

_____/_____/_____
cod. 1311 27 1307

Capo

De: Lea Correa Pinto [ngiterei@uol.com.br]
Enviado em: sábado, 13 de maio de 2000 13:50
Para: "Dra Maria Luiza Grabner Procuradora da Republica em Sao Paulo"; Dra
Cc: "Fundacao SOS Mata Atlantica"; "Dr. Paulo de Bessa Antunes"; "Biol. Noemy Tomita CFBiologia"; Capo; "Dr. Antonio Inage"; "Dr. Antonio Fernando Pinheiro Pedro"; IE- Eng. Horacio Ortiz; Dep. Estadual Jilmar Tatto; "Dra Meire G. Pizelli"; "Prof. Andre Assis"; "Eng. Argimiro Ferreira"; "Prof. Eraldo Luporini Pastore"; "TERRAE"
Assunto: 1-Serra Cafezal- Requerimento- Proc. 1999.03.00.052308-7 e 1999.61.00.040722-4

Ilma. Sra. Procuradora da República em São Paulo, Dra. Maria Luiza Grabner

"A duplicação de uma rodovia, mesmo quando a nova pista é adjacente à existente, é um empreendimento de vulto, que envolve a mobilização de consideráveis recursos materiais e humanos. Compreende um grande número de ações geradoras de impactos, sendo superada na significância dos impactos, somente pelas obras de implantação de novas rodovias." Eng.^a Civil Marlene dos Reis Araújo e Eng.^o Agrim. Everson Guilherme Grigoletto (DER-SP), "Critérios para o licenciamento ambiental de empreendimentos rodoviários no Estado de S. Paulo " apresentado no III^o Encontro Ibero-Americano de Unidades Ambientais do Setor Transportes - 1998

Ref.: a urgentíssima necessidade deste Ministério Público Federal, acompanhar pari passu , o licenciamento federal em curso da Serra do Cafezal , através da nomeação de perícia técnica, competente e idônea como a do IPT, vosso perito inicial , que realizou criterioso e elucidativo relatório e demonstrou graves equívocos e omissões nos estudos do DNER/IME

Autorizados que estamos pela Constituição Federal a defender o Meio Ambiente e empenhados em que seja implantada a duplicação da rodovia de forma compatível com a tecnologia existente no país e com os recursos naturais existentes na região, sem outras delongas, vimos através desta, a bem do grande interesse público **requerer que o Ministério Público Federal considere incumbir o IPT de acompanhar tecnicamente este licenciamento, confrontando e analisando os argumentos oferecidos pelos empreendedores, completando os estudos na totalidade do segmento 6 e 13 (restantes 3 km) , e apresentando estudo oficial de viabilidade técnico-econômico e ambiental das alternativas subterrâneas do CBT.**

Nestes Termos

P. Deferimento,

S. Paulo, 15 de Maio de 2000

Jilmar Tatto- Deputado Estadual-PT

Léa Corrêa Pinto- Itereí Ref. P. Fauna e Flora

Meire G. Pizelli- Associação Ecológica Brasil-Verde

Condesmar Oliveira- Movimento em Defesa da Vida

Claudia Victor

Ricardo Ferraz- Sesbra SP

Fazem parte integrante desta mensagem:

Trascrição de dados extraídos do processo SMA 373/89 por Léa Corrêa Pinto;

Questionamentos e Sugestões ;

Documentos Complementares, arquivos extraídos de fontes oficiais:

túneis longos, para salvar a Serra do Mar, vide IPT 32.194

túneis longos do IPT para salvar a Serra da Cantareira

túnel para salvar Morro do Boi

viadutos e túneis para salvar Morro dos Cavalos e Agudo (BR101) e os conhecidos argumentos de bota-fora e aterros para justificar novas transposições (variantes ou desvios)

De: Lea Correa Pinto [ngiterei@uol.com.br]
 Enviado em: sábado, 13 de maio de 2000 13:54
 Para: "\Dra Maria Luiza Grabner Procuradora da Republica em Sao Paulo\"; "Dra"
 Cc: "Fundacao SOS Mata Atlantica"; "Dr. Paulo de Bessa Antunes"; "Biol. Noemy Tomita CFBiologia"; Capo; "Dr. Antonio Inage"; "Dr. Antonio Fernando Pinheiro Pedro"; IE- Eng. Horacio Ortiz; Dep. Estadual Jilmar Tatto; "Dra Meire G. Pizelli"; "Prof. Andre Assis"; "Eng. Argimiro Ferreira"; "Prof. Eraldo Luporini Pastore"; "TERRAE"
 Assunto: 2-Serra Cafezal- Transcrito do pr. SMA 373/89,

TRANSCRIÇÕES

Seguem abaixo trechos do processo SMA 373/89, para vosso conhecimento e providências:

