

424/04
Fis.: 600
Proc.: 3534/00
Rubr.: ECE

PROTOCOLO
DILIQ/IBAMA

Nº 10992

DATA: 17/11/04

RECEBIDO: farrm.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
GERÊNCIA EXECUTIVA NO ESTADO DO PARANÁ

OFÍCIO Nº 424/04-GAB/GEREX/IBAMA/PR

Curitiba, 05 de novembro de 2004.

Senhor Gerente,

Em atenção ao documento (carta Nº 155/GMASI/04) protocolado no IBAMA/PR em 05/11/04, vimos informar que o processo referente ao Licenciamento Ambiental de América Latina Logística – ALL (protocolo/processo 02017.003534/00-90), é de competência do IBAMA, visto tratar-se da Malha Ferroviária, situada nos estados do Paraná, São Paulo, Santa Catarina, e Rio Grande do Sul, estando portanto de acordo com o artigo 10 – parágrafo 4º da lei 6938/81 e com a Resolução Conama Nº 237/97, bem como com o estabelecido nas demais legislações vigentes.

Atenciosamente,

Marino Eligio Gonçalves
Marino Eligio Gonçalves
// Gerente Executivo
IBAMA/PR

Ao Senhor
Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial.
Curitiba – PR



RECEBIDO
em 05/11/04
Marino Eligio Gonçalves

A COAIR
Em 17/11/04
Zanna

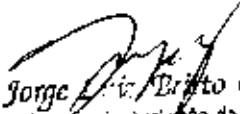
A Dr. Indira Leite
Ciente B

Dr. Teresa

ECR ciente 13/11/04

para conhecimento

Em, 18-11-2004


Jorge Brito Cunha Reis
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
IBAMA/DILIG/CGLIC/COAIR

Carta nº 155/GMASI/04

Curitiba, 05 de Novembro de 2004.

AO

IBAMA – Instituto Bras. do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
Ilmº Sr. Marino Elígio Gonçalves
Gerente Executivo do IBAMA no Paraná

Assunto: Licenciamento ambiental da América Latina Logística do Brasil S.A.

Prezado Senhor,

Como é de conhecimento desta Instituição, a ALL - América Latina Logística do Brasil S/A ("ALL") está em processo de regularização para a obtenção da Licença de Operação de empreendimentos ferroviários da malha ferroviária e suas instalações operacionais, conforme carta nº 472/GRCMA/01 apresentada e aceita por este órgão.

Em razão de diferentes entendimentos de órgãos ambientais estaduais e municipais, vimos solicitar que seja declarada, formalmente, a competência deste órgão na concessão de licença ambiental em consonância com o art. 10 § 4º da Lei 6938/81 e Resolução 237/97 CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente

Sendo o que apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de elevada consideração e apreço.

Atenciosamente,

PROCOLO / SAC / IBAMA / PR
DATA: 05/11/04 HORA: 14:27
RECEBIDO POR: Valéria Almeida

Durval Nascimento Neto
Durval Nascimento Neto

Valéria Terézinha Almeida
SAC / IBAMA / PR
Recepção

Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial



Carta nº 150/GMASI/04

Curitiba, 16 de Novembro de 2004.

Ao
IBAMA
AT. Sr. Jorge Luis Brito Cunha Reis
M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental – DILIQ
SCEN – Av. L4 Norte – Bloco C – Ed. Sede do IBAMA
CEP: 70818-900 – Brasília - DF

PROTOCOLO
DILIQ/IBAMA
Nº 14002
DATA: 17/11/04
RECEBIDO: *hanna*

Assunto: Vistoria na malha ferroviária para Licenciamento Ambiental - ALL

Prezado Senhor,

Em continuidade ao processo de licenciamento da malha ferroviária da América Latina Logística do Brasil S.A. - ALL e seus anexos operacionais, solicitamos a este IBAMA que realize as vistorias técnicas nos trechos já diagnosticados.

A vistoria da malha poderia ocorrer na primeira semana do mês de dezembro de 2004, onde sugerimos o cronograma abaixo elencado:

Dia	Trecho	Distância (Km)
1º	Harmonia (Pr) – Joaquim Murtinho (Pr)	116
2º	São Francisco (SC) – Mafra (SC)	212
3º	Mafra (SC) – (SC) Lages (SC)	282
4º	Lages (SC) – Jaboticaba (RS)	242
5º	Bento Gonçalves (RS) – Estrela (RS)	150

Ficamos no aguardo da manifestação deste IBAMA, para que possamos providenciar com antecedência toda a infra-estrutura necessária (pessoal, auto de linha, hospedagem e condução rodoviária) para a realização da mesma.

Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial

A COAIR
em 17/11/04
hanna

A Dona Induanta *cont 19/4*

Dr Geza *cont 19/4/04*

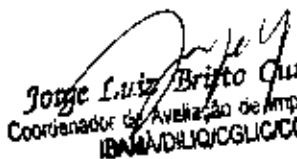
Dra Teresa Sde
conta 13/11/04

Dr Júlio *cont 19/4*

Para avaliar →

Mintk.com.

Em, 18-11-2004


Jorge Luiz Brito Cunha Reis
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
IBAMA/DLQ/CGLIC/COAIR



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

Gerência de Meio Ambiente e Segurança Industrial

Fis.: 603
Proc.: 3534100
Rubr.: 810

Carta nº 161/GMASI/04

Curitiba, 17 de Novembro de 2004.

Ao
IBAMA
AT. Sr. Jorge Luis Brito Cunha Reis
M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental – DILIQ
SCEN – Av. L4 Norte – Bloco C – Ed. Sede do IBAMA
CEP: 70818-900 – Brasília - DF

PROTOCOLO
DILIQ/IBAMA
Nº 11015
DATA: 17/11/04
RECEBIDO:
Francisco

Assunto: Malha ferroviária para Licenciamento Ambiental - ALL

Prezado Senhor,

Em atendimento ao Of. 820/2004 – CGLIC/DILIQ/IBAMA, encaminho cópias das condicionantes da Licença de Operação nº 290/2002, trecho Rio Branco do Sul - Paranaguá.



Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial

*JACOBIR
com 18/11/04
Paraná*

A Dra. Tereza Sae
19/11/04

Dra. Tereza Sae
Conta 19111104
Para combater muito

Em, 18-11-2004


Tereza Sae
Coordenadora
Comissão de Impactos e Riscos
IBAMA/DI/LIC/GG/LIC/COAIR



Fls.:	604
Proc.:	3534160
Rubr.:	500

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA LICENCIAMENTO E QUALIDADE AMBIENTAL - DILIQ
COORDENAÇÃO GERAL DE LICENCIAMENTO - CGLIC
SCEN Av. L-04 - Ed. Sede do IBAMA - Bloco "C" - 1º andar - CEP: 70818-900 - Brasília / DF
Telefone: (61) 316.1071 /1410 - Fax: (61) 225.0564 - E-mail: milvo.silva@ibama.gov.br

OFÍCIO Circular nº 55/2004 - CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 18 de novembro de 2004.

A Sua Senhoria o Senhor
Durval Nascimento Neto
Coordenador de Meio Ambiente e Segurança
América Latina Logística do Brasil S.A. - ALL
Rua Emílio Bertolini, 100 - Vila Oficinas
82.920 - 030 - Curitiba / PR
Tel: (041) 321-7388 / Fax: (041) 321-7358

Assunto: Levantamento de passivos ambientais de responsabilidade da RFFSA.

Senhor Coordenador,

1. Solicito uma listagem de todos os passivos existentes na malha ferroviária sob concessão de sua empresa, que são de responsabilidade da antiga RFFSA, não tendo sido repassados no contrato de concessão, no prazo de cento e vinte dias.
2. Entre os passivos a ser listados, incluem-se:
 - áreas com solo sabidamente contaminado devido a antigas instalações inadequadas de unidades de apoio, ou devido a acidentes;
 - vagões, locomotivas e sucata abandonadas na faixa de domínio;
 - ramais e pátios desativados;
 - antigas áreas de bota-fora ou empréstimo de materiais;
 - áreas de deposição de sucata;
 - edificações e caixas d'água, indicando o estado de conservação de tais estruturas.

Atenciosamente,

Jorge Luiz Brito Cunha Reis
Coordenador Geral Substituto Licenciamento Ambiental





AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

Coordenação de Meio Ambiente e Segurança Industrial

Fb	605
Pos	3534 00
Pr	18A

Carta nº 161/GMASI/04

Curitiba, 16 de Novembro de 2004.

Ao
IBAMA
AT. Sr. Jorge Luis Brito Cunha Reis
M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental – DILIQ
SCEN – Av. L4 Norte – Bloco C – Ed. Sede do IBAMA
CEP: 70818-900 – Brasília - DF

PROCOLO
DILIQ/IBAMA

Nº 11004

DATA: 17/11/04

RECEBIDO: *gama*

Assunto: Construção de pátios ferroviários no trecho Uvaranas - Apucarana.

Prezado Sr.,

Considerando que a **RESOLUÇÃO CONAMA Nº 349, DE 16 DE AGOSTO DE 2004**, que dispõe sobre o licenciamento ambiental de empreendimentos ferroviários de pequeno potencial de impacto ambiental e a regularização dos empreendimentos em operação, em seu **artigo 3º** "*considera atividades ou empreendimento ferroviário de pequeno potencial de impacto ambiental as obras ferroviárias desenvolvidas dentro dos limites da faixa de domínio preexistente, que não impliquem:*

I - remoção de população;

II - intervenção em áreas de preservação permanente, unidades de conservação ou em outros espaços territoriais especialmente protegidos;

III - supressão de vegetação sujeita a regime especial de proteção legal, bem como de espécies referidas no art. 7º, da Lei no 4.771, de 15 de setembro de 1965.

E que no parágrafo 1º, contempla que: "*além das obras ferroviárias previstas neste artigo, poderão ser também consideradas atividades ou empreendimentos ferroviários de pequeno potencial de impacto ambiental, quando assim avaliados pelo órgão ambiental competente a ampliação ou construção de pátios de manobras, transbordo e cruzamento;*" e também no parágrafo 2º dispõe que: "*Os empreendimentos e atividades referidos neste artigo ficam sujeitos ao licenciamento*

A COAIR
Em 17/11/04
hanna

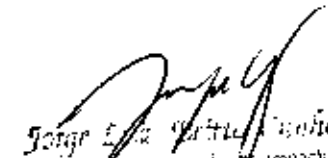
À Dr. Juliana

Dr. Gera

Dr. Tereza

Para avaliar.

Em 18-11-2004


Jorge Luiz Brito / Lídia Reis
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
IBRASA/UNIQ/UGL/COAIR



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

Coordenação de Meio Ambiente e Segurança Industrial


Fila	606
Proc	3534/00
Rubr	008

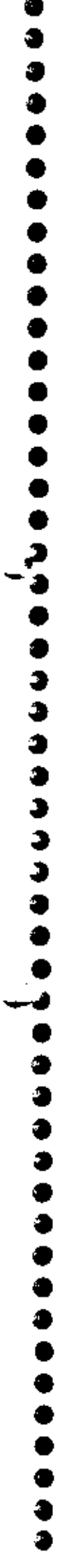
ambiental com base em procedimento simplificado, nos termos do art. 12 da Resolução CONAMA no 237, de 1997."

Cabe destacar que o artigo 7º, inciso I, já autoriza a supressão de vegetação nativa ou exótica bem como o inciso IV permite a estabilização de taludes de corte e aterro, dentro da faixa de domínio das ferrovias.

Em virtude do exposto **requer-se a dispensa do licenciamento dos pátios em questão** e, não sendo este o entendimento desta Diretoria, requer-se que se proceda o **licenciamento simplificado**, conforme disposto no parágrafo 2º do artigo 3º supra citado.

Atenciosamente,


Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial



11



Fis.: 607
Proc.: 3534/a
Rubr.: SAE

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

Ofício nº 328 /2004 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 24 de novembro de 2004.

Ao Sr.
Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial
América Latina Logística
Rua Emílio Bertolini, 100 - Vila Oficinas
82.920-030 – Curitiba / SC
Fone: (41) 2141.7388

Assunto: **Vistoria técnica.**

Prezado Sr.,

1. Confirmamos a realização de vistoria de acordo com a programação contida na Carta de n.º 150/GMSI/04 recebida em 17/11/04 para o período de 29/11/04 a 03/12/04.
2. Esclarecemos que a equipe vistoriante será composta por três técnicos da DILIQ/IBAMA-DF além de técnicos do NLA/IBAMA-PR, NLA/IBAMA-SC e do NLA/IBAMA-RS e das OEMA's dos Estados de PR, SC e RS (respectivamente do IAP, FATMA e FEPAM) dentro do trecho da malha ferroviária de cada Estado a ser percorrida.
3. Solicitamos também que nos seja enviado com urgência a relação dos pontos de pernoite (hotéis) para que os mesmos sejam repassados aos demais integrantes da equipe de vistoria.

Atenciosamente,

FAX TRANSMITIDO EM:
24 / 11 / 04
ÀS 14:00
PARA: (41) 2141-7388
DE: (41) 2141-7388
MEMORIAL
FAX: (41) 2141-7388


JORGE LUIZ BRITTO CUNHA REIS
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos



Fis.: 608
Proc.: 3534/00
Rubr.: SGE



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

MEMORANDO Nº 363/2004 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 24 de novembro de 2004.

Ao Chefe do Núcleo de Licenciamento da GEREX do Rio Grande do Sul

Assunto: Licenciamento Ambiental da ALL S/A

Senhor Chefe,

1. Reportando-me ao processo de licenciamento ambiental da América Latina Logística do Brasil S/A, convido 1 (um) técnico deste Núcleo para acompanhar vistoria a ser realizada entre os dias 02 e 03 de dezembro de 2004, nos trechos abaixo:

- Dia 02/12/04: Lages(SC) – Jaboticaba (RS) (Pernoite em Bento Gonçalves)
- Dia 03/12/04: Bento Gonçalves (RS) – Estrela (RS) (Retorno para Porto Alegre)

2. Informo ainda que esta vistoria deverá ser realizada em "automóvel de linha", e percorrerá toda a via férrea e unidades de apoio do percurso citado. Quaisquer dúvidas entrar em contato com os técnicos Geza, Ludmila ou Tereza Cristina, pelo telefone (61) 3161410.

Atenciosamente,


Jorge Luiz Brito Cunha Reis

Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

FAX TRANSMITIDO EM: 24 / 11 / 04
ÀS _____ H
RESPONSÁVEL: MARQUINA
FAX Nº: 51 32261301

(51) 3226 1301

Fla.:	609
Proc.:	3534/04
Rubr.:	SGE



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

MEMORANDO Nº 364/2004 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 24 de novembro de 2004.

Ao Chefe do Núcleo de Licenciamento da GEREX do Paraná

Sr. Sergio Roberto Xavier

Assunto: Licenciamento Ambiental da ALL S/A

Senhor Chefe

1. Reportando-me ao processo de licenciamento ambiental da América Latina Logística do Brasil S/A, convido 1 (um) técnico deste Núcleo para acompanhar vistoria a ser realizada no dia 29 de novembro de 2004, no trecho compreendido entre as estações de Harmonia/PR e Joaquim Murtinho/PR, com partida de Curitiba no mesmo dia.

2. Informo ainda que esta vistoria deverá ser realizada em "automóvel de linha", e percorrerá toda a via férrea e unidades de apoio do percurso citado. Quaisquer dúvidas entrar em contato com os técnicos Geza, Ludmila ou Tereza Cristina, pelo telefone (61) 3161410.

Atenciosamente,


Jorge Luiz Brito Cunha Reis

Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

FAX TRANSMITIDO EM:	24 / 11 / 04
AS _____ H	
RESPONSÁVEL:	WANDERLINDA
FAX Nº:	41 363 2525

363 2525



Fls.: 610
Proc.: 3534/00
Rubr.: SER



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

MEMORANDO Nº 365/2004 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 24 de novembro de 2004.

Ao Chefe do Núcleo de Licenciamento da GEREX de Santa Catarina

Assunto: Licenciamento Ambiental da ALL S/A

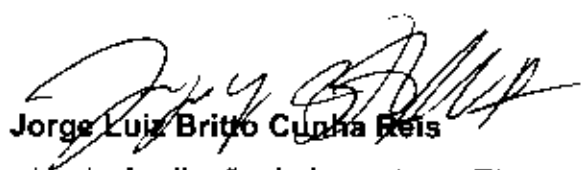
Senhor Diretor,

1. Reportando-me ao processo de licenciamento ambiental da América Latina Logística do Brasil S/A, convido 1 (um) técnico deste Núcleo para acompanhar vistoria a ser realizada entre os dias 02 e 03 de dezembro de 2004, nos trechos abaixo:

- Dia 30/11/04: São Francisco do Sul (SC) – Mafra (SC) (Pernoite em Mafra)
- Dia 01/12/04: Mafra (SC) – Lages (SC)

2. Informo ainda que esta vistoria deverá ser realizada em "automóvel de linha", e percorrerá toda a via férrea e unidades de apoio do percurso citado. Quaisquer dúvidas entrar em contato com os técnicos Geza, Ludmila ou Tereza Cristina, pelo telefone (61) 3161410.

Atenciosamente,


Jorge Luiz Brito Cunha Reis

Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

FAX TRANSMITIDO EM:
24 / 11 / 04
ÀS _____ H
RESPONSÁVEL:
FAX Nº: 49 212 3351

48 212 3351



Fls.: 611
Proc.: 3534/00
Rubr.: SER



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

OFÍCIO Nº 374 /2004 – CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 24 de novembro de 2004.

