



**MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO**  
**Ministério Público do Distrito Federal e Territórios**  
**Departamento de Perícias e Diligências**  
**Divisão de Perícias Externas**

**PARECER TÉCNICO 197/2010 – DIPEX/DPD**

**Referência: Ação Civil Pública 2008.01.1.166080-0**

**Assunto: Veículo Leve sobre Trilhos**

---

O Promotor de Justiça Roberto Carlos Batista, da 1ª Promotoria de Justiça de Meio Ambiente, por intermédio do Memorando 385/2010 – 1ª Prodema, encaminhou a esta Divisão de Perícias Externas os autos n.º 2008.01.1.166080-0, concernentes à Ação Civil Pública que versa sobre o Veículo Leve sobre Trilhos, ao tempo em que solicita análise e se emita parecer técnico sobre questões ambiental e urbanística tratadas na documentação juntada pelo METRÔ e Distrito Federal, após audiência registrada na ata de fls. 1661-1662.

Neste parecer, o Analista Pericial Luiz Beltrão Gomes de Souza, Biólogo e MSc em Ciências Florestais, se atém sobre as questões ambientais pertinentes, que também visam atender ao Memorando 1007/2010 – 4ª Prourb, encaminhado por ordem do Promotor de Justiça Paulo José Leite Farias, da 4ª Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística.

**1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS**

No Termo de Audiência de fls. 1661/1662, foi ajustado perante o Juízo entre o MPDFT e os réus da ACP em tela que:

- 1) Em face do princípio constitucional da publicidade, o METRO/DF depositará em juízo, no prazo de até 90 dias contados desta data, à disposição do Ministério Público, os ESTUDOS AMBIENTAIS, solicitados pelo IBRAM/DF – (RCA), relativos a todo o empreendimento (Trechos 1, 2 e 3 do VLT), bem como os estudos complementares exigidos pelo IBRAM e pelo CONSELHO GESTOR DA APA DA BACIA DOS CÓRREGOS GAMA e CABEÇA DE VEADO.



Com relação à participação do Conselho Gestor da APA Gama e Cabeça de Veado no debate sobre o VLT, em função de tratar-se de tema técnico e complexo, foi sugerida, durante a 2ª Reunião Extraordinária, realizada aos 28 de julho de 2009, a criação de uma Câmara Técnica – CT, que pudesse analisar o projeto e sua interferência na Área de Relevante Interesse Ecológico – Arie do Riacho Fundo (fls. 1574-1575). Essa CT opinou, na 3ª Reunião Extraordinária, realizada aos 10 de agosto de 2009 (fls. 1577-1578), sobre a ratificação do licenciamento ambiental do Programa Brasília Integrada, com a inclusão do sistema Metrô Leve sobre Trilhos em Brasília, com diversas solicitações, que deveriam ser apresentadas antes da emissão da Licença de Instalação para o Trecho 1 (Aeroporto/Terminal da Asa Sul). Dentre essas solicitações destacamos:

- ✓ apresentação do detalhamento do sistema de drenagem previsto;
- ✓ apresentação do plano de gestão dos resíduos do empreendimento;
- ✓ realização do levantamento de impacto ambiental das duas alternativas de traçado do empreendimento no trecho próximo à ponte do Riacho Fundo;
- ✓ elaboração de estudo mais detalhado sobre os possíveis impactos da supressão da vegetação e detalhamento do estudo de carregamento e demanda, com as possíveis integrações que confirmem a necessidade da instalação do VLT no trecho 1, bem como análise dos efeitos adversos sobre a fauna silvestre e aquática, no que tange a *habitats* físicos e a interferência nos corredores ecológicos.

Dentre esses estudos, apenas o último logrou ser anexado aos autos, atendo-se especificamente a questões de demanda. Trata-se do Parecer Técnico n.º 005/2010 – ASTEC/METRÔ-DF (fls. 1204-1211<sup>1</sup>) que, segundo sua metodologia, confirma, a partir de cálculos e projeções de demanda de transporte, “a existência da necessidade da instalação do Trecho 1 do Projeto Veículo Leve sobre Trilhos – VLT”.

Tampouco os estudos encaminhados em anexo versam sobre as questões levantadas pela Câmara Técnica do Conselho Gestor da APA Gama – Cabeça de Veado. Desta forma, não foram juntados nos autos os estudos requeridos e acordados em juízo.

De outra parte, a presidente-substituta do Ibram encaminhou ao Diretor-Presidente da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal o Ofício 100.000.350/2010 – PRESI/IBRAM (fls. 1214) que, por sua vez, remeteu o Parecer da Câmara Técnica do Conselho da APA (fls. 1215-1221).

---

<sup>1</sup> Anotamos que, a partir do volume IX dos autos, após a folha 1772, ocorre um equívoco de numeração, sendo numerada a folha seguinte como 1173. Depreendemos que o numeral correspondente à centena foi lido indevidamente, confundindo-se o 7 com o 1, redundando, daí em diante, em equívoco.