*"Com relação a Serra do Cafezal, os técnicos do IBAMA estão aguardando as informações solicitados ao DNER (nove itens), devendo posteriormente elaborar um Parecer Técnico, para emissão da licença. A princípio, estariam sendo analisadas apenas as alternativas propostas pelo DNER e a **proposta do IPT (a única a ser reavaliada mais a fundo). O IBAMA avisará o MPF após emitir a Licença.***

*O *DNER já está levando o projeto até a fase do anteprojeto (1:2000) e realizando a parte mais pesada da geotecnia (sondagens e outros), o que deverá ser concluído no prazo de três meses. Para estas intervenções necessárias, deverá ser solicitada autorização do IBAMA, ouvidos o IF e o DEPRN . A autorização do IBAMA poderá ser eventualmente subsidiada pela MP 1901. Para o projeto básico, o DNER estaria estudando alternativas de túneis e viadutos para minimização de cortes e aterros e dos impactos ambientais previstos, especialmente no trecho da Fazenda Iterei (o volume do material excedente , era de aproximadamente 1.600.000 m3 e deverá ser reduzido significativamente).*

Quanto a alternativa oferecida pelo IPT, os representantes do DNER colocaram a questão prévia da inconveniência deste traçado perante a questão operacional da rodovia. Argumentaram que o DNER não quer colocar pistas paralelas naquele ponto, pois o talude a montante pode escorregar e paralisar as duas pistas." Súmula de autoria do GTR datada de 4/04/2000, pg. s/ número no processo SMA 373/89, referente a reunião entre o DNER, PRODEC, IME, MT, Avança Brasil, IBAMA/BSB/DCA e SP, SMA/CPRN/DAIA/GTR:, realizada aos 31/03/2000, após vistoria de dois dias, em ônibus do DNER pelo corredor São Paulo-SP. a Florianópolis- SC.

"Lote 03 – atuais 18 e 19, Serra Cafezal, km 336,7 ponto 6 ao 367,2

Nenhuma obra iniciada e projeto de duplicação paralisado por força de liminar da Justiça Federal. As diretrizes de traçado aprovadas pelo licenciamento prévio EIA/RIMA , já foram apresentadas ao IBAMA em outra vistoria conjunta para a análise conclusiva

Fotos 24 e 25

Panorama geral da Serra do Cafezal; PESM, Parque Estadual Serra do Mar à esquerda, pista existente BR116 ao centro (com taludes de corte e de aterro apresentando instabilidade) e Fazenda Iterei à direita (áreas reflorestadas e matas secundárias- inseridas na Zona de Vida Silvestre da APA da Serra do Mar, sendo parte averbada como RPPN- Reserva do Patrimônio Natural)." Relatório de vistoria do GTR realizada aos 25/11/199, pg. s/ número no processo SMA 373/89, expedido com cópias para o IBAMA, DNER, PRODEC, etc.

"DNER irá entregar amanhã uma 1 cópia de carta 1:50.000 com alternativas de traçado e relatório

elaborado pelo IME - o DNER vai enviar ao MP-", memo manuscrito sem data, pg. s/ número solta no processo SMA373/89

Capo

De: Lea Correa Pinto [ngiterei@uol.com.br]
 Enviado em: sábado, 13 de maio de 2000 13:55
 Para: "\"Dra Maria Luiza Grabner Procuradora da Republica em Sao Paulo\""; "Dra"
 Cc: "Prof. Eraldo Luporini Pastore"; "Eng. Argimiro Ferreira"; "Prof. Andre Assis"; "Dra Meire G. Pizelli"; Dep. Estadual Jilmar Tatto; IE- Eng. Horacio Ortiz; "Dr. Antonio Fernando Pinheiro Pedro"; "Dr. Antonio Inage"; Capo; "Biol. Noemy Tomita CFBiologia"; "Dr. Paulo de Bessa Antunes"; "Fundacao SOS Mata Atlantica"; Terrae
 Assunto: 3-Serra Cafezal- Questionamentos

QUESTIONAMENTOS

Estas questões foram motivados pelas transcrições de documentos inclusos no processo SMA 373/89:

Por que o IBAMA não considerou confrontar as alternativas subterrâneas do CBT? O que seria necessário neste sentido para atender-se a **RESOLUÇÃO CONAMA Nº 001, de 23 de Janeiro de 1986**

Artigo 5º - O estudo de impacto ambiental, além de atender à legislação, em especial os princípios e objetivos expressos na Lei de Política Nacional do Meio Ambiente, obedecerá às seguintes diretrizes gerais:

I - Contemplar todas as alternativas tecnológicas e de localização de projeto, confrontando-as com a hipótese de não execução do projeto;

Por que o IPT tem competência técnica, para opinar e orientar quanto aos túneis longos do Rodoanel e da Imigrantes e ainda não foi consultado oficialmente quanto a viabilidade técnico-ambiental- econômica das alternativas subterrâneas, oferecidas voluntária e graciosamente pelo CBT(assinados e endossados pelos profissionais, cujos curriculum estão nestes sites <http://www.unb.br/ft/enc/geotecnia/assis.htm> e <http://www.unb.br/ft/enc/geotecnia/pastore.htm>, a bem de grande interesse público, endossadas pela sociedade como um todo e entregues a este MPF?