A Sua Senhoria o Senhor
Mauro Gomes de Moura
Diretor Técnico
Fundação Estadual de Proteção Ambiental – FEPAM
R. Carlos Chagas, nº55 / 5º andar – Centro
90030-020 – Porto Alegre/RS
Fone/Fax : (51) 32123998 / 32124151

Senhor Diretor,

1. Reportando-me ao processo de licenciamento ambiental da América Latina Logística do Brasil S/A, convido 1 (um) técnico desta Fundação para acompanhar vistoria a ser realizada entre os dias 02 e 03 de dezembro de 2004, nos trechos abaixo:

- Dia 02/12/04: Lages(SC) – Jaboticaba (RS) (Pernoite em Bento Gonçalves)
- Dia 03/12/04: Bento Gonçalves (RS) – Estrela (RS) (Retorno para Porto Alegre)

2. Informo ainda que esta vistoria deverá ser realizada em "automóvel de linha", e percorrerá toda a via férrea e unidades de apoio do percurso citado. Quaisquer dúvidas entrar em contato com os técnicos Geza, Ludmila ou Tereza Cristina, pelo telefone (61) 3161410.

Atenciosamente,


Jorge Luiz Brito Cunha Reis

Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

LLAD

FAX TRANSMITIDO EM:
24 / 11 / 04
AS _____ H
RESPONSÁVEL:
<i>mauro</i>
FAX Nº 5132123998



Fis.:	617
Proc.:	3534/04
Rubr.:	SOE



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

OFÍCIO Nº 375/2004 – CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 24 de novembro de 2004.

A Sua Senhoria o Senhor
Noeme Moreira Oliveira
Chefe do Departamento de Licenciamento Estratégico
Instituto Ambiental do Paraná
R. Engenheiro Rebouças, 1206
80215-100 – Curitiba/PR
Fone: (41) 3334715/ Fax: (41) 3336161

Senhor Chefe

1. Reportando-me ao processo de licenciamento ambiental da América Latina Logística do Brasil S/A, convido 1 (um) técnico desta Fundação para acompanhar vistoria a ser realizada no dia 29 de novembro de 2004, no trecho compreendido entre as estações de Harmonia/PR e Joaquim Murtinho/PR, com partida de Curitiba no mesmo dia.
2. Informo ainda que esta vistoria deverá ser realizada em "automóvel de linha", e percorrerá toda a via férrea e unidades de apoio do percurso citado. Quaisquer dúvidas entrar em contato com os técnicos Geza, Ludmila ou Tereza Cristina, pelo telefone (61) 3161410.

Atenciosamente,

FAX TRANSMITIDO EM:
24 / 11 / 04
AS _____ H
RESPONSÁVEL:
MARILIA
FAX Nº: 41 3336161


Jorge Luiz Britto Cunha Reis

Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos



Fis.:	613
Proc.:	3534102
Rubr.:	SCA



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

OFÍCIO Nº 376/2004 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 24 de novembro de 2004.

A Sua Senhoria o Senhor
JANIO WAGNER CONSTANTE
Diretor Geral
Fundação de Meio Ambiente – FATMA
R. Felipe Schmidt, nº485 / Centro
88010-970 – Florianópolis/SC
Fone: (48) 223 1399 / Fax : / (48) 224 6281

Senhor Diretor,

1. Reportando-me ao processo de licenciamento ambiental da América Latina Logística do Brasil S/A, convido 1 (um) técnico desta Fundação para acompanhar vistoria a ser realizada entre os dias 02 e 03 de dezembro de 2004, nos trechos abaixo:

- Dia 30/11/04: São Francisco do Sul (SC) – Mafra (SC) (Pernoite em Mafra)
- Dia 01/12/04: Mafra (SC) – Lages (SC)

2. Informo ainda que esta vistoria deverá ser realizada em "automóvel de linha", e percorrerá toda a via férrea e unidades de apoio do percurso citado. Quaisquer dúvidas entrar em contato com os técnicos Geza, Ludmila ou Tereza Cristina, pelo telefone (61) 3161410.

Atenciosamente,


Jorge Luiz Brito Cunha Reis

Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

FAX TRANSMITIDO EM:	24 / 11 / 04
AS _____ H	
RESPONSÁVEL:	Maria
FAX Nº: 48 224 6281	





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

Ofício nº 385/2004 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 25 de novembro de 2004.

Ao Sr.
Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial
América Latina Logística
Rua Emílio Bertolini, 100 - Vila Oficinas
82.920-030 – Curitiba / SC
Fone: (41) 2141.7388

Assunto: **Cópia dos Estudos Ambientais.**

Prezado Sr.,

1. Solicitamos que seja o mais brevemente possível encaminhada uma cópia impressa de todo o conjunto dos Estudos Ambientais (volumes de 1 a 3) para os seguintes órgãos:

- NLA / IBAMA – PR
- NLA / IBAMA – SC
- NLA / IBAMA – RS
- Instituto Ambiental do Paraná – IAP / PR
- Fundação do Meio Ambiente – FATMA / SC
- Fundação Estadual de Proteção Ambiental Henrique Luis Roessler – FEPAM / RS

2. Solicitamos ainda o envio de mais uma cópia deste documento em meio digital para a COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA / DF.

3. Esclarecemos que os respectivos comprovantes de envio / recebimento dos estudos entregues nas instituições acima mencionadas deverá ser remetido para o IBAMA sede.

Atenciosamente,


JORGE LUIZ BRITTO CUNHA REIS
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos



Fig.: 675
Proc.: 3534/00
Rubr.: SCL



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gerir nunca pára

Gerência de Meio Ambiente e Segurança Industrial

Carta nº 167/GMASI/04

Curitiba, 25 de Novembro de 2004.

Ao

IBAMA

AT. Sr. Jorge Luis Brito Cunha Reis

M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental - DILIQ

SCEN - Av. L4 Norte - Bloco C - Ed. Sede do IBAMA

CEP: 70818-900 - Brasília - DF

Assunto: Vistoria na malha ferroviária - ALL

Prezado Senhor,

Em resposta ao ofício 378/2004 - COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA, elencamos abaixo os hotéis onde pernoitaremos durante a vistoria na malha ferroviária. Para maior conforto e agilidade nos deslocamentos, solicitamos o nome completo dos participantes, em cada estágio da vistoria para que possamos fazer as acomodações nos hotéis.

**Dia 29/11: PRAIA DA FIGUEIRA, SAO FRANCISCO DE PAULA
BRISTOL VILA REAL, RUA FRANCISCO MACHADO DE SOUZA, 1135.
TEL/047 444 2010**

**Dia 30/11: MAFRA - SC
SUSIN HOTEL, R.FELIPE SCHIMIDT, 552 CENTRO . TEL/47 6424600**

**Dia 01/12: LAGES - SC
MAP HOTEL, R HERCILIO LUZ, 520. TEL/ 049-2220411**

**Dia 02/12 BENTO GONCALVES - RS
VINOCAP, RUA BARAO DO RIO BRANCO, 245 . TEL/54 4511566**

**Dia 03/12 END/PORTO ALEGRE - RS
INTERCITY EXPRESS PORTO ALEGRE, R.PROF.SARMENTO BARATA, 360.
TEL/51 325-7700**

Por solicitação da sra. Tereza Cristina Conde, fizemos 6 (seis) cópias completas dos estudos protocolados neste IBAMA - DF. Necessitamos dos endereços dos órgãos ambientais para que possamos providenciar o envio dos mesmos.


Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial





Fis.: 616
Proc.: 3534/04
Rubr.: SCB

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

Ofício nº 367/2004 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 25 de novembro de 2004.

Ao Sr.
Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial
América Latina Logística
Rua Emilio Bertolini, 100 - Vila Oficinas
82.920-030 – Curitiba / SC
Fone: (41) 2141.7388

Assunto: **Endereços.**

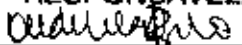
Prezado Sr.,

1. Informamos os endereços solicitados em vossa Carta 167/GMAS/04:

IBAMA's		OEMA's	
a) NLA / IBAMA – PR	Rua General Carneiro, 481 - Centro CEP 80.060-150 – Curitiba - PR	d) Instituto Ambiental do Paraná - IAP / PR	Rua Engenheiro Rebouças, 1206 CEP 80.215-000 – Curitiba / PR
b) NLA / IBAMA – SC	Avenida Mauro Ramos, 1113 – Centro CEP 88.020-301 – Florianópolis / SC	e) Fundação do Meio Ambiente – FATMA / SC	Rua Felipe Schmidt, 485 – Centro CEP 88.010-970 - Florianópolis / SC
c) NLA / IBAMA – RS	Rua Miguel Teixeira, 126 – Cidade Baixa CEP 90.050-250 – Porto Alegre / RS	f) Fundação Estadual de Proteção Ambiental Henrique Luís Roessler– FEPAM / RS	Rua Carlos Chagas, 55 – 5º andar – Centro CEP 90.030-020 - Porto Alegre / RS

Atenciosamente,


JORGE LUIZ BRITTO CUNHA REIS
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

FAX TRANSMITIDO EM:
26/11/04
ÀS 10:00 H
RESPONSÁVEL:

FAX Nº: 14 21417394



.....

Carta nº 180/GMASI/04

Curitiba, 21 de Dezembro de 2004.

Ao
IBAMA
AT. Sr. Jorge Luis Brito Cunha Reis
M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental – DILIQ
SCEN – Av. L4 Norte – Bloco C – Ed. Sede do IBAMA
CEP: 70818-900 – Brasília - DF

Assunto: Emissão da Licença de Operação da América Latina Logística do Brasil S.A.

Caro sr.

Conforme solicitado através da carta nº 103/CMASI/03, de 11 de agosto de 2003, solicitamos novamente a manifestação deste IBAMA sobre a emissão da licença de operação corretiva da malha ferroviária dos estados do Rio Grande do Sul e Paraná, vistoriados pelas equipes técnicas deste órgão ambiental em maio de 2003.

Atenciosamente,

[assinatura]
DURVAL NASCIMENTO NETO
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial

*co copia
com 22/12/04*

[assinatura]

A Dra. Teresinha Reis 06/01

Dra. Teresinha

Para preparar resumo

Em, 23-12-2004

Jorge Luis Reis
Coordenador de Atividades de Lactos e Riscos
ABRAMDILIG/CGLIC/COAR

Fis.: 618
Proc.: 3534/00-90
Rubr.: LTB

Carta nº 179/GMASI/04


Curitiba, 21 de Dezembro de 2004.

Ao
IBAMA
AT. Sr. Jorge Luis Brito Cunha Reis
M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental – DILIQ
SCEN – Av. L4 Norte – Bloco C – Ed. Sede do IBAMA
CEP: 70818-900 – Brasília - DF

**Assunto: Complemento dos estudos ambientais para LO da
América Latina Logística do Brasil S.A.**

Servimo-nos da presente para entregar, em anexo, os mapas complementares aos estudos ambientais das regiões do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, referente ao protocolo/processo 02017.003534/00-90.

Atenciosamente,



DURVAL NASCIMENTO NETO
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial

*J. Costa
em 22/12/04*

Spindler

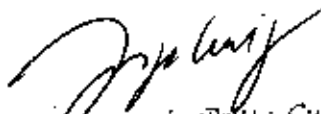
Do Dr Geza ^{da} ~~da~~ 04/01

Dra Ludmila ^{da} ~~da~~ 04/01

Dra Terese

Para conhecimento e
avaliação.

Em, 23-12-2004



José Luiz Brito Costa, Ag.
Coordenador de Avaliação de Impostos e Riscos
IBAM/DI/COCU/COAR

Fis.: 619
Proc.: 3534/00
Rubr.: 8

PROTOCOLO
DILIQ/IBAMA

Nº 12728
DATA: 28/12/04
RECEBIDO: *hparma*



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
GERÊNCIA EXECUTIVA NO ESTADO DO PARANÁ

MEMO Nº 104/04 – NLA/GEREX/IBAMA/PR

Curitiba, 21 de dezembro de 2004.

Senhor Coordenador Geral,

Estamos remetendo para conhecimento e manifestação o documento 02017.007092/04-39 de 17/12/04 do Escritório do IBAMA de Maringá/PR, anexo ao ofício nº701/04-IAP/ERMAG de 02/12/04, que narra as medidas tomadas pelo IAP em relação ao Posto de lavagem de vagões em Maringá/PR da ALL – América Latina Logística.

Atenciosamente,

S. Roberto Xavier
Engº Ftal. Sergio Roberto Xavier
Coordenador Licenciamento Ambiental
IBAMA/PR

Ao senhor
Luiz Felipe Kunz Júnior
Coordenador CGLIC/DILIQ
IBAMA/Brasília



*A CGLIC
em 28/12/04
hparma*

A
COAIR

Alc Jorge Luiz

03.01.05

UORD

A Dr Ludmila ^{UORD}

Dr Terese ^{UORD}

Dr Gere

Para conhecimento.

Em 6-01-2005

~~Jorge Luiz Brito Cunha Reis~~
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
~~IBAMA/DI/Q/CGLIC/COAIR~~

D O C U M E N T O

02017.007092/04-39
IBAMA/MMA - SUP. ESTADUAL/FR

DATA: 17/12/04 *Valéria*

AO

NÚCLEO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL /GEREX-PR.


A/C. Dr. Sergio Roberto Xavier

Senhor Coordenador,

Tendo em vista, cópia MEMO N° 333/2004-COAIR/CGLIC/DILIQ, referente licenciamento ambiental do posto de lavagem de vagões de Maringá-Pr., vimos informar , que consultamos o órgão ambiental Estadual IAP-Maringá, referente atual situação da documentação do referido licenciamento, qual estamos estamos encaminhando OFICIO N°. 701/04, para apreciação e providências.

Maringá, 08 de dezembro de 2004.

Protocolo:
Doc. - N2 A
17/12/04
SR


Fernando A. Spigolotti
Matrícula 000143058
Especialização IBAMA/Maringá-PR

Ao Coordenador (CGLIC)

João Luiz B. Cunha

Reis para cumprimento

e medidas que
julgar necessárias.

Em: 20/02/04.



Eng. Fcal. Sergio Roberto Xavier

Coordenador de Lic. Ambiental

IBAMA/PR



Ofício nº 701/04 - IAP/ERMAG

Maringá, 02 de dezembro de 2004.

Senhor,

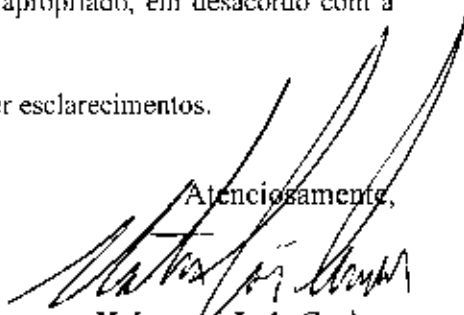
Em resposta ao ofício nº 013/04, que solicita informações sobre a situação do posto de lavagem de vagões em Maringá da empresa ALL - América Latina Logística junto ao IAP, no que se refere ao licenciamento ambiental, temos a informar que:

A referida empresa não possui Licenciamento Ambiental, sendo que o lançamento dos efluentes provenientes da lavagem dos furgões no pátio de manobras na cidade de Maringá é feito de maneira irregular. Em razão do exposto, o IAP, no âmbito de suas atribuições, lavrou o Auto de Infração Ambiental n.º 44616/04 em 04 de novembro de 2004 pelo "lançamento irregular de efluente líquido (proveniente de lavagem de furgões, sem tratamento e a céu aberto) contrariando o artigo 3º da Lei Estadual nº 7209/79."