Esse parecer analisa, uma a uma, as exigências descritas na Ata da 3ª Reunião Extraordinária, supra mencionada. Em nossa ótica, trata-se do principal documento técnico juntado aos autos e por analisar estudos e avaliações apresentados pelo METRÔ/DF, será alvo de nossa apreciação.

## **2. DO PARECER DA CÂMARA TÉCNICA DO CONSELHO DA APA GAMA – CABEÇA DE VEADO**

Consta no início desse documento:

O Metrô/DF submeteu a apreciação do Conselho Gestor da APA o estudo de alternativa de traçado do Trecho 1 do VLT, na 1ª reunião ordinária realizada em 18 de março de 2010 e, na mesma reunião, o Conselho solicitou à Câmara Técnica que se reunisse novamente para avaliar o documento ora apresentado e orientasse o posicionamento do Conselho. Foi agendada reunião no dia 25/03/2010, na SEDUMA, para que o Metrô/DF apresentasse os estudos aos conselheiros presentes. Desta forma, a Câmara Técnica formada pelos Conselheiros: Carlos Roberto Machado Vieira, Jorge Enoch Furquim Werneck Lima, Dálio Ribeiro e, tendo também a participação da Sra. Maria Goreth, servidora da CAESB – Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal, que foi convocada para analisar o estudo da reunião do dia 08/4/2010, às 9hs (sic), realizada na SEDUMA.

De antemão, aponte-se que “o estudo de alternativa de traçado do Trecho 1 do VLT” apresentado pelo METRÔ e analisado pela Câmara Técnica – CT não fora juntado aos autos. Lamentamos profundamente essa ausência. Trata-se, dentre os estudos complementares solicitados pela CT, do principal documento e a razão de significativa fração de nossas intervenções periciais. Com efeito, se nossa arguição inicial contra o procedimento de licenciamento ambiental do Veículo Leve sobre Trilhos se apoiava na ausência de Estudo de Impacto Ambiental, uma das razões era que esse documento, diferentemente de um Relatório de Controle ambiental – RCA, tem o dever de confrontar sistematicamente e em equivalente nível de profundidade alternativas viáveis que possam satisfazer, por diferentes métodos, os objetivos propostos com o empreendimento.

Na altura dos acontecimentos, tendo-se como estabelecida a opção pelo VLT, não obstante a falta de transparente e objetiva confrontação de alternativas tecnológicas, como pressupõe a disciplina, resta a irrenunciável discussão pela melhor seleção de traçado, de sorte que seja escolhido aquele que globalmente se demonstrar mais vantajoso, inclusive para o meio



ambiente. Isso é ainda mais necessário no assim denominado Trecho 1, uma vez que a proposta original interfere significativamente com importante Unidade de Conservação da Natureza, a Área de Relevante Interesse Ecológico – Arie do Riacho Fundo.

Todavia, não obstante sua ressentida ausência nos autos, o parecer que o analisa transcreve dele suficientes citações de sorte que nos é possível vislumbrar com alguma nitidez a abordagem tecida no estudo. Destarte, além de apreciarmos essas análises, trataremos, também, de avaliar o próprio parecer da Câmara Técnica que, em nosso entendimento e a despeito da elevada qualificação de seus constituintes pareceristas, não seguiu o melhor discernimento. A seguir, apreciaremos, uma a uma, as avaliações do parecer a respeito do que foi requisitado na 3ª Reunião Extraordinária do Conselho da APA.

### **2.1. Da Matriz de impacto da melhor alternativa para o traçado.**

O parecer menciona que o METRÔ/DF apresentou em estudo os impactos no Trecho 1 do empreendimento, considerando separadamente as alternativas 1 e 2 de traçado. A alternativa 1, proposta original e defendida pelo METRÔ/DF, postula que o VLT passe pelo lado esquerdo da Estrada Parque Aeroporto – Epar (sentido Aeroporto – Asa Sul), no lado mais próximo ao Jardim Zoológico, onde a vegetação se encontra mais íntegra. Pelo lado oposto advoga a alternativa 2. Ambas proposta de traçado do VLT interferem com a Arie do Riacho Fundo.

A segunda opção, até então não ventilada, fora apontada em reunião do Conselho da APA Gama – Cabeça de Veado, ocorrida no dia 28 de julho de 2009, ocasião em que debateu com o representante do METRÔ/DF a proposta de empreendimento do VLT e sua localização. De acordo com o relato da conselheira Dra. Mônica Veríssimo (fls. 1416-1422), todos os presentes concordaram com os argumentos ali levantados, que ponderavam não se tratar a alternativa original da melhor opção de traçado, uma vez que interceptaria o lado onde há mais área íntegra de mata e de cerrado; todos, inclusive o representante do METRÔ/DF que, segundo a conselheira, “se mostrou disposto a rever a área proposta para o trecho 1”.