Qual a diferença da vegetação existente na Serra da Cantareira (Rodoanel), Serra do Mar (Imigrantes) e Serra do Mar - Serra do Cafezal (BR116-segmento 6) para receberem um tratamento diferenciado nas obras viárias?

Qual a semelhança físico-biótica e legal existente entre o trecho do segmento 6- Serra do Cafezal e o trecho na Imigrantes, aonde optou-se por 7 km 630 metros em túneis longos e 4 km 640 metros em viadutos?

Não seria essencial, nesta fase do licenciamento, o esclarecimento total da viabilidade técnico-econômica e ecológica da solução do IPT, adjacente a estrada atual, encaminhada por este MPF e que o Eng. H. Ortiz referendou totalmente e acrescentou um novo argumento que esta solução pode ter no final através de pilotis, eliminando grande dano, e evitando obstrução?

Tendo o IPT constatado no projeto do convênio DNER/IME, ao confrontar os segmentos 6 e 13 ao longo dos 2 km iniciais, equívocos e omissões com reflexo no custo da obra, não seria essencial que o IPT oferecesse uma visão global deste segmento, completando o confronto nos 3 quilômetros subsequentes, em fase hábil para esclarecer outros equívocos e sensivelmente reduzir o custo da obra ou aprimorar técnico-econômica e ambientalmente o projeto?

O ex- Secretário dos Transportes do Estado de S. Paulo, Eng. H. Ortiz, em relatório técnico oferecido voluntária

e graciosamente a bem do interesse público, questionou como a projetista chegou a um custo de 78 milhões de dólares para terraplenagem em apenas uma dezena de quilômetros? Os empreendedores já esclareceram satisfatoriamente esta questão e os demais graves fatos apontados neste relatório? Já existem locais definidos para bota-fora , para as alternativas C, D, F ou "D otimizada pelo IPT"?

Por que , exatamente, foi reduzido o volume de bota-fora da Alternativa F, segundo súmula GTR? O MPF tecnicamente concorda com as justificativas apresentadas?

Baseado em que o DNER clama e anuncia catástrofes caso se duplique sem aumentar em extensão a duplicação em mais estes 5,5 km? Já foram feitas prospecções a cada 20 m. que tenham comprovado a incapacidade de estabilidade ou incapacidade de suporte dos aterros, aonde está situada a 40 anos a atual pista (segmento 13)? Estes dados são consistentes, já foram analisados tecnicamente pelo MPF? Caso fáticos, estaria em risco a circulação de passageiros e cargas nesta via? Desde quando?

Por que foi escolhida há quarenta anos a vertente esquerda do Rib. Caçador para a implantação da via, porque foi oferecida a alternativa D, nesta mesma vertente, em 1995?

Por que o convênio DNER/IME ocultou nos mapas oferecidos ao CONSEMA, CONAMA e outros tomadores de decisão, o fato de nas alternativas anteriores, (ETECE 1989) este trecho , aonde existe o desvio do segmento 6- Alternativa F- ser adjacente , por conseguinte, muito ao contrário do que os mapas oferecidos, por este convênio, faziam crer? Por que a SMA não se manifestou contrária a esta omissão ou informação visual inverídica?

É normal ou amparado em lei oferecer fatos e dados equivocados para tomada de decisão que acarretarão em prejuízo ao patrimônio nacional, ou patrimônio da região do Vale do Ribeira, já tão esquecida pelo poder público? Os fatos quanto ao erro cartográfico apontados, voluntária e graciosamente pela sociedade civil e a bem do interesse público, já foram verificados por peritos oficiais?

Por que em pleno advento do séc. XXI , o convênio DNER/IME insiste em fragmentar Mata Atlântica e o manancial de águas profundas e puras, localizado nas cabeceiras do divisor de águas com a borda do Planalto da Sub-Bacia do Caçador / São Lourençinho entorno da metrópole S. Paulo, área de preservação permanente, área core, de preservação máxima da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, tombada pela UNESCO?

Por que é consenso junto aos docentes e os profissionais de engenharia que o impossível e inexecutável, inexistem em engenharia responsável?

Está prevista Audiência Pública antes da Licença Prévia do IBAMA para a alternativa de traçado a ser construída na Serra do Cafezal? Em caso negativo, pretende o MPF solicitar esta audiência? Em caso afirmativo, haverá tempo hábil, para modificações ou melhoramentos substanciais no traçado ou nas alternativas tecnológicas do projeto? Haverá condições para a sociedade civil devidamente apreciar o projeto oficial para esta via , ou mesmo contestar, diante dos novos detalhes técnicos da questão e diante da delonga, dos órgãos oficiais competentes, para realizar esta duplicação adequadamente e que se arrasta desde a década de 70?

Por que esperar até a audiência pública, para modificar o que poderia e deveria ser melhorado agora?