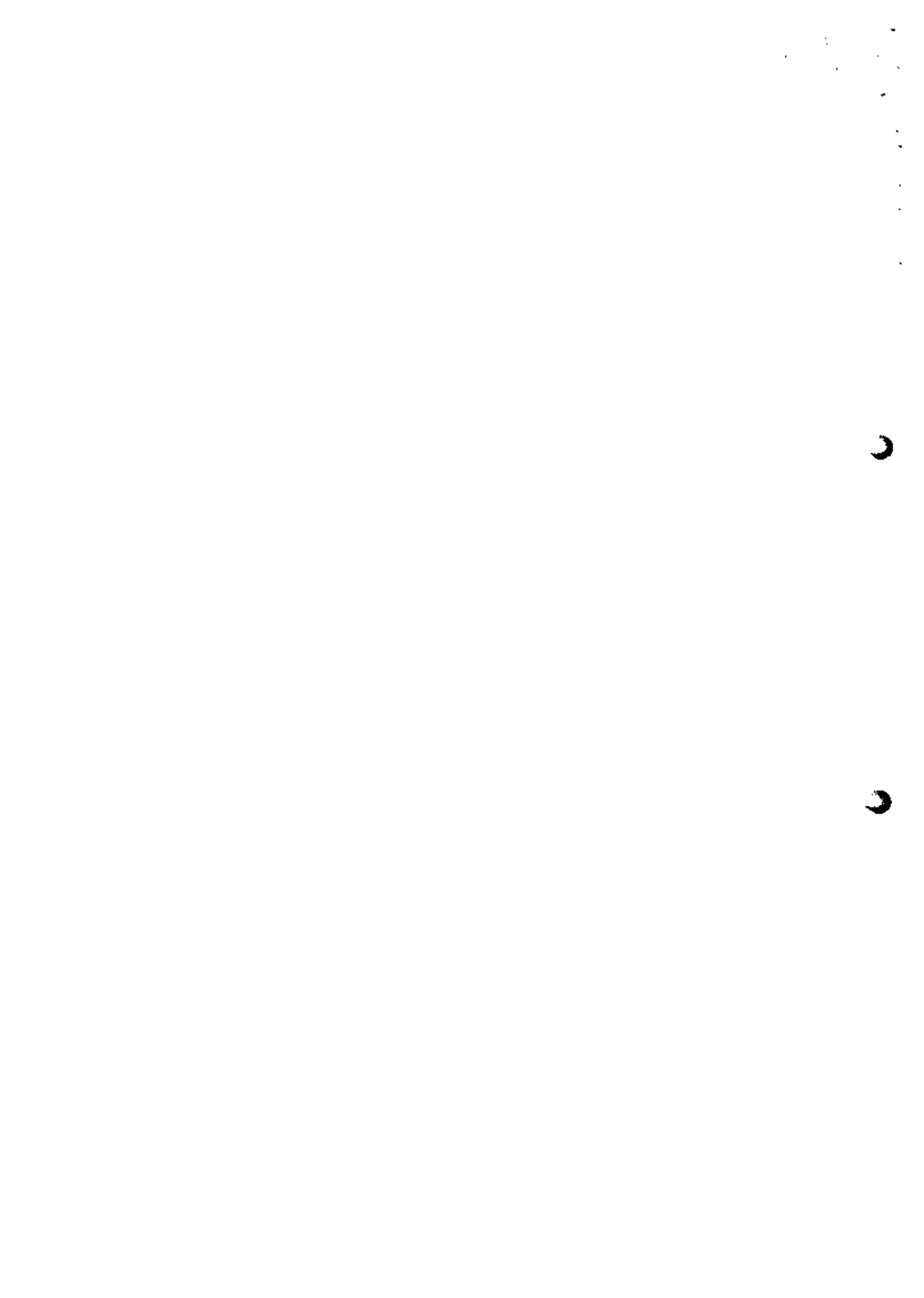
Foram lavrados, ainda, na mesma data, os AIAs n.ºs 44617/04 e 44618/04, pelas respectivas infrações: "Instalação e funcionamento de atividade potencialmente poluidora, capaz de degradar o meio ambiente (pátio de manobras ferroviário) sem o licenciamento ambiental exigível"; e "Manipulação e transbordo de produto inflamável em local não apropriado, em desacordo com a exigência estabelecida em Lei ou em Regulamento."

Sem mais, colocamo-nos a vossa disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,


Helverson Luis Corina,
Chefe Regional - IAP/ERMAG.

FERNANDO A. SPIGOLOTTI
Representante do IBAMA em Maringá.
Maringá - PR.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS
RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
REPRESENTAÇÃO IBAMA - MARINGÁ

OF:013/04

Maringá, 30 de novembro de 2004.

DO: IBAMA - Representação de Maringá

AO: LAP - Instituto Ambiental do Pr.

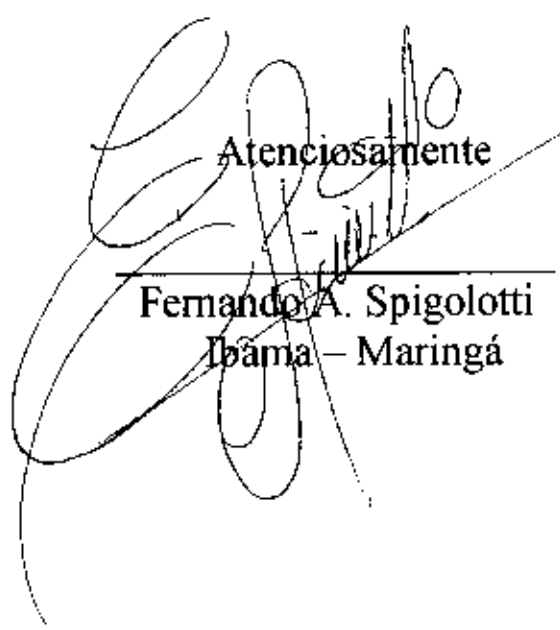
Maringá -Pr.

Senhor chefe,

Ass: Licenciamento Ambiental

Em atenção solicitação Sr. Coordenador de Licenciamento Ambiental - Ibama -Pr.; vimos pelo presente, solicitar de Vossa Senhoria, atual situação referente a documentação em trâmite nesse órgão com relação ao licenciamento ambiental do posto de lavagem de vagões em Maringá- Pr.; da empresa América Latina Logística do Brasil S/A.

Atenciosamente



Fernando A. Spigolotti
Ibama - Maringá

12

13

14



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

A gente nunca para.

Fis.: 123

PROTOCOLO Doc.: 3534/00

DILIQ/IBAMA Febr.: JB

Nº 011

DATA: 06/01/05

RECEBIDO: *hanna*

Carta nº 001/GMASI/05

Curitiba, 03 de Janeiro de 2005.

Ao

IBAMA

AT. Sr. Jorge Luis Brito Cunha Reis

M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental – DILIQ

SCEN – Av. L4 Norte – Bloco C – Ed. Sede do IBAMA

CEP: 70818-900 – Brasília - DF

Assunto: Licença de Instalação Pátios Ferroviários - ALL

Caro sr.

Conforme acordamos em reunião realizada no dia 22 de dezembro de 2004, estamos lhe enviando, em anexo, os documentos complementares abaixo elencados, solicitando a licença de instalação dos 5 (cinco) pátios ferroviários que serão construídos no trecho ferroviário que liga a região norte a região central do estado do Paraná.

- a) Requerimento solicitando a licença de instalação;
- b) Publicações conforme resolução CONAMA 006/86;
- c) Localização e cronograma das obras.

Compreendemos que este IBAMA sempre procurou nos auxiliar com relação aos prazos e respostas a esta ALL, mas em virtude da safra recorde que será colhida em 2005 e o prazo para a construção dos pátios (aproximadamente 120 dias) solicitamos URGÊNCIA na emissão da referida licença de instalação.

Atenciosamente,


DURVAL NASCIMENTO NETO

Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 - Curitiba - PR

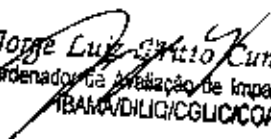
Tel.: (41) 2141-7388 - Fax: (41) 2141-7358

*J. COAIR
em 06/01/05
hanna*

A Dra. Ludmila ^{WROPI}
Dr. Geza ^{de Almeida}
Dra. Teresa

para avaliar.

Em, 10-02-2005


Jorge Luiz Brito Cunha Reis
Coordenador da Avaliação de Impactos e Riscos
IBAMA/DILIG/CGLIC/COAIR



SISTEMA DE LICENCIAMENTO DE ATIVIDADES POLUIDORAS

Fis.: 6224
 Proc.: 3534/00
 Rubr.: 18

REQUERIMENTO

1. SOLICITAÇÃO PARA OBTENÇÃO DE:

- LICENÇA PRÉVIA (L.P.)
- LICENÇA DE INSTALAÇÃO (L.I.)
- LICENÇA DE OPERAÇÃO (L.O.)
- LICENÇA DE AMPLIAÇÃO

- RENOVAÇÃO DE LICENÇA PRÉVIA (RL.P.)
- RENOVAÇÃO DE LICENÇA DE INSTALAÇÃO (RL.I.)
- RENOVAÇÃO DE LICENÇA DE OPERAÇÃO (RL.O.)
- OUTROS:

2. CLASSIFICAÇÃO (USO DO IBAMA)

PP MP AP Nº _____

3. LICENÇA ANTERIOR

LP LI LO Nº _____

4. DADOS DO REQUERENTE

Nome ou Razão Social
 ALL- América Latina Logística do Brasil - S. A.

CGC/CPF
 01.258.944/0005-50

Endereço (avenida, rua, estrada, etc.)
 Rua Emílio Bertolini, 100 - Vila Oficinas

Cep
 82920-030

Telefone (DDD)
 (41) 2141-7388

Fax (DDD)
 (41) 2141-7358

Endereço Eletrônico
 Durvalinn@all-logistica.com

Município
 Curitiba

Cidade
 Curitiba

Estado
 Paraná

5. REPRESENTANTES LEGAIS

Nome
 Pedro Roberto Oliveira Almeida

CPF
 072.101.325-20

Nome

CPF

Nome

CPF

6. ÓRGÃO FINANCIADOR

O mesmo

VALOR DO EMPREENDIMENTO R\$ 890.000,00

7. CONTATO

Nome

E-mail:

Durval Nascimento Neto

Durvalinn@all-logistica.com

Endereço para Correspondência

Rua Emílio Bertolini, 100 - Vila Oficinas

Cep
 82920-030

Telefone (DDD)
 (41) 2141-7388

Fax (DDD)
 (41) 2141-7358

8. DECLARO, PARA OS DEVIDOS FINS, QUE O DESENVOLVIMENTO DAS ATIVIDADES RELACIONADAS NESTE REQUERIMENTO REALIZAR-SE-Á DE ACORDO COM OS DADOS TRANSCRITOS E ANEXO INDICADOS NO ITEM 9 (NÓVE), NO VERSO DO FORMULÁRIO.

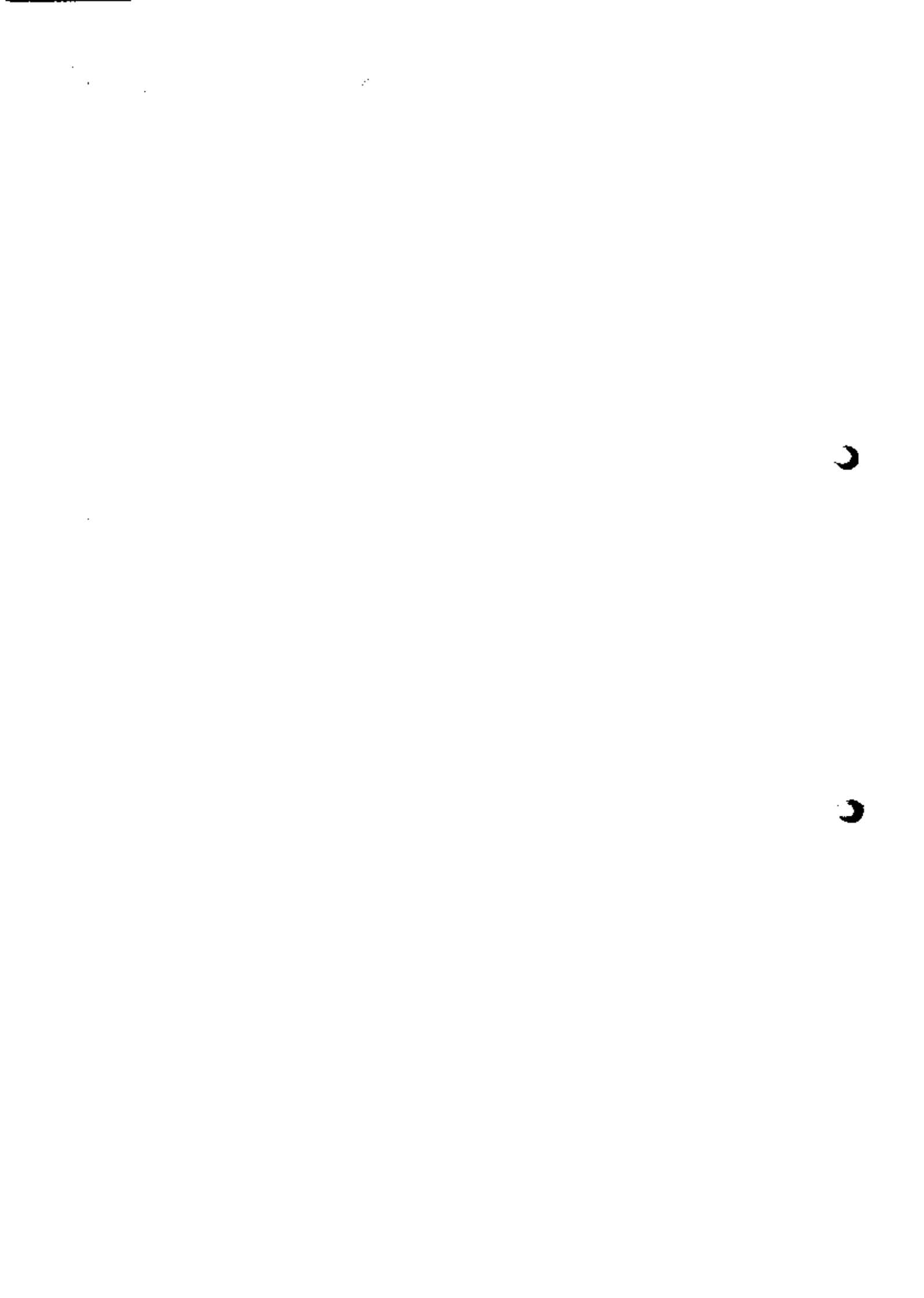
Nome
 Pedro Roberto Oliveira Almeida

Assinatura:

Local, Dia, Mês, Ano

Curitiba, dia 23 de Dezembro de 2004

9. DESCRIÇÃO DA(S) ATIVIDADE(S) (localização e descrição técnica do empreendimento)
Devido a enorme produção de grãos (que deverá ter uma colheita recorde em 2005) estaremos instalando 5



Fis.: 625
Proc.: 3534/00
Rubr.: 8

(cinco) novos pátios de cruzamento ferroviários no trecho que liga o norte ao centro do estado do Paraná. O crescimento econômico destas regiões, que se caracterizam pela produção de grãos, está galgado na capacidade de escoamento da safra por meio de transporte que atendam em quantidade e qualidade a movimentação de cargas exigidas.

A escolha do local de instalação dos pátios levou em consideração o posicionamento estratégico dos mesmos, a característica topográfica do terreno, a cobertura vegetal existente e existência ou não de corpos hídricos. Optou-se então por locais onde a vegetação era mínima ou inexistente, composta basicamente de espécies gramíneas e arbustivas, para evitar impactos ambientais significativos.

Os municípios onde serão construídos os pátios são: Ponta Grossa (km 287), Reserva (km 390 e km 419), Ortigueira (km 447) e Marilândia do Sul (km 533), todos no estado do Paraná.

Vale lembrar que este trecho ferroviário já foi visionado pela equipe do IBAMA quando da obtenção da Licença de Operação.

Todos os pátios serão instalados dentro da faixa de domínio da ferrovia, conforme projetos já protocolados neste IBAMA (protocolo DILIQ/IBAMA 11004, em 17/11/2004). Portanto, as áreas devido suas características topográficas e edáficas podem ser consideradas aptas a execução dos referidos projetos conforme exposto.

10. OBSERVAÇÕES

○

○



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

Fls.: 626
Proc.: 3534/00
Rubr.: 88

CRONOGRAMA DE CONSTRUÇÃO DOS NOVOS PÁTIOS FERROVIÁRIOS NO PARANÁ

Município	Pátio	Etapas	Out	Nov	Dez	Jan	Fev	Mar	Abr
Ponta Grossa	km 287	Projeto Contratação Execução Infra-estrutura Construção Super-estrutura Nivelamento da via Operação	x	x x	x	x	x x	x x	x

Município	Pátio	Etapas	Out	Nov	Dez	Jan	Fev	Mar	Abr
Reserva	Km 390	Projeto Contratação Execução Infra-estrutura Construção Super-estrutura Nivelamento da via Operação	x	x x	x	x	x x	x x	x

Município	Pátio	Etapas	Out	Nov	Dez	Jan	Fev	Mar	Abr
Reserva	km 419	Projeto Contratação Execução Infra-estrutura Construção Super-estrutura Nivelamento da via Operação	x	x x	x	x	x x	x x	x

Município	Pátio	Etapas	Out	Nov	Dez	Jan	Fev	Mar	Abr
Ortigueira	km 447	Projeto Contratação Execução Infra-estrutura Construção Super-estrutura Nivelamento da via Operação	x	x x	x	x	x x	x x	x

Município	Pátio	Etapas	Out	Nov	Dez	Jan	Fev	Mar	Abr
Marilândia do Sul	km 533	Projeto Contratação Execução Infra-estrutura Construção Super-estrutura Nivelamento da via Operação	x	x x	x	x	x x	x x	x



PUBLICAÇÃO DE EDITAL

DIÁRIO OFICIAL

Diário **OFICIAL** Paraná
COMÉRCIO, INDÚSTRIA E SERVIÇOS

4ª feira | 29/Dez/2004 | 13 |

A ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S. A. torna público que requereu do INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, a licença de instalação, referente à implantação pátios de cruzamento ferroviário no estado do Paraná.

Nº 10000 - PÁ 14,00 - 10000000

JORNAL DE GRANDE CIRCULAÇÃO

O ESTADO DO PARANÁ 21
SEXTA-FEIRA, 24 DE DEZEMBRO DE 2004

DIVIRTA-SE LUIZ ANTÔNIO

A ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S. A. torna público que requereu do INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS IBAMA, a licença de instalação, referente à implantação pátios de cruzamento ferroviário no estado do Paraná.

OBS: O texto da publicação apresentado pela ALL S/A encontra-se incompleto. Foi solicitado, por contato telefônico em 10 de janeiro de 2005, que o empreendedor re-publicasse a solicitação de LI, incluindo a quilometragem dos pátios de cruzamento e o trecho no qual se encontram.