Antes de analisarmos o estudo apresentado pelo METRÔ/DF e reportado no parecer da Câmara Técnica, convém anotar que essa discussão dá razão aos nossos argumentos iniciais. Reconhecendo, ainda que preliminarmente, não apenas a possibilidade mas a plausibilidade de outra



opção de traçado, o que faz o representante do METRÔ/DF é corroborar nossa discussão trazida em pareceres anteriores a respeito da insuficiência do Relatório de Controle Ambiental – RCA que, como sublinhamos, não avaliou, por não ser seu intento, alternativas de traçado. Dito de outra maneira, reconheceu o representante do METRÔ/DF que, se havia essa possibilidade alternativa, era porque havia a necessidade de Estudo de Impacto Ambiental que demonstrasse, como ora se pretende, a opção menos impactante ambientalmente e a globalmente mais vantajosa para a sociedade.

Corolário dessa discussão é que, se apenas atualmente se discute a possibilidade de alternativa locacional, reconhecida pelo próprio representante do Metrô, demonstra-se que não houve, à época da expedição da Licença Prévia, suficiente discussão e confrontação de opções locacionais. Portanto, esse ato administrativo serviu a meramente legitimar uma proposta previamente tencionada, respaldada por um insuficiente estudo ambiental – RCA – que tampouco comparou variantes capazes de melhorar o desempenho ambiental da proposta. Ainda que restasse demonstrado o acerto pela alternativa locacional original, ao menos essa conclusão seria respaldada por criterioso, fundamentado e transparente debate técnico e social, o que não ocorreu. Em suma, a existência e a atual discussão de alternativa locacional atestam a grave falha na condução do licenciamento ambiental do VLT pelo órgão ambiental que, desconsiderando a exigência legal e nossas insistentes admoestações, esquivou-se de sua obrigação de exigir essa confrontação de opções, matéria própria e específica de EIA-Rima.

A respeito da alternativa selecionada pelo estudo apresentado pelo METRÔ/DF, temos a tecer as seguintes considerações. Após apresentar as matrizes de avaliação de impactos ambientais, que avaliam as duas alternativas, o parecer arremata que:

No meio físico a alternativa 1 apresenta impactos menos significativos, em virtude da solução de engenharia e das restrições de projeto, inclusive incorrendo em menores custos de implantação com uma diferença de mais de R\$ 4 milhões de reais, só na obra civil.

Estranhamos a orientação, com base em argumentos de economia, para uma alternativa que limita a valoração econômica às obras civis necessárias para sua implementação. Isso porque o estudo não efetuou a valoração econômica do meio ambiente natural que deverá suportar os impactos, de sorte a avaliar o montante financeiro do fluxo de bens e serviços ambientais a ser alterado em consequência de cada uma das propostas. Isso seria ainda mais óbvio e necessário em se tratando de uma importante unidade de conservação, como a Área de Relevante



Interesse Ecológico do Riacho Fundo. Dessa sorte, provavelmente deve estar subestimada a avaliação e, conseqüentemente, desacertada a opção pela alternativa 1, pois que apenas considerou os custos das obras civis. De fato, conforme arguiremos a seguir, se fosse devidamente valorado economicamente o capital natural de ambas as áreas e devidamente computado no custo total das obras, muito provavelmente demonstraria-se mais vantajosa a alternativa 2.

Mas não apenas pelo prisma das obras civis o parecer elege indevidamente a alternativa 1. Também pelo aparente viés ambiental os pareceristas da Câmara Técnica convergem com os autores do estudo no sentido de ser esta a melhor opção de traçado para o VLT. Vejamos a seqüência de sua argumentação para, em seguida, demonstrar sua fragilidade e desacerto.

No tocante ao meio biótico, comenta o parecer:

a supressão de vegetação na alternativa 2 é quantitativamente menor, mas em termos de qualidade, esta apresenta uma maior supressão de árvores nativas de cerrado tombadas, conforme destacado do texto.

E apresenta a seguinte tabela:

Tabela 1 – Total estimado de indivíduos passíveis de supressão em uma faixa de 25 m.

Traçado 01 – Aeroporto/TAS	Total estimado de indivíduos passíveis de supressão			Compensação Florestal
	Espécies nativas	Espécies nativas imunes ao corte	Espécies exóticas	
Alternativa 01	1742	211	2461	83194
Alternativa 02	694	328	133	31990

E assim conclui:

Diante do exposto, observa-se que houve (sic) a análise das alternativas e os impactos foram apresentados numa matriz que permitiu, considerados os aspectos físicos e bióticos, apontar a Alternativa 1 como a mais viável.

Pensamos diferentemente.