Não seria prudente o MPF , a bem do interesse público: economia financeira , de tempo , e preservação do patrimônio natural , já estar participando pari passu deste processo, através da voz do IPT, seu perito inicial, conhecedor das minúcias e intrincâncias deste projeto, voz isenta de interesses particulares de empreiteiras , concessionárias ou quaisquer outros, voz de reconhecida credibilidade e competência técnica?

Qual a alternativa de traçado que o DNER/IME está detalhando? O IBAMA já autorizou este detalhamento, ou seja, o projeto executivo da Alternativa F?

Neste caso por que a UGP/BID informou ao TRF que aguardaria o licenciamento federal , para qualquer novo passo?

Por que exatamente subiu o custo da obra para 230 milhões, fato que causou estranheza na própria mídia?

Por que a SMA/GTR omitiu a existência de florestas primitivas no lado direito, ou a existência do Parque do Jurupará, neste mesmo lado direito, ou ser Area de Preservação Permanente- APP, ou o manancial de águas puras com grande vazão hídrica e, ou a situação fática, constante em laudos oficiais, de não ter existido por décadas manutenção dos cortes da atual pista e seus aterros?

Do que se trata este memo?

Capo

De: Lea Correa Pinto [ngiterei@uol.com.br]
Enviado em: sábado, 13 de maio de 2000 13:56
Para: "Dra Maria Luiza Grabner Procuradora da Republica em Sao Paulo"; "Dra"
Cc: "Fundacao SOS Mata Atlantica"; "Dr. Paulo de Bessa Antunes"; "Biol. Noemy Tomita CFBiologia"; Capo; "Dr. Antonio Inage"; "Dr. Antonio Fernando Pinheiro Pedro"; IE- Eng. Horacio Ortiz; Dep. Estadual Jilmar Tatto; "Dra Meire G. Pizelli"; "Prof. Andre Assis"; "Eng. Argimiro Ferreira"; "Prof. Eraldo Luporini Pastore"; "TERRAE"
Assunto: 4-Serra do Cafezal- Sugere-se

SUGESTÕES

Diante da mensagem 2-Serra Cafezal- transcrito do pr. SMA 373/89 , indicamos estes elementos de nossa convicção:

Ressalvamos que o Ibama/Brasília, em trecho específico englobado pela foto mencionada, ao adentrar as florestas aí existentes, fotografou mata primitiva, à direita, dentro da Faz. Itereí, assim como anteriormente, foi constatado em laudos oficiais ;

Sugerimos que a bem do meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, o Poder Público para melhor defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações , assegurando a preservação dos recursos naturais, da Mata Atlântica, da Serra do Mar, e da Zona Costeira e evitando dano desnecessário e irreparável ao patrimônio nacional, realize um diagnóstico ambiental da área de influência do projeto, completa descrição e análise dos recursos ambientais e suas interações, tal como existem, de modo a caracterizar a situação ambiental da área, antes da implantação do projeto, e portanto, de forma isenta e detalhada, com geo referências, evitando açodamento ou superficialidade de vistorias ao longo da rodovia ou vicinais, mas sim, através de levantamentos In-situ acompanhados de pessoas indicadas pelo :

MPF;

entidade ambientalista, com sede na Serra do Cafezal;

e pelos responsáveis legais de Itereí, refúgio particular de animais nativos , segundo a portaria IBDF 163/78 , que será desnecessária, drástica e irreversivelmente danificada e impedida de manter efetiva, a função plena da conservação, em que tradicionalmente vem atuando, caso se insista em construir a variante (segmento 6), que compromete a integridade dos atributos que justificam sua proteção;

- vistoria in-situ, das florestas aí existentes, lado direito SP –PR com geo referências; com no mínimo a mesma profundidade da realizada por este MPF, através do IPT, e pelo Eng. Eduardo Catharino, do Instituto de Botânica, pelo Ministério Público de S. Paulo e sociedade civil, para novamente constatar a existência fática neste continuum florestal da mata primitiva , em especial na Faz. Itereí, à direita da BR116 nas várias altitudes, ou seja, em qualquer cota aonde se proponha a variante (segmento 6) e interrelacionar a importância de preservar esta floresta, para a integridade e funcionalidade do ecossistema, assegurando que não seja fragmentada ;

