAU-USP	Rafael Borges Pereira
Profa. DraDptº. Sociologia PUC SP	Marijane Vieira Lisboa
Biólogo, ambientalista e consultor	João Paulo Capobianco
Biólogo, doutor em ecologia USP Diretor da SAVE Brasil	Pedro F. Develey
Biólogo, Pesquisador do Museu de Zoologia da USP	Fabio Schunck
Profa. FIAM-FAAM, Mestre UFABC, Diretora SASP	Ana Gabriela Akaishi
Profa.Titular- Geografia-USP	Ana Fani Alessandri Carlos

Profa.Dra. Geografia- USP	Izabel Alvarez
Profa.Dra. UF de São João Del Rei	Tatiane Marina Pinto de Godoy
Doutorando- Ciência Política - USP-São Carlos	Leandro Grazes Targa
Profa. Dra. Geografia - USP	Glória da Anunciação Alves
Prof.Dra. Geografia -USP	Rita de Cássia Ariza da Cruz
Prof. Dr. UFMT	Danilo Volochko
Prof. Dr. UFMT	Rafael Faleiros de Pádua
Pós Doutoranda em Geografia - Barcelona	Fabiana Valdoski Ribeiro
Doutorando – UNESP-Rio Claro	Magno de Lara Madeira Filho
Doutoranda-USP-Geografia	Camila Salles
Profa.Dra. Geografia-UNICAMP	Regina C.Bega dos Santos
Prof.Dra. Universidade Federal de São João del Rei.	Tatiane M. P. de Godoy
Doutorando em Ciência Política – Univ. Federal de São Carlos	Leandro Garcez Targa
Doutorando em Desenvolvimento Econômico IE-Unicamp	Luís Maurício Martins Borges
Professora Emérita da PUC/SP	Carmen Junqueira
Professor Titular Depto. de Antropologia PUC/SP	Edgard de Assis Carvalho
Professora Titular do Departamento de Geografia -USP	Glória da Anunciação Alves
Professor Titular Departamento de Geografia - USP - Programa de Pós-Graduação em Ciência Ambiental – USP	Wagner Costa Ribeiro