É por demais estreita a eleição da alternativa 1 com base nos argumentos do estudo. Na realidade, apenas pelo critério da quantidade de espécies imunes ao corte sagra-se mais vantajosa a seleção da opção 1. Muitos outros e mais robustos argumentos apontariam a alternativa 2 como a mais vantajosa, senão vejamos:



- a quantidade total de árvores a serem abatidas (nativas + exóticas) da alternativa 1 é **cinco vezes maior** que a da alternativa 2;
- a quantidade de árvores nativas (próprias da flora do bioma Cerrado) a serem abatidas pela alternativa 1 é **150% maior** que a da alternativa 2;
- a compensação florestal (indicadora da magnitude do impacto à flora arbórea) resultante da alternativa 2 é **2,6 vezes menor** que a da alternativa 1.

Ademais, por meio da compensação florestal, que obriga o plantio de essências nativas, a alternativa 2 de traçado reperia 31.990 indivíduos arbóreos, número que supera, em **mais de noventa e sete vezes**, os 328 a serem suprimidos. Dessa sorte, mesmo os prejuízos apontados no estudo, a perda de espécimens nativas imunes ao corte, seu principal argumento ambiental para a seleção da alternativa 1, restariam mais que compensados com a escolha da opção 2.

Diga-se de passagem que a presença de maior quantidade de espécimes imunes ao corte na área associada à alternativa 2 deve-se a recentes programas de recuperação ambiental ali empreendidos. Disso é prova o reduzido porte desses indivíduos, quando comparados aos demais, indício de terem sido introduzidos intencionalmente há pouco nesse ambiente. De fato, conhecidas eram as voçorocas ali presentes que motivaram amplo programa de recuperação de áreas degradadas, que previu intervenções físicas, como estruturas de disciplinamento de águas pluviais, e medidas biológicas, como o enriquecimento de vegetação nativa, aí incluídas as citadas espécies imunes ao corte. Não se trata, portanto, esse parâmetro de um status natural adquirido pela vegetação, mas de um desempenho de origem antropogênica, cuja supressão é comparativamente menos grave do que a de um ambiente mais íntegro, como aquele na área correspondente à alternativa 1.

Outrossim, apenas o quantitativo de espécies declaradas imunes ao corte negligencia argumentos mais importantes em uma análise ambiental, como a integridade dos habitats, a interação com outros elementos do ecossistema e sua funcionalidade na paisagem. Com efeito, não são exigidos maiores conhecimentos biológicos ou florestais para se concluir que o maior desbaste de vegetação e a exposição de maior área de solo frágil, como são os solos hidromórficos, favorecem processos mais acentuados de desagregação, transporte e deposição de sedimentos à jusante, onde se localizam os recursos hídricos. Em outras palavras, por meio dessa desacertada opção fomenta-se o indesejável processo de assoreamento, um dos mais graves problemas ambientais enfrentados pela bacia do lago Paranoá e, em especial, por seu tributário, o córrego do



Riacho Fundo, que já sofre em demasia esse efeito. Destaca-se que a inclinação do trecho onde se localiza a alternativa 1 é maior que a da alternativa 2, o que tornaria ainda mais acentuado o processo de assoreamento.

Por oportuno, alerte-se que o assoreamento dos córregos tributários do lago Paranoá é um dos principais óbices à utilização dessa represa como manancial para abastecimento público, atualmente previsto. Favorecer esse processo, por meio da retirada de maior quantidade de vegetação precisamente em sua porção mais íntegra (alternativa 1), significa depor contra todo um histórico de investimentos de vultosos recursos financeiros para a manutenção da qualidade do lago Paranoá e, por via inversa, a necessidade de se aumentarem os gastos com tratamento dos recursos hídricos que serão consumidos pela população.

Estranhamos, por tamanha obviedade, que tais questões não tenham sido pesadas ou sequer mencionadas no parecer da Câmara Técnica que, paradoxalmente, concordou com o estudo em selecionar a alternativa 1. A não-utilização desses outros tantos e mais importantes elementos de ponderação na escolha da alternativa mais viável denota, no mínimo, esquecimento, senão nítida tendenciosidade para a opção previamente selecionada.

## **2.2 Análise dos efeitos adversos sobre a fauna silvestre e aquática, no que tange a habitats físicos e a interferência nos corredores ecológicos.**

O parecer anota que

O principal impacto identificado para o meio biótico com relação à instalação do empreendimento é a supressão da vegetação, ou seja, eliminação de habitats. Este impacto direto pode gerar uma série de outros impactos indiretos sobre a fauna local, como afugentamento de animais, atropelamento de fauna silvestre e exótica, perda da biodiversidade por alteração de habitats e hábitos, aumento da fauna periurbana e sinantrópica, introdução e invasão de espécies exóticas e fragmentação de corredores ecológicos.