Ludmila Ladeira Alves de Brito
Analista Ambiental
COAIR/CGLIC/DILIO





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO E QUALIDADE AMBIENTAL

PARECER TÉCNICO Nº004/ 2004⁵ – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 06 de janeiro de 2004⁵

Dos Técnicos: Geza de Faria Arbocz – Engenheiro Agrônomo
Ludmila Ladeira Alves de Brito – Analista Ambiental
Tereza Cristina Lampert Conde – Engenheira Civil

Ao: Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
Dr. Jorge Luiz Britto Cunha Reis

Assunto: Construção de pátios ferroviários no trecho Uvaranas-Apucaranas (kms 287, 389, 419, 447, 533) pertencente à América Latina Logística do Brasil S/A – ALL.

INTRODUÇÃO

1. No dia 17 de novembro de 2004 foi protocolado no IBAMA um documento requerendo dispensa do licenciamento para a implantação de cinco novos pátios de cruzamento no trecho Uvaranas – Apucaranas no Estado do Paraná.
2. A justificativa desta implantação é operacional, para facilitar as manobras de trens e o cruzamentos de composições, devido ao incremento da demanda de transporte em todo o interior do Estado do Paraná.
3. A análise constante deste parecer foi baseada na documentação apresentada em 17 de novembro de 2004.

ANÁLISE

4. O relatório apresentado descreve de maneira global os locais de implantação dos pátios, no que se refere à vegetação, clima, geologia e hidrografia, destacando que todos serão instalados dentro da faixa de domínio da ferrovia, em área rural com presença de ocupação antrópica no entorno, representada principalmente por pastagens e produção de grãos.
5. Não foi apresentado o cronograma de obras para nenhum dos pátios, que deve ser entregue antes do início das mesmas.

Edo K



Pátio do km 287

6. Este pátio será implantado entre os kms 286+190 e 287+650, perfazendo um total de 1.460 m, localizado em área antropizada e dentro da faixa de domínio. A instalação da segunda linha acompanhará o traçado já existente, onde será necessário um corte de aproximadamente 360 m³, que será reutilizado no aplainamento da nova plataforma. Não será necessária área de disposição de material excedente.
7. A supressão de vegetação estará restrita a 8 árvores exóticas, 1 de *Pinus* spp e 7 de *Eucalyptus* spp, com geração de um volume aproximado 5,5 m³. Este material não deve ser armazenado na área do futuro pátio, e sim em local apropriado até sua destinação final.
8. O sistema de drenagem será prolongado em dois pontos (286+630 e 287+171), e a canaleta lateral existente deverá ser relocada. Este trecho não interfere em nenhum corpo hídrico superficial, mas existe uma passagem de nível que deve ser prolongada.

Pátio do km 390

9. Este pátio será implantado entre os kms 389+320 e 390+790, perfazendo um total de 1.470 m, localizado em área antropizada e dentro da faixa de domínio. Aproximadamente entre os kms 389+390 e 389+850, a segunda linha a ser implantada acompanhará o traçado semelhante ao da fibra óptica já enterrada no local. A partir deste quilômetro haverá um pequeno deslocamento da linha principal, e a duplicação passará a ser realizada do outro lado.
10. Para esta obra será necessária a realização de um corte em um barranco sem cobertura vegetal, gerando um volume de 6.752 m³, que será reutilizado no aterro e aplainamento da nova plataforma. Não será necessária área de disposição de material excedente.
11. Está previsto o prolongamento dos bueiros dos km 389+427, 389+812, 390+313 e 390+732. O projeto apresentado mostra as alternativas a serem adotadas para a correção do sistema de drenagem do taludê a ser recortado.
12. A duplicação atinge apenas uma passagem de nível, não asfaltada, que será ampliada.
13. Ainda, de acordo com o documento, não será necessária supressão de nenhum indivíduo arbóreo ou arbustivo.

Pátio do km 419

14. Este pátio será implantado entre os kms 417+840 e 419+300, perfazendo um total de 1.460 m, localizado dentro da faixa de domínio. Entre os kms 418+880 e 418+980, a linha existente terá que ser relocada para a implantação da segunda. Aproximadamente do km 418+840 até o km 419+250 o traçado da segunda linha irá coincidir com o traçado de uma fibra óptica enterrada já existente.

SAP K B



15. A vegetação do local encontra-se em estágio secundário de sucessão, sendo necessária a supressão da vegetação de 10 indivíduos com DAP maior que 20 cm, em aproximadamente 300 m de linha, que pertencem às seguintes espécies: *Schinus terebenthifolium* – Aroeira, *Rapanea umbellata* – Capororóca, *Casearia* sp – Café do Mato, *Tibouchina* sp e *Piptocarpha angustifolia* – Vassourão Branco. Não foram determinadas, no entanto, quantos indivíduos existem por espécie, devendo esta informação ser enviada em até XX dias após a concessão da LI.

16. Para esta obra será necessária a realização de um corte em um barranco sem cobertura arbustiva ou arbórea (somente gramíneas), que gerará um volume de aproximadamente 2.820m³, a ser utilizado no aterramento e aplainamento do novo pátio.

17. Está previsto o prolongamento dos bueiros dos kms 417+939, 418+079, 418+423, 418+509, 418+603, 418+655, 418+766 e 418+849. O projeto apresentado mostra as alternativas a serem adotadas para a correção do sistema de drenagem do talude que será recortado, e a relocação das canaletas existentes.

18. A duplicação atinge apenas uma passagem de nível (km 418+080), que será ampliada.

Pátio do km 447

19. Este pátio será implantado entre os kms 446+600 e 448+060, perfazendo um total de 1.460 m, localizado em área antropizada e dentro da faixa de domínio. Entre os kms 446+980 e 447+080 a linha atual será relocada, para permitir que a duplicação passe do lado esquerdo da linha atual para o lado direito (sentido do aumento da quilometragem). Aproximadamente a partir do km 447+060, a segunda linha a ser implantada acompanhará o traçado semelhante ao da fibra óptica já enterrada no local.

20. Para esta obra será necessária a realização de um corte em um barranco sem cobertura vegetal, gerando um volume de 1.855m³, que será reutilizado no aterro e aplainamento da nova plataforma. Não será necessária área de disposição de material excedente.

21. Está previsto o prolongamento dos bueiros dos km 446+920 e 447+535. O projeto apresentado mostra as alternativas a serem adotadas para a correção do sistema de drenagem do talude a ser recortado.

22. A duplicação atinge apenas uma passagem de nível (446+780), que será ampliada.

23. Ainda, de acordo com o documento, não será necessária supressão de nenhum indivíduo arbóreo ou arbustivo.

Pátio do km 533

24. Este pátio será implantado entre os kms 531+700 e 533+160, perfazendo um total de 1.460 m, localizado em área antropizada e dentro da faixa de domínio.

S. de S. B.



25. A supressão de vegetação estará restrita a 20 árvores exóticas de *Eucalyptus* spp, com geração de um volume aproximado $12m^3$. Este material não deve ser armazenado na área do futuro pátio, e sim em local apropriado até sua destinação final.

26. Em todo o traçado a segunda linha a ser implantada acompanhará o traçado semelhante ao da fibra óptica já enterrada no local. Entre os kms 533+100 e 533+380 a linha atual será relocada, para permitir que a duplicação passe do lado esquerdo da linha atual para o lado direito (sentido do aumento da quilometragem).

27. Para esta obra será necessária a realização de um corte em um barranco sem cobertura vegetal, gerando um volume de $5.225m^3$, que será reutilizado no aterro e aplainamento da nova plataforma. Não sendo necessária área de disposição de material excedente.

28. Está previsto o prolongamento dos bueiros dos km 446+920 e 447+535. O projeto apresentado mostra as alternativas a serem adotadas para a correção do sistema de drenagem do talude a ser recortado.

29. A duplicação atinge apenas uma passagem de nível (446+780), que será ampliada.

30. Ainda, de acordo com o documento, não será necessária supressão de nenhum indivíduo arbóreo ou arbustivo.

CONSIDERAÇÕES

31. Devido ao pequeno impacto das obras acima descritas, o material protocolado em 17 de novembro de 2004 é suficiente para embasar a concessão da Licença de Instalação, devendo ser apresentados antes do início das obras os seguintes documentos:

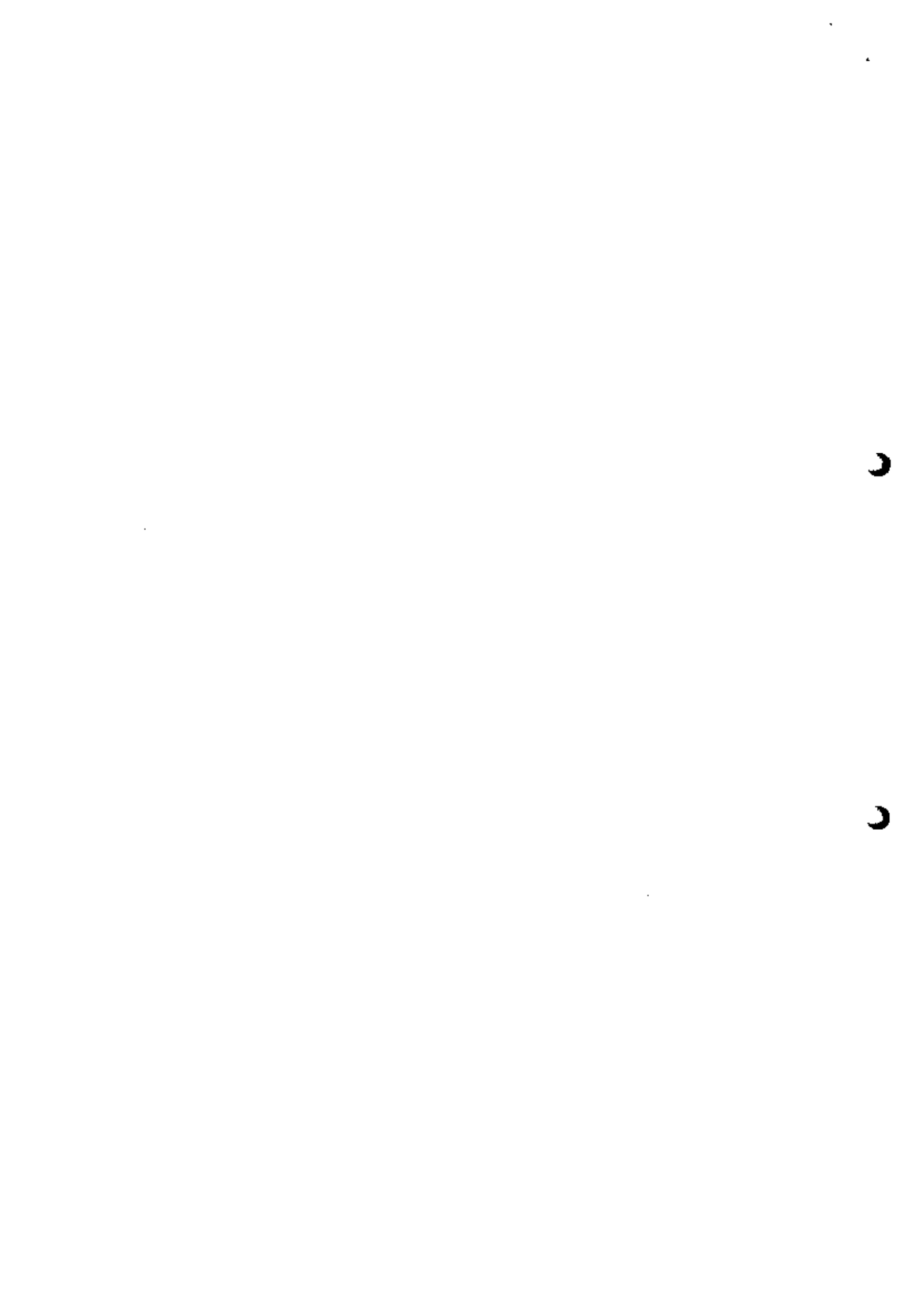
- Informação referente sobre a localização de canteiros de obra e alojamentos, informando os equipamentos de infra-estrutura dos mesmos (captação de água, esgotamento sanitário, coleta e disposição de lixo, emergência e prevenção de acidentes).
- Um Plano de Controle Ambiental das obras, contendo no mínimo: Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e de Efluentes Líquidos, Programa de Segurança no Trabalho, Programa de Gestão de Qualidade do Ar e Geração de Ruidos e Programa de Recomposição Vegetal (prevendo a estabilização dos taludes a serem criados com a duplicação da ferrovia).

32. É importante destacar que as obras só poderão ser iniciadas após a aprovação destes programas pelo IBAMA-Sede.

CONCLUSÃO

33. Concluimos que não existem impedimentos à realização das obras em questão, desde que condicionada às seguintes determinações:

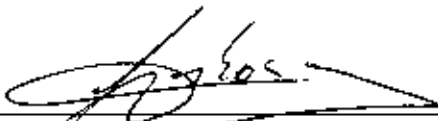
[Handwritten signatures and initials]



Fis.:	632
Proc.:	3534/00
Rubr.:	11

- Apresentar, no prazo de 15 (quinze) dias, anuência das Prefeituras à realização das obras.
- Apresentar, no prazo de 15 (quinze) dias, o cronograma físico-financeiro das obras.
- Apresentar, no prazo de 30 (trinta) dias, informação referente sobre a localização de canteiros de obra e alojamentos, informando os equipamentos de infra-estrutura dos mesmos (captação de água, esgotamento sanitário, coleta e disposição de lixo, emergência e prevenção de acidentes).
- Apresentar, no prazo de 30 (trinta) dias, detalhamento das árvores isoladas do pátio 419, para subsidiar a concessão da autorização de supressão para esta área.
- Apresentar, no prazo de 60 (sessenta) dias, um Plano Básico Ambiental das obras, contendo no mínimo: Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e de Efluentes Líquidos, Programa de Segurança no Trabalho, Programa de Gestão de Qualidade do Ar e Geração de Ruídos e Programa de Recomposição Vegetal (prevendo a estabilização dos taludes a serem criados com a duplicação da ferrovia).
- Apresentar, no prazo de 60 (sessenta) dias, Programa de Destinação Final da madeira gerada pelo corte das árvores isoladas existentes na faixa de domínio dos pátios de cruzamento dos kms 287, 419 e 533.
- Apresentar após a conclusão das obras de cada pátio, um Relatório Final de Obras consolidado, contendo avaliação da eficiência/eficácia da aplicação dos programas implantados e documentação fotográfica.
- Informar o início e o fim das obras ao IBAMA-Sede e a GEREX do IBAMA no Paraná.

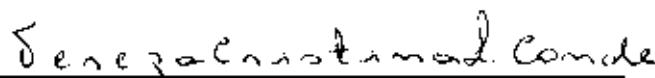
A consideração superior,



GEZA DE FARIA ARBOZ
Engenheiro Agrônomo



LUDMILA LADEIRA ALVES DE BRITO
Analista Ambiental



TEREZA CRISTINA LAMPERT CONDE

Engenheira Civil
CREA 9.673/D - DF



Fis.: 633
Proc.: 3534/00
Rubr.:



Carta nº 002/GMASI/05

Curitiba, 03 de Janeiro de 2005.

Ao
IBAMA
AT. Sr. Jorge Luis Brito Cunha Reis
M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental - DILIQ
SCEN - Av. L4 Norte - Bloco C - Ed. Sede do IBAMA
CEP: 70818-900 - Brasília - DF

PROTOCOLO
DILIQ/IBAMA
Nº 248
DATA: 12/01/05
RECEBIDO

Assunto: Resposta ao ofício 55/2004 - CGLIC/DILIQ/IBAMA
Passivos da RFFSA

Caro senhor,

Conforme acordado em reunião realizada no dia 22 de dezembro de 2004, entre os representantes das concessionárias ferroviárias e este IBAMA, e, tendo em vista que os passivos relacionados no ofício 55/2004 - CGLIC/DILIQ/IBAMA dos bens que não estão sob a tutela desta Concessionária por não fazerem parte do Contrato de Concessão firmado com a Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, permanecendo, desta forma, sob a responsabilidade desta, solicitamos permissão para não nos manifestarmos a respeito dos referidos passivos.

ofício circular - fl 604

Atenciosamente,

DURVAL NASCIMENTO NETO
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial

*já visitado
em 12/01/05
Eduardo*

A De budesle
comi 14/01

D- Jales cienc. 14/01

D- Gore cienc. 14/01

De Guiliana cienc. todos

Pa Teresa

Para encaminhamento.

Em, 14-01-2009





AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

PROT. 634
Doc: 3534/00
DILIQ. nº 246
DATA: 12/10/05
RECEBIDO: [assinatura]

Carta nº 003/GMASI/05

Curitiba, 05 de Janeiro de 2005.

Ao IBAMA
AT. Sr. Jorge Luis Brito Cunha Reis
M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental – DILIQ
SCEN – Av. L4 Norte – Bloco C – Ed. Sede do IBAMA
CEP: 70818-900 – Brasília - DF

**Assunto: Informações Complementares Controle de Plantas Invasoras em Plataforma
Férrea através da Capina Química**

Caro senhor,

Estamos lhe enviando, em anexo, cópia do documento emitido pela FATMA – Fundação do Meio Ambiente, que dispensa esta ALL - América Latina Logística do Brasil S.A. do licenciamento estadual para a realização da capina química na plataforma ferroviária no estado de Santa Catarina. Este documento visa complementar as informações ao pedido de anuência para a realização da capina química feito por esta ALL ao IBAMA (protocolo 11003 – DILIQ/IBAMA de 17/11/04).

Apesar de já ter sido aprovado pelo Ministério do Meio Ambiente, através da resolução CONAMA 349, alguns órgãos ambientais estaduais e municipais ainda discordam do uso da capina química para o controle da vegetação invasora sob a plataforma férrea, dificultando nossa operação, promovendo o aumento da vegetação sob o lastro e conseqüentemente diminuindo a segurança do transporte ferroviário.