- Inventário , levantamento e mapeamento, com geo referência, da localização das espécies vegetais, dando atenção às ornamentais, medicinais, aromáticas, cosméticas e outras aplicabilidades, considerando-se para as arbóreas , também DAP e copada, com especial ênfase às espécies aí asiladas consideradas em via de extinção, raras, endêmicas inclusive as novas, ainda não classificadas pela ciência. Descrição de sua importância por motivo de sua localização, raridade, beleza ou condição de porta-sementes e também para a manutenção da biodiversidade e do patrimônio cultural brasileiro, ecológico e científico ;
- Inventário e levantamento faunísticos in-situ , na Zona de Vida Silvestre de Área de Proteção Ambiental, nesta floresta aí existente, que asila exemplares da fauna , ameaçados de extinção, endêmicos ou raros, e a importância para biota regional.de ser assegurada sua integridade;
- Vistoria In-situ para determinar a importância do micro-clima aí existente no que se refere aos recursos hídricos e biota assim como a importância de se assegurar a integridade deste continuum , à direita SP- PR, para a manutenção micro-climática;
- Vistoria in-situ para determinar o impacto negativo do ruído no que se refere aos impactos sobre a fauna e ao desenvolvimento do ecoturismo, modal econômico previsto pelo Zoneamento Ecológico Econômico , e que permitiria a conservação desta vertente intacta, assim como de seu entorno;
- Execução de levantamentos de campo, para elaboração *in locu*, de mapa das áreas de drenagem referentes aos mananciais, nascentes, ainda que intermitentes e os chamados "olhos d'água", ou de qualquer curso d'água e demais recursos hídricos do Caçador / sub-bacia São Lourencinho, com ênfase nas cabeceiras , do lado direito SP-PR, do Caçador , manancial de borda do Planalto da BHRB;
- Caracterização física quanto a geologia, geomorfologia, pedologia, biodiversidade e hidrometeorologia da sub-bacia do Caçador/São Lourencinho e a sensível alteração das condições ecológicas locais diante da fragmentação do continuum florestal e do manancial pela instalação de obra potencialmente poluidora que afeta e compromete os mananciais de água;

- Caracterização e documentação com geo referência das centenas de quedas d'água nesta vertente direita e seus atributos estéticos ;
- Levantamento, da vazão hidrológica , da contribuição do Caçador/Posse Nova e qualidade química, física e biológica da água em pontos diferenciados tais como nos km 350, 354, 358;
- Confronto da qualidade e muito especialmente da quantidade de água entre as vertentes direita e esquerda ;
- Importância de evitar-se a fragmentação do continuum florestal e do manancial, assegurando-se a preservação da vertente direita, cabeceira de drenagem sudeste para a integridade do ecossistema e perpetuação dos atributos da BHRB;
- Correlação da fragmentação proposta no segmento 6 provocando uma acelerada erosão das terras e/ou um acentuado assoreamento das coleções hídricas;
- Importância para a Metrópole S. Paulo, considerando-se estudos da SABESP para utilização da sub-bacia do São Lourençinho, no abastecimento da população metropolitana,
- Importância da riqueza e pureza dos recursos hídricos desta sub-bacia, em especial da área no lado direito SP-PR, e sua ação no micro-clima local ao perpetuar o ciclo destas condições;

- Interrelação de importância desta sub-bacia diante de grande parte da Bacia Hidrográfica do Ribeira de Iguape, mesmo que, sendo a mais conservada no Estado de S. Paulo, já estar em rápido e progressivo processo de degradação e poluição, frente às atividades de extração madeireira, agrícolas e a expansão das populações metropolitana e local;

- Levantamento dos custos de recuperação, da vertente esquerda (SP-PR) mesmo sabedores que esta recuperação inequivocamente será reduzida, não devolvendo a qualidade e quantidade de água anterior;

- Levantamento dos custos de recuperação, da vertente direita, caso seja fragmentada, muito embora, somos sabedores de que os percentuais desta recuperação são ínfimos;

- Elaboração de mapas, gráficos tendo como limite no mínimo a área geográfica a ser diretamente afetada pelos impactos da Alternativa Adjacente e da Alternativa com variante (segmento 6), área de influência do projeto, considerando, em todos os casos, a Sub-Bacia do Caçador /São Lourençinho como um todo, material visual que consolide, e exponha em especial os principais aspectos desta Área de Preservação Permanente que o convênio DNER/IME insiste em fragmentar, cartas temáticas ilustrando os dados acima elencados e as florestas, MATA ATLÂNTICA , situadas:
 1. em faixa de 30 m (trinta metros) ao longo dos rios ou de qualquer curso d'água desde o seu nível mais alto em faixa de largura;
 2. num raio mínimo de 50 m (cinquenta metros) de largura nas nascentes, ainda que intermitentes e nos chamados "olhos d'água", qualquer que seja a sua situação topográfica;
 3. nas encostas ou partes destas, com declividade superior a 45 , equivalente a 100% na linha de maior declive;
 4. nas bordas do Planalto a partir da linha de ruptura do relevo, em faixa nunca inferior a 100 m (cem metros) em projeções horizontais.