É surpreendente vermos destacadas tão importantes consequências, cuja severidade aumenta em razão e proporção diretas à integridade dos habitats, mas não vemos que tal consideração tenha influenciado na seleção da proposta de traçado. De fato, todas essas observações apontam como mais impactante a alternativa 1, pois que suprimirá maior quantidade de árvores e cujos habitats encontram-se ecologicamente mais íntegros.



O parecer restringe-se a concluir, note-se, sem a devida confrontação:

O fato é que os impactos ao meio biótico ocorrerão em ambas as alternativas apresentadas, em especial durante o período de obras, durante o qual devem ser tomadas medidas mitigadoras mais contundentes.

Ora, se os impactos ao meio biótico ocorrerão em ambas as alternativas, não seria mais razoável se optar pela menos impactante? Mas qual seria a opção menos agressiva sob o ponto vista biótico? Pelos mesmos argumentos citados acima, evidentemente que a alternativa 2, injustificadamente negligenciada no estudo e no parecer da Câmara Técnica.

Outra questão, apontada nesse tópico do parecer, são os corredores ecológicos. A despeito de reconhecer que a área de influência indireta do VLT “exerce importante função de Corredor Ecológico de Unidades de conservação de âmbito federal e distrital”, o parecer suaviza:

Todavia, a intercepção referente às obras do Trecho 1 não implicará em significativos impactos negativos à conectividade do Corredor, uma vez que se pretende que tal trecho seja executado sobre estruturas suspensas, permitindo o livre acesso da fauna e conservação da flora, e garantindo assim a reprodução, manutenção e fluxo gênico das espécies ali presentes (...).

Por essas observações, verifica-se que o conceito de corredores ecológicos utilizado pelo estudo e pareceristas da Câmara Técnica limita-se ao elemento móvel do ecossistema. De fato, a utilização de estruturas suspensas atenua, embora não elimina, impactos sobre a fauna. Ademais, os impactos à flora incidem diretamente sobre a fauna, pois que se constituem elementos integrados do ecossistema que não podem ser analisados isoladamente. Isso nos ensina o mais elementar conceito de Ecologia. Com efeito, não há como os impactos negativos à vegetação serem pouco significativos, conforme sustenta o parecer, sobretudo quando se recorda o montante de indivíduos arbóreos a serem suprimidos: nada menos que **4203 árvores**, segundo a proposta defendida pelo METRÔ/DF, valor, aliás, cinco vezes maior que a alternativa 2. Isso sem mencionar os indivíduos herbáceos, os arbustivos e os integrantes da regeneração natural, numericamente superiores, que também deverão ser suprimidos. Daí se percebe, sobretudo pela alternativa 1, a magnitude da perda de habitats e, por conseguinte, a degradação de corredores ecológicos capazes de abrigar e sustentar a fauna a eles associados.



O parecer também não aprofunda a solicitada *Análise dos efeitos adversos sobre a fauna silvestre e aquática*. Isso porque provavelmente tal questão não restou devidamente avaliada no estudo. Aspectos como stress à fauna do Jardim Zoológico e da própria Arie do Riacho Fundo, por conta do ruído, seja durante a execução das obras, seja durante o período de operação do VLT, não foram mencionados.

A respeito da fauna aquática, trazemos a informação, não mencionada no parecer, de que apenas nas veredas da foz do córrego Riacho Fundo, próximas à área a ser impactada pelo VLT, e nas veredas do córrego Taquara, na Reserva Ecológica do IBGE, ocorre a espécie *Simpsonichthys boitonei*. Considerado como uma espécie-símbolo da Capital Federal, o “pirá-brasília”, como é popularmente conhecido, é um pequeno peixe anual, cujos adultos, com até 10 cm de comprimento, vivem apenas um ano, reproduzindo-se nos brejos no início da seca, quando enterram os ovos no solo orgânico e úmido desse ecossistema. Durante o pico da seca, os adultos morrem, mas seus ovos permanecem protegidos no solo e os filhotes só nascem quando as chuvas retornam e enchem novamente os brejos. Por isso mesmo, os pirás-brasília são muito frágeis e possuem pequenas populações que vivem isoladas em pequenas poças (UNESCO, 2003)<sup>2</sup>.

Aponta ainda o estudo da Unesco que a ação sinérgica de diferentes fatores antrópicos parece ter causado a extinção local da espécie na Arie do Riacho Fundo. Considerando-se que “manejar a biota do Santuário (do Riacho Fundo) visando a recuperação das populações animais afetadas por pressões antrópicas” e “garantir a preservação de espécies endêmicas, raras ou ameaçadas de extinção ali existentes” são alguns dos objetivos dessa unidade de conservação (Decreto 11.138/1988, art. 2º, II e III), necessário é que as ações decorrentes da instalação e operação do VLT sejam minuciosamente avaliadas, sob o risco de se subtrair irreversivelmente essa rara espécie de restrita distribuição espacial.