Sendo assim, solicitamos a manifestação deste órgão ambiental federal para que possamos utilizar o procedimento da capina química na malha ferroviária.

Atenciosamente


DURVAL NASCIMENTO NETO
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 - Curitiba - PR
Tel.: (41) 2141-7388 - Fax: (41) 2141-7358

Já assinado em 12/10/05 e áudio

A Deleudunha ^{cont. 14/01}


Drª Beatriz ^{cont. 14/01}

Drª Geze ^{cont. 14/01}

Para conhecimento

da Valia Cap.

Em, 14-01-2005


Jorge Luiz Souza Pereira
Coordenador de Avaliação de Impacto e Riscos
IBAMA/DIUC/COUCOR/IN

Fis.: 635
Proc.: 3534/00
Rubr.: 18



FATMA - FUNDAÇÃO DO MEIO AMBIENTE
COORDENADORIA REGIONAL DO PLANALTO NORTE
RUA : Pastor George Weger, 570 - CENTRO
CEP. 89.460-000 CANOINHAS / SC FONE - 622-0613
Homepage: www.fatma-sc.gov.br e-mail: fatma-can@fatma-sc.gov.br



OF.AR.CPN 899/2004

Canoinhas, 24 de novembro de 2004.

Prezado Senhor,

Em resposta ao protocolo nº1664 em 18/11/04, enviado a esta fundação, referente ao assunto "Controle de Plantas Invasoras em Plataforma Férrea", temos a informar que, Empresa ou Empreendimento Ferroviário licenciado, atendem os requisitos da Resolução CONAMA 349 E. 273, que incumbe ao empreendedor conforme o ART 7 nos itens I,II e III, a empresa fica dispensada de licenciamento para realização da atividade Capina Química. Ressaltamos que esta atividade esta sujeita a fiscalização por qualquer órgão ambiental, devendo assim respeitar as áreas de Preservação Permanente conforme o código florestal e demais legislações, Federal, Estadual e Municipal.
Sem mais para o momento.

Atenciosamente

Régine Roeder
Coordenador Regional
Mat 353.369-7

ALL América Latina Logística
Rua Emilio Bertolini, 100
Curitiba - PR





Fls.: 636
Proc.: 3534100
Rubr.: 20

PROTOCOLO

DILIQ/IBAMA

Nº 12837/1

DATA: 29/12/04

RECEBIDO: *[assinatura]*

DOCUMENTO

Nº Documento : 10100.004883/04

Nº Original : 1312/04

Interessado : ASSOCIAÇÃO DE PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE DE CIANORTE - APROMAC

Data : 28/12/2004

Assunto : REF. AO PROC. DE LICENCIAMENTO Nº 02017.003534/2000-42, SOBRE A EMPRESA ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA, TENDO EM VISTA A DETECÇÃO DO USO NÃO AUTORIZADO DE ESCÓRIA INDUSTRIAL EM TODA A MALHA FERROVIÁRIA DO EST. DO PARANÁ. PROT. 21594/04.

ANDAMENTO

De : GABIN

Para : DILIQ

Data de Andamento: 28/12/2004 10:00:00

Observação: DE ORDEM PARA PROVIDÊNCIAS PERTINENTES.

Assinatura da Chefe do(a) GABIN
Carmen Dolores R...
Assessora do Presidente
IBAMA

Confirmo o recebimento do documento acima descrito,

Assinatura e Carimbo



29 DEZ 2004

A

DR^o ERIKA

03/01/05

Fernando Marques
Assessor
IBAMA

A COAIR.

04/01/05

Gustavo H. S. Peres
Gustavo Henrique Silva Peres
DILQ/IBAMA
Mat. 1448861
Contrato Temporário

A D^a Ludmila
14/01/05

para verificar.

Em, 14.01.2005

Jorge Luiz Brito Cunha Reis
Coordenador da Associação de Impactos e Riscos
IBAMA/DILQ/CGLIC/COAIR



Fis.: 637
 Proc.: 3534/00
 Rubr.: 11

Ministério do Meio Ambiente
Gabinete da Ministra

Protocolo Geral

(Nº de Protocolo: 00000.021594/2004-00)

Data do Protocolo: 17/12/2004 **Hora do Protocolo:** 10:05:09
Nº do Documento: 1312 **Data do Documento:** 13/12/2004
Tipo do Documento: OFICIO
Procedência: [ASSOCIAÇÃO DE PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE DE CIANORTE - APROMAC] [BRASIL]
 [PR] [Cianorte]
 RUA JORNALISTA OCTAVIO SECUNDINO 140, DOM RETIRO, CURITIBA, PR, BRASIL, CEP: 80520-400
Interessado: Zuleica Nycz - Conselheira CONAMA
Resumo: Com referência ao processo de Licenciamento nº 02017.003534/2000-42, referente a empresa ALL - América Latina Logística, tendo em vista detecção do uso não autorizado de escória industrial em toda a malha ferroviária do Estado do Paraná em substituição aos materiais convencionais ambientalmente aceitos, e em função de que essa escória pode causar contaminação ambiental, solicita em caráter de urgência envio das cópias dos respectivos laudos e pareceres do Ibama.
 [Ministério do Meio Ambiente] [Gabinete da Ministra] [Lina Martins Rodrigues]

TRAMITAÇÕES

Data da Tramitação: 17/12/2004 **Hora da Tramitação:** 11:04:57
Destino: [Chefia de Gabinete da Ministra]
Despacho: [Ministério do Meio Ambiente] [Gabinete da Ministra] [Lina Martins Rodrigues]

ANEXOS

DOCUMENTOS APENSADOS

Encaminhar ao **IBAMA**
 para ciência e manifestação,
 com cópia p/ SQA

17.12.04

B-MAL
 OF/2283

MMA - IBAMA
 Documento
 10100.004883/04-31
 GABIN
 Data: 28/12/04 Prazo:

*up to 10 pages per minute
network capable*



print quality

world-class
professional

Deskjet 895C Series

APROMAC

ASSOCIAÇÃO DE PROTEÇÃO AO
MEIO AMBIENTE DE CIANORTE

Fis.: 638
Proc.: 2534/00
Rubr.: B

Of. 1312/2004-02

Cianorte, 13 de dezembro de 2004

021594/2004
MMA: Protocolo GABIN
Nº
Data: 13/12/04
[Assinatura]
Rubrica

À Exma. Senhora
Marina Silva
Ministra do Meio Ambiente
Brasília - DF

Senhora Ministra

A ASSOCIAÇÃO DE PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE DE CIANORTE - APROMAC, no exercício de seus direitos constitucionais e na qualidade de membro titular do Conselho Estadual do Meio Ambiente do Paraná - CEMA e do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, vem através de sua legítima representante junto ao CONAMA, ZULEICA NYCZ, designada pela Portaria 168 do MMA, publicada no Diário Oficial da União em 05 de julho de 2004, solicitar o que segue.

Com relação ao Processo de Licenciamento No. 02017.003534/00-42 referente à empresa ALL - América Latina Logística, tendo em vista que detectamos o uso não autorizado de escória industrial em toda a malha ferroviária do Estado do Paraná em substituição aos materiais convencionais ambientalmente aceitos, e em função de que essa escória pode causar contaminação ambiental, e ainda, tendo tomado conhecimento através do documento em anexo de que o Ibama está procedendo à análise da referida escória, SOLICITAMOS EM CARÁTER DE URGÊNCIA que nos sejam enviadas as cópias dos respectivos laudos e pareceres do IBAMA.

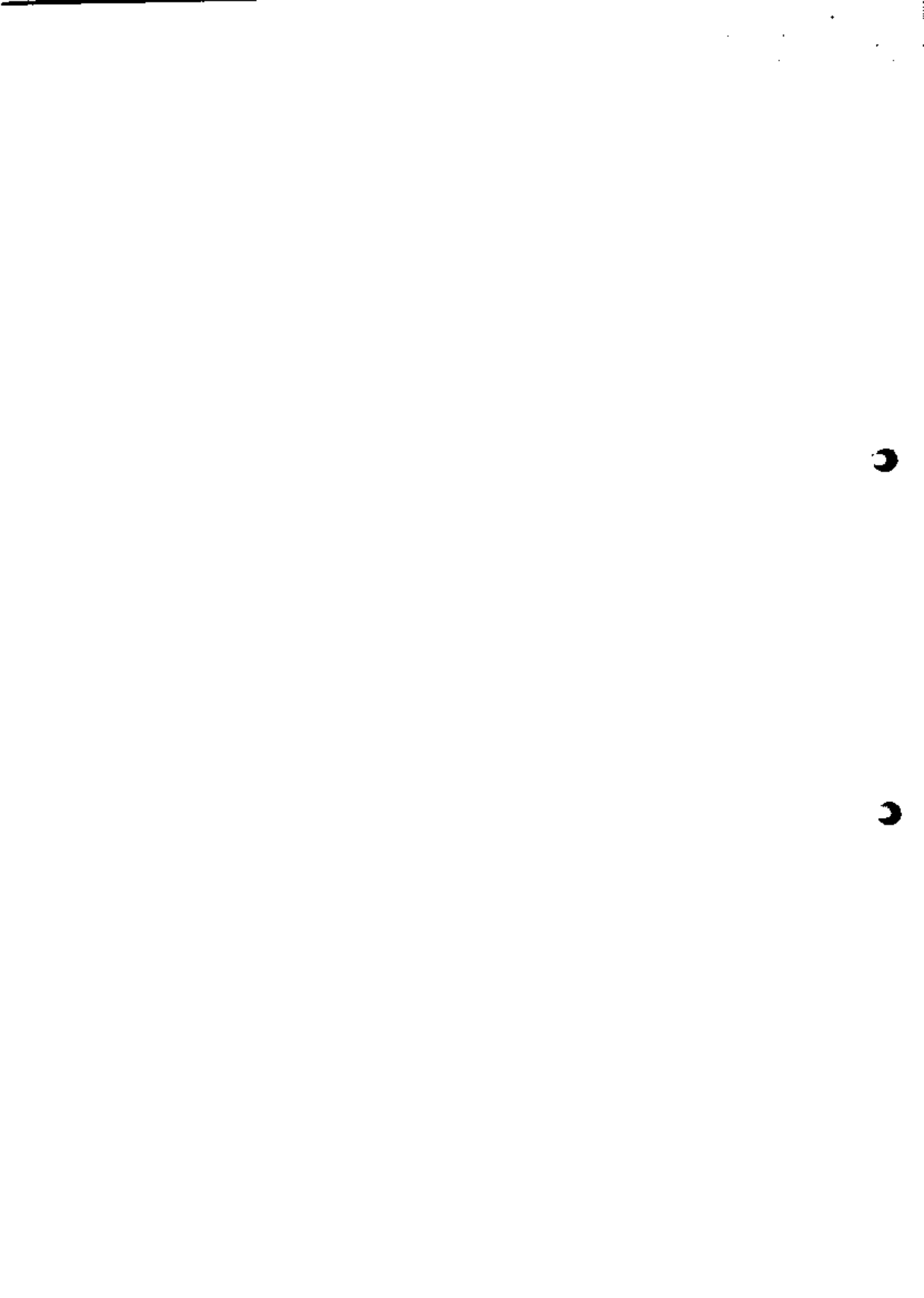
Atenciosamente,

[Assinatura]
Zuleica Nycz

Conselheira Titular do CONAMA
Portaria MMA 168/2004.

Endereço postal: Rua Jornalista Octávio Secundino, 340
80.520-480 Curitiba - Paraná

Com cópia para:
Procuradoria da República
IBAMA





MINISTÉRIO PÚBLICO

do Estado do Paraná

NOTIFICAÇÃO 220/2004

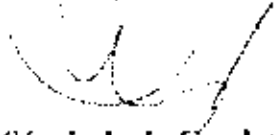
Procedimento Investigatório Preliminar nº 166/2004

O Promotor de Justiça **SÉRGIO LUIZ CORDONI** da PROMOTORIA DO MEIO AMBIENTE, com fundamento no art. 26, inciso I, letra "A", da Lei Federal n.º 8.625, de 12/02/93 - (L.O.N.M.P.).

NOTIFICA

O Ilustríssimo Senhor Eleutério Langowski, Presidente da Associação de Proteção ao Meio Ambiente de Cianorte - APROMAC, a ser localizado na Rua Afonso Pena, s/n, Fundos da UEM, CEP 87200-000, Cianorte-PR, a comparecer nesta Promotoria de Justiça de Proteção ao Meio Ambiente, situada na Av. Mal. Floriano Peixoto, 1251, dia **02/12/2004 às 14horas**, a fim de participar de audiência referente ao Procedimento Investigatório Preliminar nº 166/2004, em trâmite nesta Promotoria de Justiça de Proteção ao Meio Ambiente, que se refere ao uso de escória como lastro de via férrea pela América Latina Logística.

Curitiba, 18 de novembro de 2004


Sérgio Luiz Cordoni
Promotor de Justiça





MINISTÉRIO PÚBLICO

do Estado do Paraná

Fis.: 640
Proc.: 3534/00
Rubr.: B

TERMO DE AUDIÊNCIA

PIP: 166/04

DATA: 02/12/04

RECLAMANTE:

Associação de Proteção ao Meio Ambiente de Cianorte -APROMAC- Presidente Eleutério Langowski

ÓRGÃOS PÚBLICOS:

- 1) Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis- IBAMA José Joaquim Crachineski-
- 2) Instituto Ambiental do Paraná- IAP- Ana Cecília Bastos Aresta Nowacki

ASSUNTO:

Uso de resíduo industrial na pavimentação de rodovias e lastro de ferrovias em substituição a pedra brita

Na sala de audiências do Centro de Apoio Operacional das Promotorias de Proteção ao Meio Ambiente, localizado na Avenida Marechal Floriano Peixoto, n.1251, Curitiba – Paraná, perante o Promotor de Justiça – Dr. Sérgio Luiz Cordoni, que ao final assina, compareceram as pessoas acima identificadas, sendo que passando a palavra foi dito:

1) O IAP, apresentou em audiência o laudo de análise por ele realizado no resíduo industrial usado para o lastro de ferrovias, objeto do presente procedimento, afirmando que apenas um dos parâmetros se encontra fora do permissivo legal, qual seja bário, podendo afirmar que assim deixa de ser a escória inerte e possível de toxidade e poluição ambiental, ou seja, classe II.

As amostras foram colhidas em trechos da ferrovia e no pátio da empresa licenciada para tal fim, dentro das normas da ABNT.

Afirma, por fim, que se faz necessária uma nova análise da escória, no caso contra-prova, uma vez que se encontra o teste de solubilização do parâmetro bário próximo ao permissivo legal.





MINISTÉRIO PÚBLICO
do Estado do Paraná

Fls.: 641
Proc.: 3534/00
Rece.: 10

2) O IBAMA, que foram efetuadas coletas em três pontos da rede ferroviária da escória e encaminhada para análise ao SENAI, desta Capital, cujo laudo deve ser entregue, possivelmente, até o dia 20 do presente mês e ano.


Pelo MINISTÉRIO PÚBLICO foi requisitado o que abaixo segue:

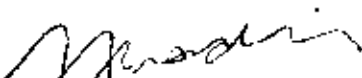
1-Ao IAP, para no prazo de 30 (trinta) dias, a contar desta data, proceda à nova análise da escória que serve de lastro a ferrovia, com juntada do laudo aos autos.


2- AO IBAMA, para até o dia 20 /12/04, junte aos autos cópia do laudo da escória junto ao SENAI.