Capo

De: Lea Correa Pinto [ngiterei@uol.com.br]
Enviado em: sábado, 13 de maio de 2000 13:56
Para: "\"Dra Maria Luiza Grabner Procuradora da Republica em Sao Paulo\""; "Dra"
Cc: "Fundacao SOS Mata Atlantica"; "Dr. Paulo de Bessa Antunes"; "Biol. Noemy Tomita CFBiologia"; Capo; "Dr. Antonio Inage"; "Dr. Antonio Fernando Pinheiro Pedro"; IE- Eng. Horacio Ortiz; Dep. Estadual Jilmar Tatto; "Dra Meire G. Pizelli"; "Prof. Andre Assis"; "Eng. Argimiro Ferreira"; "Prof. Eraldo Luporini Pastore"; "TERRAE"
Assunto: 5-Serra Cafezal- tuneis p/ salvar Serra do Mar, vide IPT 32.194



ampliacao_sub.gif



ampli1.gif



voltar.gif

http://ecovias.uol.com.br/imagens/titulos/ampliacao_sub.gif

<http://ecovias.uol.com.br/imagens/ampli1.gif>

A construção da segunda pista da Rodovia dos Imigrantes, a maior obra de engenharia rodoviária do final do século, começou em setembro de 1998. Para a construção dos 21 km da pista que irá vencer um desnível de 730 metros em plena Serra do Mar, está previsto um investimento de R\$ 600 milhões (ref. 98).

O primeiro trecho, de 2 km e 200 metros, no Planalto, foi entregue ao tráfego no dia 3 de setembro de 1999, 3 meses antes do previsto. Em janeiro de 2000 foram colocados em uso mais 1.800 metros. Esses 4 km serão abertos para uso durante as Operações Descida 5X2, diminuindo em mais de 10 minutos o tempo da inversão de mão das pistas no trecho da Serra.

Dos 21 km da nova rodovia :

- 4 km 640 metros serão em viadutos, que respeitarão o meio ambiente através de planos de trabalho não agressivos às encostas, vales, drenagens e com estruturas específicas para evitar danos aos mananciais;
- 7 km 630 metros serão em túneis, com pistas seguras e iluminadas, com dimensões adequadas para permitir o fluxo de caminhões e automóveis.

Serão instalados 23 sensores de monóxido de carbono para controle ambiental. Serão utilizados sistemas de dissipação de gases tóxicos, através de ventiladores eficientes. O respeito ao meio ambiente foi predominante no processo de definição e consolidação do traçado e no desenvolvimento do Projeto Executivo para a construção da segunda pista da Imigrantes.

As obras serão realizadas em plena região da Mata Atlântica e tudo foi feito para que o impacto ambiental seja o menor possível, com um projeto em viadutos e túneis que pouco modificam o terreno natural. As obras em andamento, inclusive o trecho da Serra, foram autorizadas pelas autoridades competentes (Secretaria do Meio Ambiente, CONDEPHAAT, IBAMA, etc.) e outras licenças necessárias estão em situação de pré-aprovação junto a esses órgãos.

Visando a melhoria da qualidade de atendimento e proteção ao meio ambiente, a Ecovias está se adequando às normas internacionais ISO 9002 e ISO 14000

http://ecovias.uol.com.br/scripts/eco_capa.asp

Copyright© :<script:copyright()> 1999 ECOVIAS. Todos os direitos reservados. All rights reserved.

Capo

De: Lea Correa Pinto [ngiterei@uol.com.br]
 Enviado em: sábado, 13 de maio de 2000 13:57
 Para: "\"Dra Maria Luiza Grabner Procuradora da Republica em Sao Paulo\""; "Dra"
 Cc: "Fundacao SOS Mata Atlantica"; "Dr. Paulo de Bessa Antunes"; "Biol. Noemy Tomita CFBiologia"; Capo; "Dr. Antonio Inage"; "Dr. Antonio Fernando Pinheiro Pedro"; IE- Eng. Horacio Ortiz; Dep. Estadual Jilmar Tatto; "Dra Meire G. Pizelli"; "Prof. Andre Assis"; "Eng. Argimiro Ferreira"; "Prof. Eraldo Luporini Pastore"; "TERRAE"
 Assunto: 6-Serra Cafezal- tuneis do IPT p/ salvar Serra Cantareira

<<http://www.jt.com.br/noticias/99/01/16/ge3.htm>> 16/1/99

Rodoanel: túneis sob a Cantareira para evitar desmatamento

Uma pista de 11 quilômetros abaixo da serra está prevista no trecho norte do anel viário. O geógrafo Aziz Ab' Sáber, professor honorário da USP, elogia a alternativa, mas critica o cronograma de construção do rodoanel

Sucessivas críticas de ambientalistas e técnicos de transporte fizeram com que o Estado projetasse o braço norte do Rodoanel, **preservando a fauna e a flora da Serra da Cantareira. Orientada por técnicos do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), a nova proposta do segmento norte prevê a construção de um conjunto de três túneis sob as serras, com extensão de 11 quilômetros. A decisão não é novidade, mas vem ganhando notoriedade por receber o aval de críticos.**

A empresa Desenvolvimento Rodoviário (Dersa), ligada ao Estado, que coordena o projeto, deve anunciar segunda-feira, data em que começam as obras maciças da porção oeste do anel, os critérios do edital de concorrência para escolher as empresas que farão o estudo de impacto ambiental do braço norte do Rodoanel. Neste mesmo dia, será divulgado o vencedor da concorrência que gerenciará as obras do ramal oeste.