Todavia, nenhuma dessas questões foi até agora satisfatoriamente discutida de modo a se acenar com segurança o acerto pela interferência do VLT na Arie do Riacho Fundo. Na ausência de estudos sobre os efeitos das obras e intervenções do VLT na fauna aquática, conforme solicitado pela Câmara Técnica, e, em particular, sobre essa espécie endêmica do Distrito Federal, aumenta-se consideravelmente as chances de sua extinção local que, em última análise, favorecerá

---

<sup>2</sup> Subsídios ao zoneamento da APA Gama-Cabeça de Veado e Reserva da Biosfera do Cerrado: caracterização e conflitos socioambientais. – Brasília : UNESCO, MAB, Reserva da Biosfera do Cerrado, 2003.



sua extinção global, por conta de processos de depressão endogâmica e inviabilidade genética ocorrentes em pequenas e restritas populações.

Nada mais imperativo que se evocarem princípios basilares como *precaução* e *prevenção* de sorte a sustarem a empreitada de estabelecimento do VLT no trecho 1, seja pela alternativa 1 quanto a 2, pois que ambas interferem diretamente em área não por acaso denominada *de relevante interesse ecológico*.

### **2.3. Do detalhamento sobre os possíveis impactos da supressão da vegetação (efeito local e de borda)**

Neste item, outra vez o parecer da Câmara Técnica é lacônico. Sua análise do que o estudo tenha apresentado limitou-se a citar o óbvio. Lembre-se que o estudo em questão fora solicitado pelo Conselho Gestor da APA Gama – Cabeça de Veado, do qual requereu-se “elaboração de estudo **mais detalhado** sobre os possíveis impactos da supressão da vegetação” (grifos nossos).

Não temos, de fato, o estudo sobre o qual se debruçou o parecer da Câmara Técnica. Todavia, parece-nos por demais superficial o comentário tecido sobre este tópico pela Câmara Técnica, o que nos sinaliza proporcional ou equivalente superficialidade do estudo sobre o qual esse parecer se embasou.

No entanto, mais grave que essa superficialidade é o fato de tampouco a avaliação eventualmente tecida no estudo não ter apontado como mais viável a alternativa 2. Ora, se, nos termos do próprio parecer, “o principal impacto ao meio biótico identificado no estudo complementar, referente às alternativas de traçado do trecho 1 do VLT, apresentado ao Conselho, é a supressão de vegetação, ou seja, eliminação de habitat”, a severidade desse impacto é maior naquela alternativa que implicará maior supressão vegetal, no caso a alternativa 1, conforme reconhecido no próprio estudo (vide item 2.1).

Verifica-se assim que os principais argumentos e dados levantados pelo estudo de alternativa apontam como mais vantajosa a opção 2. Injustificado e incoerente é, pois, se optar pela alternativa 1, como fazem o estudo e o parecer da Câmara Técnica.



Outro aspecto de relevo refere-se às áreas de preservação permanente – APP. O parecer bem lembrou que a vegetação a ser suprimida insere-se nesse espaço especialmente protegido. Anotamos, no entanto, que é excepcional a supressão de APP. Nos termos da Lei 4.771/1965, com redação dada pela Medida Provisória nº 2.166-67, de 2001:

Art. 4º - A supressão de vegetação em área de preservação permanente somente poderá ser autorizada em caso de utilidade pública ou de interesse social, devidamente caracterizados e motivados em procedimento administrativo próprio, **quando inexistir alternativa** técnica e **locacional ao empreendimento proposto**. (grifamos)

Se com reduzido esforço de debate já foram levantadas pelo menos duas alternativas de traçado, é de se questionar quantas outras não haveriam de ser levantadas com uma diligência adicional. Plausível é considerar que um empenho a mais de investigação, de criatividade e de boa vontade encontre alternativa que, diferentemente das duas anteriores, sequer interfira com APPs. Seria o caso, por exemplo, se o traçado do VLT passasse pelo canteiro central da Estrada Parque Aeroporto, ao invés de em uma de suas laterais. Nessa hipótese sequer a Arie seria afetada.

Outra possibilidade, que poderia ser aprofundada, é o VLT sair do Aeroporto passando pelo Lago Sul, traçado que também não interferiria com aquela unidade de conservação, além de passar por área habitada, com melhor aproveitamento desse sistema. Benefício adicional dessa alternativa seria servir a uma comunidade que reconhecidamente opta por meio próprio de locomoção, automóveis particulares. A oferta e a consequente utilização de um meio de transporte eficiente, novo e coletivo, como o VLT, reduziriam a frota de veículos automotores nas ruas, favorecendo a fluidez do trânsito e a redução da emissão de gases estufa pela queima de combustíveis nos motores dos automóveis, aliás um dos principais argumentos utilizados para o empreendimento do VLT.