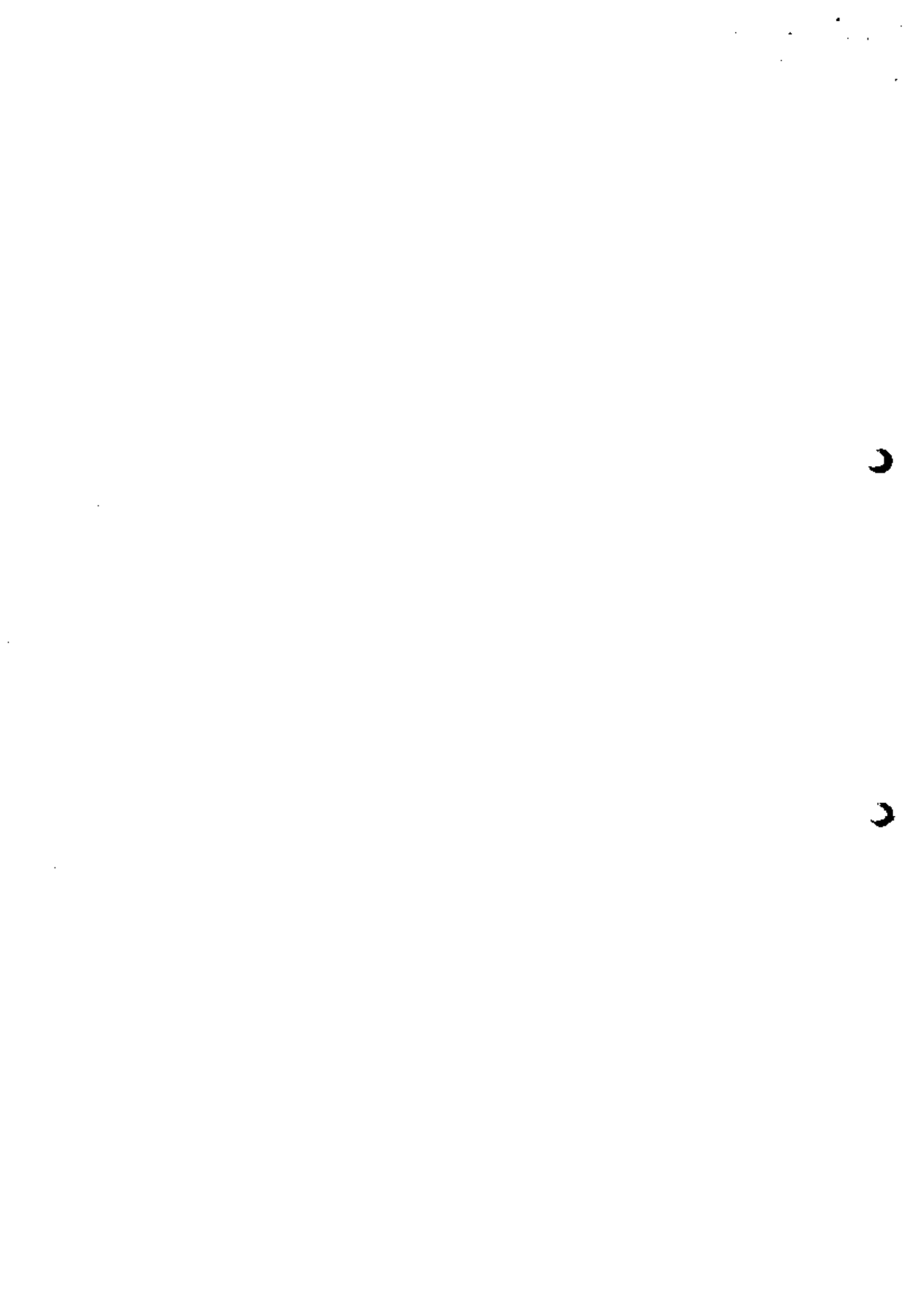
Nada mais havendo, foi encerrada a presente audiência, cujo termo segue assinado pelas partes.


Sérgio Luiz Cordani
Promotor de Justiça


Eleutério Langowski
APROMAC


José Joaquim Crachineski
IBAMA


Ana Cecília Bastos Arésta Nowacki
IAP





MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Esplanada dos Ministérios, Bloco "B", 5º andar – Brasília – DF

Fls.: 642
Proc.: 3534/00
E-MAIL

DESTINATÁRIO:

Para: A Sua Senhoria a Senhora
Zuleica Nucz
Conselheira titular do CONAMA

E-mail: apromac@apromac.org.br

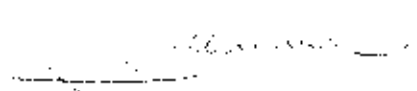
Data: 20/12/04

A senhora Ministra Marina Silva incumbiu-me de participar a Vossa Senhoria o recebimento do Ofício 1312/2004-02, de 13 de dezembro de 2004.

Por apresentar conteúdo relativo à sua esfera de competência, o expediente foi encaminhado ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-Ibama, sob o Protocolo Geral nº 21594/2004-00 para análise do assunto e a mineração e possibilidade de encaminhamento, em face das providências decorrentes.

As informações complementares poderão ser obtidas diretamente junto à unidade indicada, por intermédio do telefone central nº (61) 316-1212 ou pelo 0800-618080 - Linha Verde -, por meio da qual é oferecida ao cidadão a oportunidade de apresentar denúncias de crimes ambientais diretamente ao Ibama.

Atenciosamente


BRUNO PAGNOCCHESCHI
Chefe do Gabinete da Ministra

10

11

12



Fis.: 643
Proc.: 3534/00
PROTOCOLO 18

PROTOCOLO
DILIQ/IBAMA

Nº 12342

DATA: 17/12/04

RECEBIDO: *ibama*

DOCUMENTO

Nº Documento : 10100.004748/04

Nº Original : 1312/04

Interessado : ASSOCIAÇÃO DE PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE DE CIANORTE - APROMAC

Data : 15/12/2004

Assunto : REF. AO PROC. DE LICENCIAMENTO Nº 02017.003534/00-42 REFERENTE A EMPRESA ALL - AMERICA LATINA LOGISTICA, SOBRE O USO DE ESCORIA INDUSTRIAL NAO AUTORIZADA, SOLICITA COPIA DOS LAUDOS E PARECER DO IBAMA.

ANDAMENTO

De : GABIN

Para : PRESID *DILIQ*

Data de Andamento: 15/12/2004 15:12:00

Observação: PARA CONHECIMENTO.

DILIQ

Assinatura da Chefe do(a) GABIN

Inah Simoes
Chefe do GABIN
IBAMA

Confirmo o recebimento do documento acima descrito,

Assinatura e Carimbo



17 DEZ 2004

A Pa Induís

Favor analisar o

pedido para
em anexo estudos

sobre este.

Em, 20-12-2004

Jorge Luiz Brito Cunha Reis
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos,
COAIR/CGLIC/CONR

RECEBIDO EM 20/12/2004

DOCUMENTAÇÃO ANEXA IDENTICA AS
PAGINAS 638 a 642 DESSE PROCESSO.

Ludmila Ladeira Alves de Brito

Ludmila Ladeira Alves de Brito
Analista Ambiental
COAIR/CGLIC/DILIQ



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

PROTOCOLO
DILIQ/IBAMA
Nº 641

DATA: 24/01/05

RECEBIDO: 

Fis.: 644
Proc.: 3534/00
Subr.: 18

Carta nº 014/GMASI/05

Curitiba, 03 de Janeiro de 2005.

Ao

IBAMA

AT. Sr. Jorge Luis Brito Cunha Reis

M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental - DILIQ

SCEN - Av. L4 Norte - Bloco C - Ed. Sede do IBAMA

CEP: 70818-900 - Brasília - DF

Assunto: Publicação da Licença de Instalação Pátios Ferroviários - ALL

Caro sr.

Conforme solicitado pela sra. Ludmila, estamos enviando a publicação solicitando a licença de instalação dos 5 (cinco) pátios ferroviários que serão construídos no trecho ferroviário que liga a região norte a região central do estado do Paraná.

Atenciosamente,


DURVAL NASCIMENTO NETO
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial

*J. W. S. K.
em 24/01/05
Claudia*

A Doc. Indem. Legal
v. 51
para conhecimento.

Em, 24-01-2005


Jorge Luis Britto Cunha Reis
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
IBAMA/DILIGENCIA/COAIR

PUBLICAÇÃO DE EDITAL

DIARIO OFICIAL

Diário OFICIAL Paraná
COMÉRCIO, INDÚSTRIA & SERVIÇOS

12 | 6ª feira | 14/Jan/2005

A ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A. torna público que requereu do INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, a licença de instalação, referente à implantação dos pátios de cruzamentos ferroviários nos quilômetros 287, 390, 419, 447 e 533 do trecho que liga Apucarana à Ponta Grossa, no estado do Paraná.

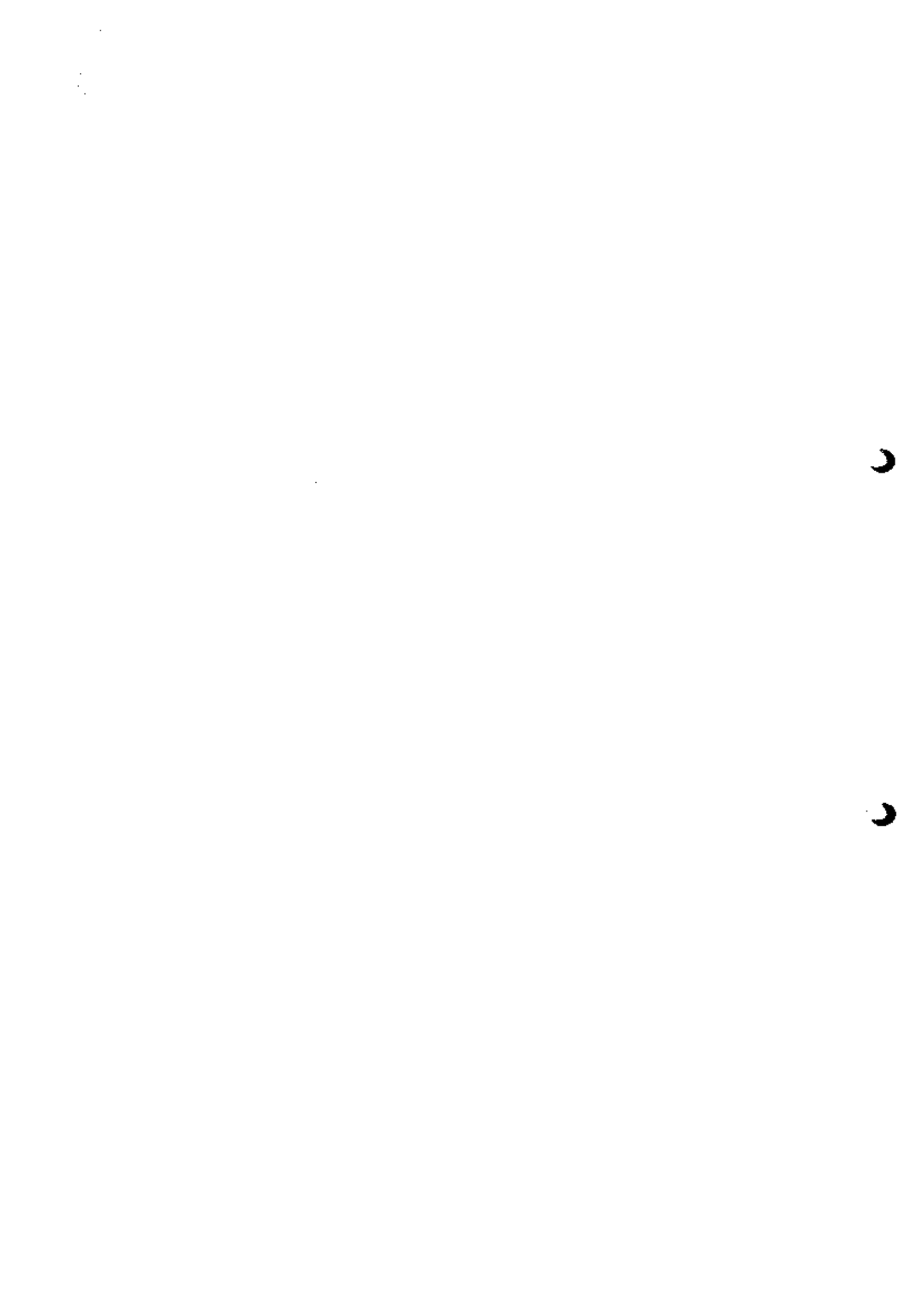
Nº 13000 - P. 02, 03 - 12512000

JORNAL DE GRANDE CIRCULAÇÃO

O ESTADO DO PARANÁ 21
QUINTA-FEIRA, 13 DE JANEIRO DE 2005

ATAS E EDITAIS

A ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A. torna público que requereu do INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, a licença de instalação, referente à implantação dos pátios de cruzamentos ferroviários nos quilômetros 287, 390, 419, 447 e 533 do trecho que liga Apucarana à Ponta Grossa, no estado do Paraná.





SERVICO PUBLICO FEDERAL
MINISTERIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRAS-LEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

DESPACHO - COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Ao Diretor de DILIQ

Estando de acordo com o
PARCER nº 4/2005 suprimidos e concessão
de licença de instalação - LI.

À consideração superior.

Em, 19 - 01 - 2005

[Handwritten Signature]

João Luiz Brito Carneiro Reis
Coordenador Geral de Licenciamento Ambiental
Substituto COLIC/DILIQ/IBAMA

Afirmo,

Uso de ...

...

Nildo Luiz Alves da Silva
Diretor de Licenciamento e
Qualidade Ambiental
IBAMA





MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
- IBAMA -

FAX Nº 061 - 316-1306

SCEN - Av. L4 Norte, trecho 2 - CEP 70818-900 - BRASÍLIA/DF- FONE: 061 316 1290

Fis.: 647
Proc.: 3534/00
Rubr.: 18

DESTINATÁRIO: Sr. Durval Nascimento Neto

Nº DE FAX: (0**41) 2141-7394/7358

DATA: 25/01/2005

Nº DE PÁGINAS INCLUINDO ESTA: 02

Nº DO DOCUMENTO: 517º

MENSAGEM / TEXTO

No âmbito do Processo de Licenciamento Ambiental da Implantação dos Pátios de Cruzamento dos quilômetros 287, 390, 419, 447 e 533 do trecho Uvaranas - Apucaranas, no Estado do Paraná, pertencente À América Latina Logística do Brasil S/A - ALL, informamos que a Lei nº 9.960, de 28 de janeiro de 2000, definiu os custos operacionais dos serviços fornecidos pelo IBAMA. Sendo assim, o empreendedor deverá efetuar o pagamento referente à Licença de Instalação, conforme as seguintes instruções:

1. Documentos para pagamento: utilizar duas guias do **Documento de Recolhimento de Receitas - DR**, uma referente ao pagamento da Licença de Instalação e outra à Análise dos Documentos, preenchendo com os códigos abaixo discriminados:

LICENÇA DE INSTALAÇÃO

No item **especificação**, escrever:

Código 5017 - Licença de Instalação, relativa a Implantação do Implantação dos Pátios de Cruzamento dos quilômetros 287, 390, 419, 447 e 533 do trecho Uvaranas - Apucaranas

Processo IBAMA nº 02017.003534/2000-90

No item **valor do documento**, escrever: R\$ 11.200,00 .

ANÁLISE

No item **especificação**, escrever:

Código 5027 - Análises de Documentos - relativa a Implantação do Implantação dos Pátios de Cruzamento dos quilômetros 287, 390, 419, 447 e 533 do trecho Uvaranas - Apucaranas

Processo IBAMA Nº 02001.004112/2004-97.

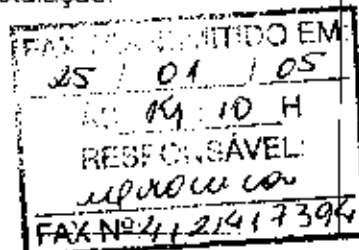
No item **valor do documento**, escrever: R\$ 2.909,18.

2. Local do Pagamento: qualquer agência da rede bancária autorizada.
3. Logo após o pagamento, solicitamos a gentileza de enviar as cópias dos referidos DRs para este CGLIC, para fins de liberação da respectiva Licença de Instalação.

Atenciosamente,


Jorge Luiz Britto Cunha Reis

Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos





Concessão de Licença de Instalação

EMPREENDIMENTO: Pátios de cruzamento 287, 390, 419, 447 e 333 da ALL

Valor da Análise =	K	+	(A x B x C)	+	(D x E x F)
	138,53	+	2.770,65	+	0,00

Onde:

A = N° de Técnicos envolvidos na análise	3
B = N° de horas/homem necessárias para análise	10
C = Valor em Reais da hora/homem + OS	92,36
Hora/homem	50,00
OS = Obrigações Sociais (84,71 % hora/homem)	42,36
D = Despesas com viagem	0,00
E = N° de técnicos que viajaram	0
F = N° de viagens necessárias	0
K = Despesas Administrativas (5 % de [(A x B x C) + (D x E x F)])	138,53
Valor da Análise	2.909,18
Valor da Licença de Instalação	11.200,00
Valor Total (Valor da Análise + Valor da Licença)	14.109,18



Fls.: 649
 Proc.: 3534/00
 Rubr.: 10

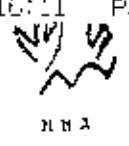
DE: AILBERTO D'AMICO

FR: 141 2141 7394

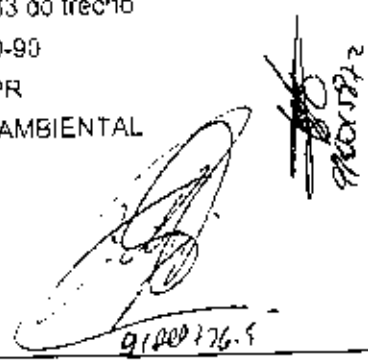
14 FEB 2005 16:11 Pág. 2



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
 Ministério do Meio Ambiente - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
GERÊNCIA EXECUTIVA DO IBAMA de Curitiba - PR
DOCUMENTO DE RECOLHIMENTO DE RECEITAS



01/2005

Identificação CPF 0041 01.258.944/0005-50			Vencimento 28/02/2005	
Nome ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A.			Agência - Código Cedente 4201-3 333034-4	
Endereço RUA EMÍLIO BERTOLINI, 100			Nosso número 41501705910030344-8	
Cidade CURITIBA	UF PR	CEP	Valor do Documento 11.200,00	
Especificação Licença de Instalação-relativa a Implantação dos Pátios de Cruzamento dos Quilômetros 287,390,419.447.533 do trecho Uvaranas-Arapongas - Proc.02017.003534/2000-90 421 201-0 - SUPERINT. ESTADUAL DO IBAMA PR 5017 - LICENÇA E RENOVAÇÃO - CONTROLE AMBIENTAL Boleto espontâneo Nosso Número: 41501705910030344 N.º do Processo			Discriminação Multa e ou Juros Total	
				