O trecho norte do anel deverá ter 39 quilômetros. O caloroso debate sobre os critérios de sua construção se dá porque tal região detém a principal mancha verde de São Paulo, a Serra da Cantareira, área de proteção ambiental que abriga dois parques estaduais, o Alberto Loeffgren e o da Cantareira.

Parecer favorável

Os túneis devem ser escavados no granito maciço, abaixo da área vegetal. Esta alternativa consta em parecer detalhado elaborado pelo geógrafo Aziz Nacib Ab'Sáber, professor honorário do Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo (USP). Geógrafo de acentuada intervenção política nos anos 70, Ab' Sáber trabalhou pelo tombamento da Cantareira naquela época e diz que a região, revestida por florestas **tropicais, é um "milagre da natureza, com vegetação encontrada em raríssimos locais do mundo".**

Para Ab'Sáber, **os túneis, orçados inicialmente em R\$ 30 milhões, não agredirão a natureza e nem alterarão os fluxos de água.** Lá as florestas das montanhas chegam a uma altura de até 1,1 mil metros acima do nível do mar. Ele lembra, porém, que os ventos levam muitos poluentes para a serra. "Quando vemos a Serra da Cantareira por satélite, notamos que o seu verde é mais escuro do que o da Serra do Mar." A serra tem enfrentado também outro problema: os loteamentos

Prioridade equivocada

O anel viário é defendido há pelo menos 50 anos. Deverá de ter 161 quilômetros e cortar 19 municípios da Região Metropolitana. Apesar de favorável à construção dos túneis na área norte, o geógrafo faz várias advertências quanto as prioridades de construção. Ele argumenta que iniciar pelo trecho oeste, considerado por ele o mais curto e, ao mesmo tempo, um dos ramos que demanda o maior número de obras de engenharia rodoviária, não é o mais viável. "O braço oeste não tem a mínima capacidade de modificar os fluxos tradicionais do tráfego paulistano. Enquanto não se construírem os braços norte e sul do Rodoanel, visto em seu todo, o tráfego que entra e que passa pela região metropolitana continuará se fazendo pelas marginais, Avenida da Escola Politécnica, Avenida dos Bandeirantes e Túnel Maria Maluf, entre outros."

Decisão foi técnica

De acordo com a Dersa, tal trecho foi escolhido como primeiro porque recebe o maior volume de veículos pesados. Em relação aos demais trechos, a empresa informou que estará realizando pesquisas de origem e destino. O trecho oeste terá 31,5 quilômetros. Fará a interligação da Avenida Raymundo Pereira de Magalhães (Estrada Velha de Campinas) à Rodovia Régis Bittencourt, passando pelas Rodovias Bandeirantes, Anhangüera, Castelo Branco e Raposo Tavares. Estado, governo e município investirão R\$ 500 milhões, entre obras e desapropriações. O trecho oeste do Rodoanel deverá estar pronto até outubro do ano 2000.

Terciane Alves Copyright © 1999 Jornal da Tarde

Capo

De: Lea Correa Pinto [ngiterei@uol.com.br]
Enviado em: sábado, 13 de maio de 2000 13:59
Para: "\"Dra Maria Luiza Grabner Procuradora da Republica em Sao Paulo\""; "Dra"
Cc: "Fundacao SOS Mata Atlantica"; "Dr. Paulo de Bessa Antunes"; "Biol. Noemy Tomita CFBiologia"; Capo; "Dr. Antonio Inage"; "Dr. Antonio Fernando Pinheiro Pedro"; IE- Eng. Horacio Ortiz; Dep. Estadual Jilmar Tatto; "Dra Meire G. Pizelli"; "Prof. Andre Assis"; "Eng. Argimiro Ferreira"; "Prof. Eraldo Luporini Pastore"; "TERRAE"
Assunto: 7-Serra Cafezal- tunel p/ salvar Morro do Boi



plot6f3.jpg



plot6f4.jpg



plot6f8.jpg

TÚNEL DO MORRO DO BOI _

TÚNEL DO MORRO DO BOI ESTARÁ VAZADO EM MARÇO

<<http://www.netco.com.br/16drf/br101/not050299.htm#TÚNEL DO MORRO DO BOI ESTARÁ VAZADO EM MARÇO>>

O túnel do Morro do Boi (km 139 – entre Balneário Camboriú e Itapema) que terá 1007 metros de extensão, alcançou na última quarta-feira (03/02/99), os 906 metros escavados em meia seção. Desse total, 309 metros estão rebaixados, ou seja, com a altura definitiva de 9,7 metros. Atualmente, os trabalhos no túnel não param. São 125 homens envolvidos diretamente na perfuração, divididos em três turnos de 8 horas diárias, para cada uma das duas frentes. Com isto, a perfuração pode ser completada com 30 dias de trabalho, segundo os cálculos dos engenheiros da OAS, empresa responsável pelo túnel. A perfuração está avançando em média 5 metros por dia.

plot6f3.jpg (8319 bytes) <<http://www.netco.com.br/16drf/br101/fotlot6g3.htm>> plot6f4.jpg (8763 bytes) <<http://www.netco.com.br/16drf/br101/fotlot6g4.htm>>