Isso apenas para demonstrar o quão limitado foi o exercício até então realizado de se levantarem e debaterem com suficiente e equivalente nível de profundidade alternativas viáveis de traçado, pois que apenas recentemente foi ventilada uma segunda possibilidade. E, como vimos insistindo, caso a opção original se sagre a mais vantajosa, ao menos que essa conclusão seja amparada por criteriosa e transparente análise, sem a qual pairará sempre a suspeita de não ser a alternativa mais vantajosa.



Adicione-se que se as alternativas propostas preveem diferentes graus de impacto às APPs, do ponto de vista biótico deve ser selecionada a menos impactante. Todavia, o parecer não faz menção a esse aspecto, conformando-se, ao contrário, com a opção mais danosa ambientalmente, a alternativa 1, pois que desbasta maior quantidade de vegetação e, por conseguinte, elimina maior quantidade de habitats e expõe maior superfície de solo aos agentes erosivos. Isso nos soa ainda mais contraditório se lembrarmos que o trecho em questão atravessa unidades de conservação, porções do território definidas como de especial proteção. A mera consideração dos pressupostos e dos objetivos de criação de espaços como a Área de Proteção Ambiental Gama – Cabeça de Veado e a Área de Relevante Interesse Ecológico do Riacho Fundo levaria a um rigor maior na avaliação de projetos que possam interferir com aqueles elementos e processos ecológicos que se visam preservar.

Por oportuno, mencione-se que um dos objetivos da APA Gama – Cabeça de Veado é garantir a proteção qualitativa e quantitativa dos recursos hídricos da bacia do Paranoá, o que é assegurado, sobretudo, pela integridade das áreas de preservação permanente, como matas ciliares, que filtram e retêm sedimentos que, sem estas, seriam aportados aos cursos d'água a elas associados.

#### **2.4. Do detalhamento do sistema de drenagem previsto (dissipadores, bocas de lobo e outros)**

Não obstante este tema ter sido exigido pela Câmara Técnica do Conselho Gestor da APA Gama – Cabeça de Veado, os pareceristas se resignam em apontar que:

Este detalhamento deverá ser observado pelo IBRAM, quando da emissão da Licença de Instalação, bem como, pela ADASA, para permitir o lançamento de águas no Riacho Fundo, bem como, anuência da NOVACAP, caso os estudos apontem para uso da rede pluvial urbana.

Disso se conclui que o detalhamento do sistema de drenagem previsto e exigido não foi apresentado no estudo.

Oportuno é se indagar qual o sentido dessa exigência pela Câmara Técnica se, em seguida, se conforma com sua não-apresentação, abrindo mão dessa análise anteriormente requerida, deixando-a ao crivo dos órgãos públicos que, obviamente, têm competência para tal.



O mesmo se diga quanto ao item seguinte, relativo à necessidade de instalação de estruturas de amortecimento das vazões de pico e de sedimentos.

## **2.5. Considerações adicionais**

Tema exigido pela Câmara Técnica, em sua 3ª Reunião Extraordinária, e não mencionado no parecer foi a apresentação do plano de gestão dos resíduos do empreendimento.

Todavia, parece-nos que mais grave é o fato de quase metade dos componentes dessa CT não ter se manifestado sobre o estudo. Com efeito, nos termos da ata da 2ª Reunião Extraordinária (fls. 1575), faziam parte dessa Câmara os senhores: Mônica Veríssimo; Mauro César Lambert de Brito; Carlos Roberto Machado Vieira; Jorge Enoch Furquim Werneck; José Rangel de Farias Neto; Eduardo Freire e Maria Goreth.

Todavia, subscrevem o parecer apenas os senhores Carlos Roberto Machado Vieira, representante da Seduma, Jorge Enoch Werneck, representante da Embrapa, Maria Goreth, representante da Caesb, e Dálio Ribeiro, representante da Seduma, possivelmente em substituição ao senhor Eduardo Freire, do órgão ambiental. Dessa composição, percebe-se não apenas redução numérica, como também da diversidade de visões sobre o mesmo tema. Ressente-se, em especial, da ausência da conselheira Mônica Veríssimo, representante de ONG's ambientalistas, o que traria uma visão não-oficial ao parecer.

De fato, o Parecer da Câmara Técnica, em sua introdução, informa que “apesar de terem sido convidados a participar da referida CT, os conselheiros Mauro Lambert Ribeiro e José Rangel de Farias Neto não participaram das atividades para a elaboração deste parecer técnico” (fls. 1218). Note-se que não é explicitada a razão para a não-participação desses conselheiros. Sequer é mencionada a ausência da Dra. Mônica Veríssimo. Por oportuno, mencione-se que esta conselheira e o conselheiro Mauro César Lambert são profundos conhecedores da região, pois que na APA Gama – Cabeça de Veado desenvolveram suas pesquisas de doutoramento.