BANCO DO BRASIL 001 Recibo do Cliente Data de pagamento

Autenticação Manual

REAL0331 04FEV2005 0060 11 200,00 R 02 0410

FAX RECEBIDO
 EM 14/02/05

2

3

No.: 650
 Proc.: 3534/00
 Rubr.: 18

IE: ALL-TURIDICO
 ATU

FRE: 141 2141 7394

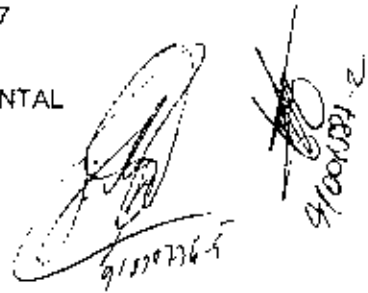
14 FEV 2005 16:10 Pág. 1



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
 Ministério do Meio Ambiente - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
GERÊNCIA EXECUTIVA DO IBAMA de Curitiba - PR
DOCUMENTO DE RECOLHIMENTO DE RECEITAS



02/2005

Identificação CPF/CNPJ 07.258.944/0005-50			Vencimento 28/02/2005	
Nome ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A.			Agência / Código Cedente 4201-3 333004-4	
Endereço RUA EMÍLIO BERTOLINI, 100			Nosso número 41502705910020344-8	
Cidade CURITIBA		UF PR	Valor do Costeio 2.909,18	
Especificação: Análises de Documentos-relativa a Implantação dos Pátios de Cruzamento dos Quilômetros 287,390,419,447,533 do trecho Jvaranas-Arapongas - Proc.02017.004112/2004-97 421.201-0 - SUPERINT ESTADUAL DO IBAMA PR 5027 - AVALIAÇÃO/ANÁLISE - CONTROLE AMBIENTAL			Descrição: Multa em Juros Total	
Boleto espontâneo Nosso Número: 41502705910020344 N.º do Processo				

BANCO DO BRASIL

001

Recibo do Cliente

Data de pagamento:

Autenticação Mecânica

REAL0331 04FEV2005 0059

2.909,18 R 02 0410

FAX ENVIADO EM



Fls.: 651
Proc.: 3534/00
Rubr.: [assinatura]



Serviço Público Federal
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

LICENÇA DE INSTALAÇÃO Nº 299/2005

O PRESIDENTE DO INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, designado pela Portaria nº 138, de 24 de fevereiro de 2003, publicada no Diário Oficial da União do dia subsequente, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 24 do anexo I ao Decreto nº 4.548, de 27 de dezembro de 2002, que aprovou a Estrutura Regimental do IBAMA, publicado no D.O.U. da mesma data, e art. 8º do Regulamento Interno aprovado pela Portaria GM/MMA nº 230, de 14 de maio de 2002, republicada no D.O.U. de 21 de junho de 2002, resolve:

Expedir a presente Licença de Instalação à:

EMPRESA: América Latina Logística do Brasil S/A – ALL
CGC/CPF: 01.258.944/0005-50
ENDEREÇO: Rua Emílio Bertolini, nº 100 – Vila Oficinas.
CEP: 82.920-030 **CIDADE:** Curitiba **UF:** PR
TELEFONE: (0**41) 2141 7388 **FAX:** (0**41) 2141 7358
REGISTRO NO IBAMA: Processo nº 02017.003534/00-42

Para a execução de obras de instalação dos Pátios de Cruzamento dos quilômetros 287 (288+190 a 287+650, com 1460m de extensão, município de Ponta Grossa/PA), 390 (389+320 a 390+790, com 1470m de extensão, município de Reserva/PA), 419 (417+840 a 419+300, com 1460m de extensão, município de Reserva/PA), 447 (446+600 a 448+060, com 1460m de extensão, município de Ortigueira/PA) e 533 (531+700 a 533+160 com 1460m de extensão, município de Marilândia/PA) do trecho Uvaranas – Apucaranas, no Estado do Paraná.

Esta Licença é válida pelo período de um ano, a partir desta data, observadas as condições discriminadas no verso deste documento e nos demais anexos constantes do processo que, embora não transcritos, são partes integrantes desta licença.

Brasília-DF, 14 FEV 2005


MARCUS LUIZ BARROSO BARROS
Presidente do IBAMA


CONDIÇÕES DE VALIDADE DA LICENÇA DE INSTALAÇÃO Nº 299/2005

1, CONDIÇÕES GERAIS:

- 1.1. Esta Licença de Instalação deverá ser publicada em conformidade com a Resolução CONAMA nº 006/86, sendo que cópias das publicações deverão ser encaminhadas ao IBAMA.
- 1.2. Qualquer alteração das especificações do projeto deverá ser precedida de anuência do IBAMA.
- 1.3. O IBAMA, mediante decisão motivada, poderá modificar as condicionantes e as medidas de controle e adequação, suspender ou cancelar esta licença, caso ocorra:
 - violação ou inadequação de quaisquer condicionantes ou normas legais;
 - omissão ou falsa descrição de informações relevantes que subsidiaram a expedição da licença;
 - superveniência de graves riscos ambientais e de saúde.
- 1.4. A renovação desta licença deverá ser requerida no prazo mínimo de 30 (trinta) dias, antes do término da sua validade.

2. CONDIÇÕES ESPECÍFICAS:

- 2.1. Apresentar, antes do início das obras, informação referente sobre a localização dos canteiros de obra e número de funcionários a serem contratados, incluindo dados sobre o alojamento e alimentação destes funcionários.
- 2.2. Apresentar, antes do início das obras, Um Plano Básico Ambiental das obras, contendo no mínimo: Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e de Efluentes Líquidos, Programa de Segurança no Trabalho, Programa de Gestão de Qualidade do Ar e Geração de Ruídos, Programa de Recomposição Vegetal (prevendo a estabilização dos taludes a serem criados com a duplicação da ferrovia) e Programa de Comunicação Social.
- 2.3. Apresentar, antes do início das obras, detalhamento das árvores isoladas do pátio 419, para subsidiar a concessão da autorização de supressão para esta área.
- 2.4. Informar o início e o fim das obras ao IBAMA-Sede e à GEREX do IBAMA no Paraná.
- 2.5. Apresentar, em até 60 dias, anuência das prefeituras à realização das obras.
- 2.6. Apresentar, em até 60 dias, Programa de Destinação Final da madeira gerada pelo corte das árvores isoladas existentes na faixa de domínio dos pátios de cruzamento dos kms 287, 419 e 533.
- 2.7. Apresentar após a conclusão das obras de cada pátio, um Relatório Final de Obras consolidado, contendo avaliação da eficiência/eficácia da aplicação dos programas implantados e documentação fotográfica.

Fis.: 652
Proc.: 000003/0407
Rubr.: 



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

OFÍCIO Nº 80/2005 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 14 de fevereiro de 2005.

A Sua Senhoria o Senhor
DURVAL NASCIMENTO NETO
Coordenador de Meio Ambiente e Segurança
ALL – América Latina Logística do Brasil S/A
Rua Emílio Bertolini, 100
Vilas Oficinas - CURITIBA / PR CEP – 82.920 – 030
Tel: (041)2141-7388 / Fax: (041) 2141-7394

Senhor Coordenador,

1. Reportando-me ao processo de licenciamento ambiental da América Latina Logística do Brasil S/A, encaminho a Licença de Instalação nº299/2005 referente a implantação dos pátios de cruzamento dos kms 287 (286+190 a 287+650, com 1460m de extensão), 390 (389+320 a 390+790, com 1470m de extensão), 419 (417+840 a 419+300, com 1460m de extensão), 447 (446+600 a 448+060, com 1460m de extensão) e 533 (531+700 a 533+160 com 1460m de extensão) do trecho Uvaranas – Apucaranas, no Estado do Paraná, com validade de um ano.
2. Informo, ainda, que de acordo a Resolução CONAMA Nº 006/86, o empreendedor deve publicar o recebimento da referida Licença em um prazo máximo de 30 dias no Diário Oficial da União e em jornal de grande circulação. A não publicação desta licença no prazo estipulado pode levar a suspensão e ou cancelamento de mesma.

Atenciosamente,


Jorge Luiz Britto Cunha Reis

Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

100



Fis.: 653
Proc.: 00.3534/00-42
Rubr.: 8



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

OFÍCIO Nº 81/2005 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 14 de fevereiro de 2005.

A Sua Senhoria o Senhor
NOEME MOREIRA OLIVEIRA
Chefe do Departamento de Licenciamento Estratégico
Instituto Ambiental do Paraná
R. Engenheiro Rebouças, 1206
80215-100 – Curitiba/PR
Fone: (41) 3334715/ Fax: (41) 3336161

Senhor Chefe

Reportando-me ao processo de licenciamento ambiental da América Latina Logística do Brasil S/A, encaminho a Licença de Instalação nº299/2005 referente a implantação dos pátios de cruzamento dos kms 287 (286+190 a 287+650, com 1460m de extensão), 390 (389+320 a 390+790, com 1470m de extensão), 419 (417+840 a 419+300, com 1460m de extensão), 447 (446+600 a 448+060, com 1460m de extensão) e 533 (531+700 a 533+160 com 1460m de extensão) do trecho Uvaranas – Apucaranas, no Estado do Paraná, com validade de um ano.

Atenciosamente,

Jorge Luiz Britto Cunha Reis
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos



6



Fis.: 654
Proc.: 3534/00-42
Rubr.: 5116



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

MEMORANDO Nº 70/2005-COAIR/CGLIC/DILIQ

Em 14 de fevereiro de 2005.

**Ao: Ao Chefe do Núcleo de Licenciamento da GEREX – Ibama no Paraná
Sr. Sérgio Roberto Xavier**

Assunto: Licenciamento Ambiental da ALL.

Senhor Chefe,

Reportando-me ao processo de licenciamento ambiental da América Latina Logística do Brasil S/A, encaminho a Licença de Instalação nº299/2005 referente a implantação dos pátios de cruzamento dos kms 287 (286+190 a 287+650, com 1460m de extensão), 390 (389+320 a 390+790, com 1470m de extensão), 419 (417+840 a 419+300, com 1460m de extensão), 447 (446+600 a 448+060, com 1460m de extensão) e 533 (531+700 a 533+160 com 1460m de extensão) do trecho Uvaranas – Apucaranas, no Estado do Paraná, com validade de um ano.

Atenciosamente,

Jorge Luiz Britto Cunha Reis

Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

Fls.: 655
Proc.: 353410
Rubr.: SAR

RELATÓRIO DE VISTORIA – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 25 de fevereiro de 2005.

Dos Técnicos: Géza de Faria Árbocz
Ludmila Ladeira Alves de Brito
Tereza Cristina Lampert Conde

Ao: Dr. Jorge Luiz Britto Cunha Reis
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

Data da Vistoria: 29/11 a 03/12/2004.

Assunto: Relatório de vistoria realizada na América Latina Logística do Brasil S/A, com vistas à regularização ambiental do empreendimento.

INTRODUÇÃO

1. Entre os dias 29/11 e 03/12/2004, realizou-se vistoria em mais um trecho da malha ferroviária da América Latina Logística, compreendendo os trechos Harmonia (PR) – Joaquim Murtinho (PR), São Francisco do Sul (SC) – Mafra (SC), Mafra (SC) – Lages (SC), Lages (SC) – Santa Tereza (RS) e Santa Tereza – General Luz (RS), com vistas à regularização ambiental da ferrovia e suas unidades de apoio.

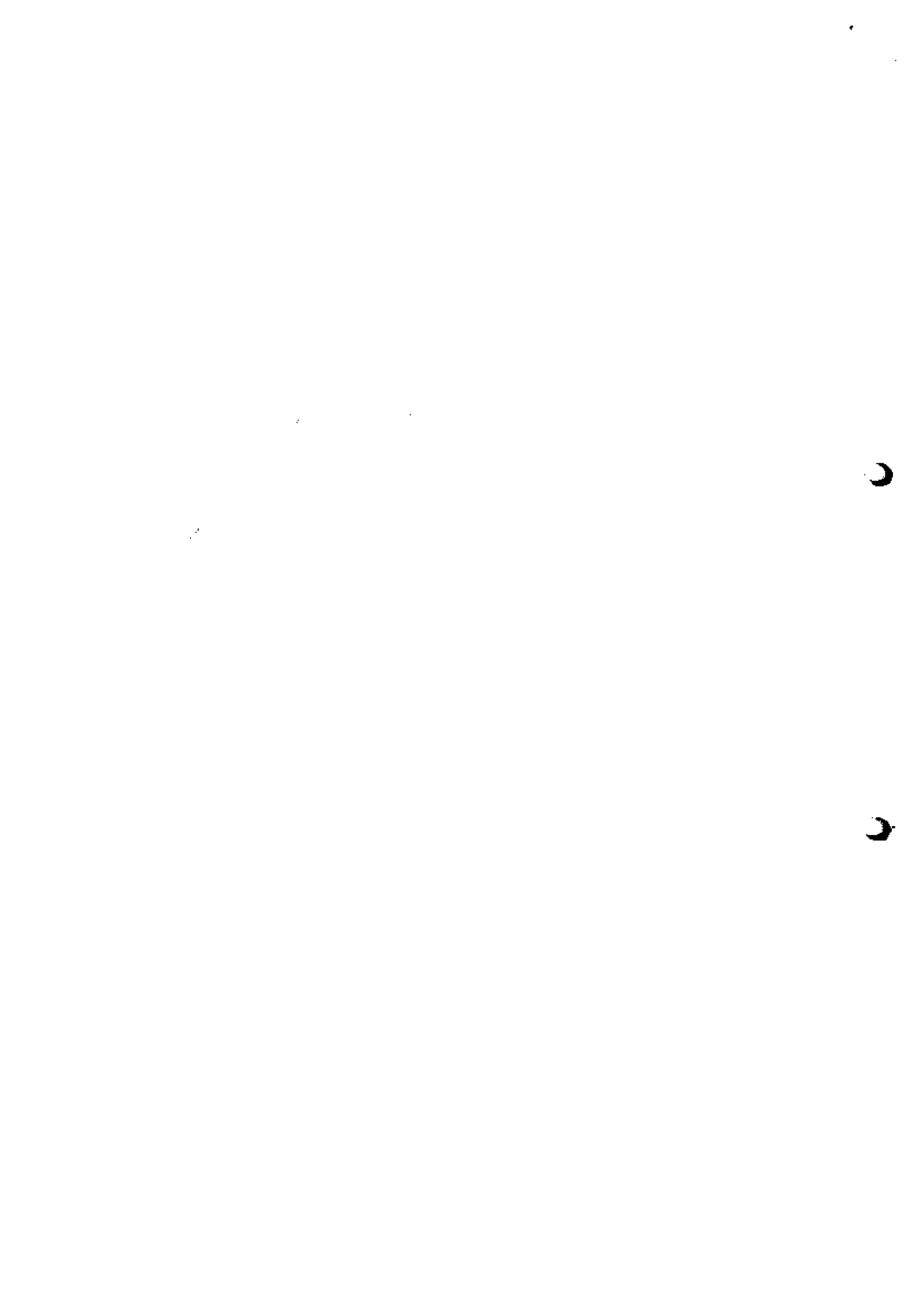
DESENVOLVIMENTO DA VISTORIA

TRECHO HARMONIA / PR – JOAQUIM MURTINHO / PR

2. A vistoria iniciou-se em 29/11/04 no pátio de Harmonia (FIGURA 01), que se encontra dentro da indústria KLABIN, sendo que este ramal serve exclusivamente a esta empresa, gerando um movimento de um trem a cada 36 horas. Representantes da ALL presentes na vistoria informaram que neste trecho a linha é da ALL, mas a manutenção do mesmo é de inteira responsabilidade da KLABIN, mediante acordo entre as empresas. Por este trecho é feito o transporte de madeira para KLABIN.

3. O pátio de Harmonia (ponto 1 da TABELA 1), no km 116 deste trecho, possui duas linhas operacionais, onde é realizado o carregamento das composições com toras de madeira. Neste pátio pôde ser observado o entupimento do sistema de drenagem, com acúmulo de água (estagnada) nas canaletas. Também pôde ser observada neste pátio e em

[Assinaturas manuscritas]



todo o trecho, grande quantidade de vegetação rasteira na linha e de roçada na faixa de domínio da ferrovia (FIGURA 02).

4. Ainda no km 116, próximo a via, observou-se a estação de Harmonia e galpões abandonados. (ponto 03 da TABELA 1)

5. A via permanente denota baixa taxa de manutenção, o que pode ser indicado: pela grande quantidade de dormentes em estado precário (mesmo que dentro da taxa máxima permitida de 30%); pelo tipo de fixação utilizada (pregos de linha); pelo desgaste dos trilhos; e pelo grande número de vezes, quanto foi possível visualizar, deformações nos trilhos com conseqüente alteração na bitola.

6. No km 108, aproximadamente, observou-se um pequeno escorregamento de talude com acúmulo de terra na linha.

7. Aproximadamente no km 107+500, pôde ser observada uma área de queimada recente, à direita da ferrovia (direção Joaquim Murtinho / PR).

8. No km 104+100 (ponto 05 da TABELA 1), onde a linha férrea passa ao lado de uma elevação do terreno, pôde-se observar uma grande erosão ocorrendo em uma das faces do talude, o que pode comprometer sua estabilidade.

9. No km 98+150 observou-se escorregamento de talude em ambos os lados da ferrovia, sendo mais crítico o lado direito (direção Joaquim Murtinho / PR), que levou terra para a linha. (FIGURA 03)

10. Na altura do km 97+900 pôde-se observar uma área utilizada para 'bota-fora' abandonada, à direita da ferrovia (direção Joaquim Murtinho / PR).

11. Aproximadamente no km 90, à esquerda da ferrovia (direção Joaquim Murtinho/PR), observou-se várias casas abandonadas pertencentes à RFFSA (FIGURA 04, ponto 7 da TABELA 1). E também, a antiga estação de Olaria e a respectiva caixa d'água.