Vista Norte Vista Sul

plot6f8.jpg (6754 bytes) <<http://www.netco.com.br/16drf/br101/fotlot6g8.htm>>

Vista Sul

Capo

De: Lea Correa Pinto [ngiterei@uol.com.br]
Enviado em: sábado, 13 de maio de 2000 14:01
Para: "\Dra Maria Luiza Grabner Procuradora da Republica em Sao Paulo\"; "Dra"
Cc: "Fundacao SOS Mata Atlantica"; "Dr. Paulo de Bessa Antunes"; "Biol. Noemy Tomita CFBiologia"; Capo; "Dr. Antonio Inage"; "Dr. Antonio Fernando Pinheiro Pedro"; IE- Eng. Horacio Ortiz; Dep. Estadual Jilmar Tatto; "Dra Meire G. Pizelli"; "Prof. Andre Assis"; "Eng. Argimiro Ferreira"; "Prof. Eraldo Luporini Pastore"; "TERRAE"
Assunto: 8-Serra Cafezal- viadutos e tuneis p/ salvar Morro Cavalos e Morro do Agudo (BR101) e os conhecidos argumentos de bota-fora e aterros para justificar novas transposicoes (variantes ou desvios)

Boletim Informativo de 12/11/99

DNER FINALIZA PROJETO PARA DUPLICAÇÃO DO TRECHO SUL DA BR-101

O projeto de duplicação da BR-101 no trecho entre Palhoça/SC a Osório/RS está sendo concluído. Detalhes do projeto já foram apresentados a representantes do BID, visando inclusive as negociações relativas ao financiamento das obras, que o Ministério dos Transportes pretende licitar no próximo ano. Para elaboração do projeto, o traçado de 295 km de extensão, incluindo o Contorno de Florianópolis, foi dividido em dez lotes. **De uma forma geral, o projeto que está sendo finalizado por 9 empresas/consórcios define a construção da nova pista em paralelo com a atual e a construção de vias marginais em todas as áreas urbanas, incluindo acessos e transposições.**

TRECHOS CRÍTICOS TÊM SOLUÇÕES ARROJADAS

Todas as definições do traçado da nova pista consideram questões ambientais, físicas, biológicas, antropológicas e geográficas. É o que se pode notar nas soluções propostas para os principais pontos críticos do trecho.

- **No Morro dos Cavalos (km 232), o projeto prevê um túnel de 1.360 metros de comprimento. Desta forma serão evitadas interrupções no tráfego na ocasião das obras, danos ao meio ambiente e principalmente à comunidade indígena instalada na encosta do morro. Considerando situação semelhante, foi projetado outro túnel (de 980 metros de comprimento) no Morro Agudo (km 256) em Paulo Lopes.**

- Na região de Laguna a travessia das lagoas de Santo Antônio e Imaruí demanda estudos mais complexos em andamento. **A principal opção apresentada pelo projeto é a construção de uma nova transposição (no km 308) com 3.360 metros de comprimento (a cerca de 500 metros a oeste da ponte atual), evitando um novo aterro. Para definir o destino do aterro atual, o DNER se orientará pelos estudos de impacto ambiental, elaborados pelo IME (Instituto Militar de Engenharia).** Caso os estudos comprovem os benefícios e a real necessidade, a abertura do aterro existente junto à ponte atual, será executada juntamente com a construção da nova ponte.

- Para a região do Banhado de Maracajá (km 402 – km 410), está prevista além de uma pista mais elevada que a atual, **a construção de dois viadutos (um de 1.700 metros e outro de 520 metros de comprimento), nos pontos de menor cota, evitando-se alagamentos decorrentes de enchentes do rio.**

DNER MOSTRA O PROJETO EM LAGUNA E ARARANGUÁ

Com o objetivo de mostrar os projetos de Engenharia e os Estudos Ambientais da duplicação para a comunidade em geral, o DNER fará duas reuniões abertas ao público na próxima semana. Uma será na quarta-feira (17/11/99) no Centro Cultural Santo Antônio dos Anjos na Praça Vidal Ramos - centro de Laguna, às 9 horas da manhã. A outra apresentação será na quinta-feira (18/11/99) no auditório da UNISUL (km 35,4 da Rodovia Jorge Lacerda) em Araranguá, também às 9 horas. Nas duas reuniões serão mostrados os estudos relativos aos lotes 1 a 10, trecho compreendido entre o rio Inferninho - na Grande Florianópolis e a divisa SC/RS (km 175 ao km 465). A iniciativa do DNER dá oportunidade a todos os interessados em se informar e tirar dúvidas sobre o projeto, antes mesmo da realização da audiência pública oficial, que será convocada pelo IBAMA. Outras reuniões já foram realizadas em Tubarão e em Sombrio.

Estas páginas contêm informações oficiais divulgadas pela Assessoria de Comunicação do 16º DRF/DNER.