Considerando, desta forma, que quase a metade dos componentes da Câmara Técnica não subscreveram o documento, dois deles de notório e específico saber sobre a área a ser impactada, entendemos que, não obstante a qualificação dos signatários, o parecer técnico subscrito unicamente por representantes do Estado não pode ser considerado conclusivo.



### **3. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Os documentos, cuja apresentação foi acordada em juízo, não foram juntados aos autos. Em particular, não foram juntados os documentos exigidos pelo Conselho Gestor da APA Gama – Cabeça de Veado.

Do ponto de vista ambiental, o único documento que se presta às nossas análises e que acrescenta ao que já foi extensamente debatido nos autos é o parecer da Câmara Técnica desse Conselho (fls. 1218-1221, volume X). Esse parecer se debruçou sobre estudo de alternativa de traçado do Trecho 1 do VLT, apresentado pela Companhia METRÔ/DF, também não juntado aos autos.

A existência do atual debate acerca de alternativas de traçado para o VLT no trecho 1 ratifica nossas ponderações anteriores. Irrenunciável, em um processo de avaliação de impactos ambientais e de licenciamento ambiental, é que as decisões deles derivadas sejam balanceadas. Isso se obtém a partir do confronto sistemático, criterioso, transparente e objetivo de alternativas que possam satisfazer, por diferentes formas, os objetivos previstos para o empreendimento.

Reconhecer a existência de alternativas locais para o VLT, no atual momento do procedimento de licenciamento ambiental, significa reconhecer que a Licença Prévia 16/2009 expedida ou rerratificada pelo Ibram foi emitida sem suficientes rigor e critério. Atestou-se, por meio desse ato administrativo, a “viabilidade ambiental” de um empreendimento que, conforme sua proposta original de traçado, impacta significativamente importantes espaços territoriais legalmente protegidos, sem que tivesse ocorrido confronto e discussão com outras opções locais. Como vínhamos exaustivamente exortando, este é o desiderato fundamental do Estudo de Impacto Ambiental – EIA, donde se conclui pelo desacerto fundamental da exigência de modalidade alternativa de estudo, o Relatório de Controle Ambiental.

A respeito da atual discussão de traçado, temos a anotar que a maioria absoluta dos argumentos levantados no parecer da Câmara Técnica, diferentemente de seu entendimento, apontam, como mais impactante para o meio ambiente, a alternativa 1, precisamente aquela defendida pelo METRÔ/DF. Na realidade, constata-se uma incoerência fundamental no estudo e no parecer da Câmara Técnica, a se considerarem os dados ali apresentados e a conclusão que lhes é frontalmente oposta. Com efeito, a alternativa 1 demonstradamente se apresenta como a mais



impactante à flora, à fauna, ao solo e aos recursos hídricos, porque provocará o desbaste de maior quantidade de vegetação, precisamente em trecho mais íntegro, mais inclinado e mais frágil, quando comparada à alternativa 2

Optar pela alternativa 1 de traçado significa, além de depor contra o próprio estudo que tecnicamente a desaconselha, desconsiderar os espaços territoriais legalmente ali estabelecidos e os recursos ambientais neles presentes, como a singular espécie de fauna conhecida como pirá-brasília, endêmica e de restrita distribuição espacial. Significa, outrossim, escolher a alternativa que implicará maiores custos ambientais, aliás em momento nenhum considerados pela Câmara Técnica.

Ainda a respeito de alternativas de traçado, alerte-se que não apenas as duas atualmente debatidas podem se afigurar como viáveis. Se reduzido esforço de discussão foi capaz de apontar outra opção, que não a anteriormente sugerida, nada mais provável que a plausibilidade de outras alternativas, ainda não consideradas, após empenho adicional de pesquisa e de boa vontade. E se isso é verdade para a questão de traçado, alternativa locacional, o mesmo deve ocorrer quanto à opção de empreendimento, alternativa tecnológica. Outra vez se faz ressentida a ausência de EIA.

De tudo isso concluímos que, a despeito do não-cumprimento do pactuado em juízo, os argumentos trazidos aos autos ratificam nossas análises tecidas em pareceres anteriores e conosco demonstram a debilidade na condução do licenciamento ambiental do VLT e o desacerto por sua opção atual de traçado.

Caso ainda se opte por essa modalidade de transporte urbano, nada mais imperativo que o empreendimento de uma sistemática e criteriosa confrontação de alternativas locais que leve em conta não apenas custos de engenharia, mas também ambientais, de sorte a assegurar a eleição de uma opção de traçado que, demonstradamente, se apresente como a mais vantajosa para a sociedade.

Brasília, 17 de agosto de 2010.

**Luiz Beltrão Gomes de Souza**

Analista Pericial – Biologia  
MSc em Ciências Florestais  
MPDFT Matrícula 1882