12. No km 89 observou-se um talude instável com sinais de escorregamento recente e parcialmente coberto por uma lona, colocada com o intuito de reduzir o impacto de novas chuvas sobre o já desprotegido talude. Este é um ponto considerado crítico. (FIGURA 05)

13. No km 87+300, à esquerda da ferrovia (direção Joaquim Murtinho / PR), observou-se um talude desprotegido aparentemente instável (FIGURA 06). Neste trecho puderam ser observadas várias marcas de patas de felino nos trilhos, indicando a presença de animais silvestres no trecho e em contato constante com a ferrovia.

14. No km 73+800 observou-se o primeiro caso de invasão da faixa de domínio, e nos kms 75 e 69 (aproximadamente) puderam ser observadas mais casas da antiga RFFSA abandonadas. (pontos 10 e 11 da TABELA 1)

15. No km 68 encontra-se o pátio de Barro Preto, onde há o armazenamento a descoberto e é realizado o carregamento de madeira. Neste ponto a vistoria teve de ser interrompida por alguns instantes para a retirada de terra da via férrea por funcionários da ALL, que impedia a passagem do auto de linha (FIGURA 07). De acordo com o responsável pelo trecho, este problema é constante em épocas de chuva, sendo que a responsabilidade da manutenção do trecho seria da empresa responsável pelo armazenamento das toras.

16. Neste mesmo local foi observado o acúmulo de sucata na faixa de domínio, pertencente à mesma empresa responsável pelo armazenamento da madeira em toras. (FIGURA 08)

17. Ainda neste contexto pôde-se constatar que as casas da rede existentes em Barro Preto estão alugadas para uma empresa de processamento de madeira (fábrica de compensados - FIGURA 10), e que novos prédios teriam sido construídos na faixa de domínio da ferrovia visando à ampliação desta empresa (FIGURA 09). Além da interferência das estruturas físicas, observou-se um grande número de produtos deste processamento estocados muito próximo à via, além de empoçamentos de produtos químicos (provavelmente), ao lado dos trilhos.

18. No km 53+765 inicia-se o pátio de cruzamento de Ventania (ponto 15 da TABELA 1), onde se encontravam abandonadas casas da rede e a antiga estação. Foram observados, parados neste pátio, vagões de transporte de madeira da ALL cobertos de serragem (FIGURA 11). O final do pátio foi referenciado pelo ponto 16 da TABELA 1.



19. No km 39+200 localizava-se a estação de Romário Martins (ponto 19 da TABELA 1) que se encontrava abandonada, assim como as casas da RFFSA próximas a ela.
20. No km 18, o pátio Castelar de Carvalho está desativado (ponto 26 da TABELA 1), e a estação e sua caixa d'água abandonadas.
21. No km 0 deste trecho localiza-se o pátio de cruzamento Joaquim Murtinho (referenciado pelos pontos 38 e 39 da TABELA 1), que já está englobado no relatório de vistoria para o licenciamento ambiental da ALL nos trechos do Estado do Paraná.
22. Vale destacar que nos km 46+050 e 34+100, aproximadamente, os taludes apresentavam sinais de instabilidade e pequenos escorregamentos em ambos os lados da via.
23. Na TABELA 1 podem ser observados vários pontos coletados referentes às drenagens de córrego sob aterro. Estas drenagens foram implantadas na época da construção, e seu tamanho depende, obviamente, da vazão do córrego ou rio canalizado. Estes pontos foram destacados por se entender que essa canalização de cursos d'água corresponde a um passivo ambiental importante, por poder causar redução ou até interrupção do fluxo gênico.
24. Em todo o trecho foram observadas 61 passagens de nível, 2 túneis (pontos 04 e 09 da TABELA 1), 4 pontes sobre corpos d'água, 3 passagens inferiores e 3 passagens superiores.

TABELA 1 – Pontos de GPS coletados para o trecho Harmonia (PR) – Joaquim Murtinho (PR)

Ponto	Coordenada X	Coordenada Y	Km	Descrição
001	-24.303428	-50.598855	116	Pátio de Harmonia
002	-24.306019	-50.588469	-	Barragem
003	-24.304077	-50.580600	116	Galpão e estação de Harmonia abandonados, triângulo para virada de composições
004	-24.293353	-50.513921	106+200	Túnel
005	-24.274148	-50.505703	104+100	Erosão grande atrás do talude
006	-24.263495	-50.477025	98+200	Escorregamento de talude (ambos os lados)
007	-24.228840	-50.442988	90	Casas da RFFSA abandonadas
008	-24.218873	-50.422169	~ 87	Escorregamento de talude
009	-24.214743	-50.376529	81+700	Túnel (400m)
010	-24.192287	-50.337954	75	Casas abandonadas da RFFSA
011	-24.166806	-50.303407	-	Passagem de nível e casas próximas à via
012	-24.169580	-50.301379	68	Estação de Barro Preto
013	-24.204786	-50.262096	~ 61	Talude com contenção
014	-24.216480	-50.265932	60+05	Passagem superior
015	-24.250206	-50.242762	53+765	Início do pátio de cruzamento de Ventania
016	-24.252395	-50.238487	-	Fim do pátio de cruzamento de Ventania
017	-24.253570	-50.236885	-	Cruzamento (passagem de nível) com a rodovia PR-040
018	-24.285402	-50.194595	40+25	Escorregamento de taludes de ambos os lados
019	-24.291426	-50.135577	39+200	Estação de Romário Martins (abandonada)
020	-24.291265	-50.088531	32+300	Drenagem de córrego sob aterro
021	-24.289393	-50.080871	-	Drenagem de córrego sob aterro
022	-24.286732	-50.049146	-	Drenagem de córrego sob aterro
023	-24.286990	-50.046807	-	Drenagem de córrego sob aterro
024	-24.298185	-50.031078	-	Drenagem de córrego sob aterro
025	-24.308077	-50.016680	20+600	Drenagem de córrego sob aterro (aterro alto)
026	-24.305974	-50.005769	~18	Estação de Castelar de Carvalho (antigo pátio de cruzamento)
027	-24.311033	-50.001923	-	Drenagem de córrego sob aterro
028	-24.328714	-49.982901	-	Drenagem de córrego sob aterro
029	-24.337672	-49.971753	13+100	Ponte
030	-24.367681	-49.931569	-	Ponte
031	-24.367557	-49.929782	-	Drenagem de córrego sob aterro
032	-24.366586	-49.927170	-	Drenagem de córrego sob aterro
033	-24.363019	-49.918764	-	Ponte
034	-24.359044	-49.909044	-	Drenagem de córrego sob aterro

Handwritten signature and initials



035	-24.359661	-49.907225	-	Drenagem de córrego sob aterro
036	-24.362734	-49.896116	-	Drenagem de córrego sob aterro
037	-24.364703	-49.891652	-	Drenagem de córrego sob aterro
038	-24.371221	-49.887951	0	Início do pátio de cruzamento de Joaquim Murinho
039	-24.383243	-49.881251	0	Fim do pátio de cruzamento de Joaquim Murinho

TRECHO SÃO FRANCISCO DO SUL / SC – MAFRA / SC

25. Este trecho foi vistoriado em 30/11/04. A movimentação diária é de oito composições, quatro descendo e quatro subindo.

26. O ponto de partida foi no Porto Organizado de São Francisco do Sul, onde está localizado o pátio de manobra que possui hoje oito linhas operacionais. No Porto chegam óleo vegetal, granéis e às vezes fertilizantes. A FIGURA 12 ilustra o posto de abastecimento existente neste pátio, que possui capacidade de armazenamento para 10.000 litros, e é utilizado apenas para abastecer as locomotivas responsáveis pela manobra de composições. A FIGURA 13 ilustra a estação de São Francisco do Sul, utilizada pelo Porto e como escritório da via permanente. A TERLOG, empresa que opera o embarque no berço 501, é parceira da ALL, e opera 4 pequenos rabichos para descarregamento de carga em seu silo de armazenamento (FIGURA 14).

27. A linha da ALL sai dupla de dentro do pátio e assim segue até a primeira grande passagem de nível. Próximo à saída deste pátio, à esquerda da ferrovia (direção Mafra/SC), observou-se à proximidade das edificações à faixa de domínio da ferrovia, que vem desde a época da RFFSA (FIGURAS 15 e 16). Dentro da cidade de São Francisco do Sul a ferrovia cruza 12 vezes com vias de tráfego, maiores ou menores, indicando a grande interferência urbana existente neste subtrecho.

28. De acordo com os responsáveis pelo trecho, dentro de São Francisco do Sul a faixa de domínio varia de 5 a 10m de cada lado, enquanto que para os demais trechos da ferrovia em Santa Catarina e Rio Grande do Sul esta faixa oscila em torno de 40m.

29. Na saída da cidade de São Francisco do Sul a ferrovia cruza o Canal do Linguado (FIGURA 17), ao lado da rodovia BR 280, sobre o aterro construído na época da instalação da rodovia, e que é objeto de processo de licenciamento no IBAMA para abertura do aterro.

30. Os pontos 42 e 43 da TABELA 2 referenciam o início e o fim de um pátio de cruzamento próximo ao km 4 deste trecho.

31. Aproximadamente na altura do km 11+500, ao lado da ferrovia, está instalada a sede da empresa CLA, que instalou um novo ramal para ser ligado à ferrovia, sem o conhecimento da ALL. A entrada deste ramal está referenciada pelo ponto 46 da TABELA 2.

32. Neste mesmo ponto foram observados funcionários da ALL fazendo manutenção da via férrea, com a execução de troca de dormentes.

33. No km 22+100 existe a saída de um ramal para escoamento de sucata, separado da via principal por uma cerca. (ponto 51 da TABELA 2)

34. Em seguida, no km 22+954 inicia-se o pátio de cruzamento de Araquari (460m) (ponto 52 da TABELA 2), cuja estação está sendo utilizada pelos bombeiros. Neste pátio, à direita da ferrovia (direção Mafra/SC), existiam muitas casas da RFFSA, ocupadas em sua maioria. Ainda neste local, existem duas passagens de nível para a transposição de pedestres. (FIGURA 18) O pátio finda no km 23+413 (ponto 53 da TABELA 2).

35. Próximo ao km 27 existe uma ponte ferroviária sobre uma área de mangue, relativamente preservada, referenciada pelo ponto 55 da TABELA 2.



36. No km 31+750 existe uma passagem de nível destinada ao cruzamento de automóveis que foi implantada após uma curva, quase sem visibilidade para as composições que trafegam no sentido São Francisco do Sul – Mafra e sem qualquer tipo de sinalização ou aviso de "apite", caracterizando uma situação de risco para a ferrovia e também para a comunidade.

37. Aproximadamente a partir do km 34, na entrada do município de Joinville, observou-se novamente interferência urbana com a ferrovia. Também foram observados funcionários da ALL fazendo manutenção da via férrea (FIGURA 20); e existência de edificações muito próximas à faixa de domínio da ferrovia, à esquerda da ferrovia (direção Mafra/SC) (FIGURA 21), além de uma passagem de nível (FIGURA 19). Dentro da cidade foram observadas aproximadamente 22 passagens de nível, entre aquelas asfaltadas e as destinadas somente ao trânsito de pedestres.

38. No km 39+950 observou-se a passagem de nível que estava sendo monitorada por um guarda da prefeitura de Joinville, controlando o trânsito de veículos.

39. No km 40, ainda dentro da cidade de Joinville, observou-se a entrada de um ramal particular inoperante, parcialmente desmontado.

40. A entrada do pátio de Joinville está referenciada pelo ponto 61 da TABELA 2. Este pátio não serve apenas para o cruzamento, mas também para o carregamento e descarregamento de containers. A estação (FIGURA 22) estava sendo reformada pela Prefeitura para sua futura utilização como museu e centro cultural. O final do pátio está referenciado pelo ponto 62 da TABELA 2.

41. No km 44 inicia-se um pátio de cruzamento (pontos 52 e 53 da TABELA 2) destinado ao desmembramento de composições, para que estas entrem na área urbana de São Francisco do Sul com um menor número de vagões, evitando assim, que o transtorno do cruzamento nas passagens de nível seja maior. Para este pátio existe uma locomotiva exclusiva. Próximo a sua área, à direita da ferrovia (direção Mafra/SC), pôde ser observada uma área de mangue.

42. Entre os km 45+400 e 46+700 pôde ser observada a marca nos dormentes, de ocorrência de descarrilamento de composição.

43. Nesta região se começa a observar a presença de floresta ombrófila de baixada, com algumas áreas bem conservadas margeando a ferrovia (entre os km 47 e 55 aproximadamente).

44. A partir do km 56 iniciam-se extensas plantações de arroz às margens da ferrovia.

45. No km 60+500 (ponto 73 da TABELA 2) inicia-se o novo pátio de cruzamento de Guaramirim, instalado aproximadamente há 3 anos, pois o antigo era muito pequeno para as composições atuais (conforme informação dada por representantes da ALL presentes na vistoria). Dentro do pátio a ferrovia cruza com a tubulação de gás da Petrobrás (ponto 74 da TABELA 2), onde será feito um reforço da infra-estrutura da ferrovia para aumentar a segurança do tráfego neste ponto. Este pátio é interceptado por 2 passagens de nível voltada ao trânsito de pedestres. O fim do pátio encontra-se no km 62+200 (ponto 75 da TABELA 2).

46. O antigo pátio de cruzamento de Guaramirim inicia-se no km 66+689 (ponto 77 da TABELA 2) e termina no km 67+151 (ponto 78 da TABELA 2), e sua estação foi comprada pela Prefeitura de Guaramirim e vem sendo utilizada pela mesma.

47. Dentro da cidade de Guaramirim a ferrovia cruza com 15 passagens de nível aproximadamente.

48. No km 73, na cidade de Jaraguá do Sul, à esquerda da ferrovia (direção Mafra/SC), se localizava uma fábrica de bombas e transformadores.

49. Dentro da cidade de Jaraguá do Sul a ferrovia cruza aproximadamente 20 passagens de nível, sendo que sete destas são cruzamentos com ruas da cidade controladas por cancelas e guardas da Prefeitura, como pode ser visto na FIGURA 23.

50. A via cruza o rio Jaraguá do Sul – juntamente com a ponte rodoviária e a passarela de pedestres. (ponto 81 da TABELA 2)

51. No km 77 inicia-se o pátio de cruzamento de Jaraguá do Sul (pontos 82 e 83 da TABELA 2). Ressalta-se que a estação deste pátio está abandonada.



52. A Prefeitura de Jaraguá do Sul solicitou a ALL o corte de 1 figueira e 3 palmeiras existentes na faixa de domínio da ferrovia, com a justificativa de que estas árvores atrapalhando a visão dos veículos que atravessam a passagem de nível. Esclarecemos à ALL que dentro da área urbana e fora de APP, a Prefeitura tem autonomia e autoridade para autorizar e executar a remoção das árvores.

53. No km 79+700 foram observados funcionários da ALL fazendo manutenção da via férrea, com a execução de troca de trilhos.

54. Por volta do km 88 o traçado da ferrovia acompanha a Área de Preservação Permanente - APP do rio Itapocuzinho.

55. No km 95+400 inicia-se o pátio de cruzamento e manobra de Corupá (ponto 92 da TABELA 2), que possui quatro linhas. Sua estação é utilizada pela ALL como escritório da via permanente. Neste pátio existia estrutura de abastecimento de locomotivas (FIGURA 24), e um depósito da via permanente (FIGURA 25).

56. O posto de abastecimento de Corupá é composto: por dois *pits* de abastecimento (FIGURAS 26 e 27); e uma área de tancagem de óleo diesel, abastecida por caminhões ou vagões tanque. A área de armazenamento está toda contida em uma bacia de contenção murada, que destina a água coletada no sistema de drenagem para um separador água/óleo. A área de abastecimento possui uma "bandeja" de concreto, para aparar possíveis vazamentos durante o abastecimento das locomotivas.

57. No km 96, novamente, foram observados funcionários da ALL fazendo manutenção da via férrea, com a execução de troca de dormentes.

58. No km 109+800, à esquerda da ferrovia (direção Mafra/SC), algumas árvores na faixa de domínio (embaúba e ingá) ameaçam cair sobre a linha. (ponto 100 da TABELA 2) (FIGURAS 28 e 29). Além destas duas árvores, observamos que no trecho da subida da serra a ferrovia atravessa diversos fragmentos de floresta ombrófila de encosta em estágio médio a avançado de regeneração que se desenvolve sobre e até mesmo nos taludes situados ao longo da linha férrea. Neste trecho é comum a ocorrência de quedas de árvores principalmente durante a época das chuvas. A ALL indagou sobre o procedimento correto a ser adotado para remover, sendo recomendado que ela protocolasse junto a DILIQ/IBAMA pedido formal de supressão de árvores nativas isoladas acompanhado de respectivo relatório técnico assinado por profissional habilitado contendo a localização, identificação e quantificação do material lenhoso a ser suprimido além de plantas e fotos.

59. No km 112+603 inicia-se o próximo pátio de cruzamento denominado Rio Natal (ponto 103 da TABELA 2). Este pátio possui apenas duas linhas, e sua estação estava abandonada, assim como as casas da RFFSA existentes no local. O pátio termina no km 113+400 (ponto 104 da TABELA 2).

60. Logo à frente, no km 113+600, aproximadamente, observaram-se várias casas da RFFSA cedidas a Associação Brasileira de Preservação da Memória Ferroviária - ABPMF, no Estado de Santa Catarina.

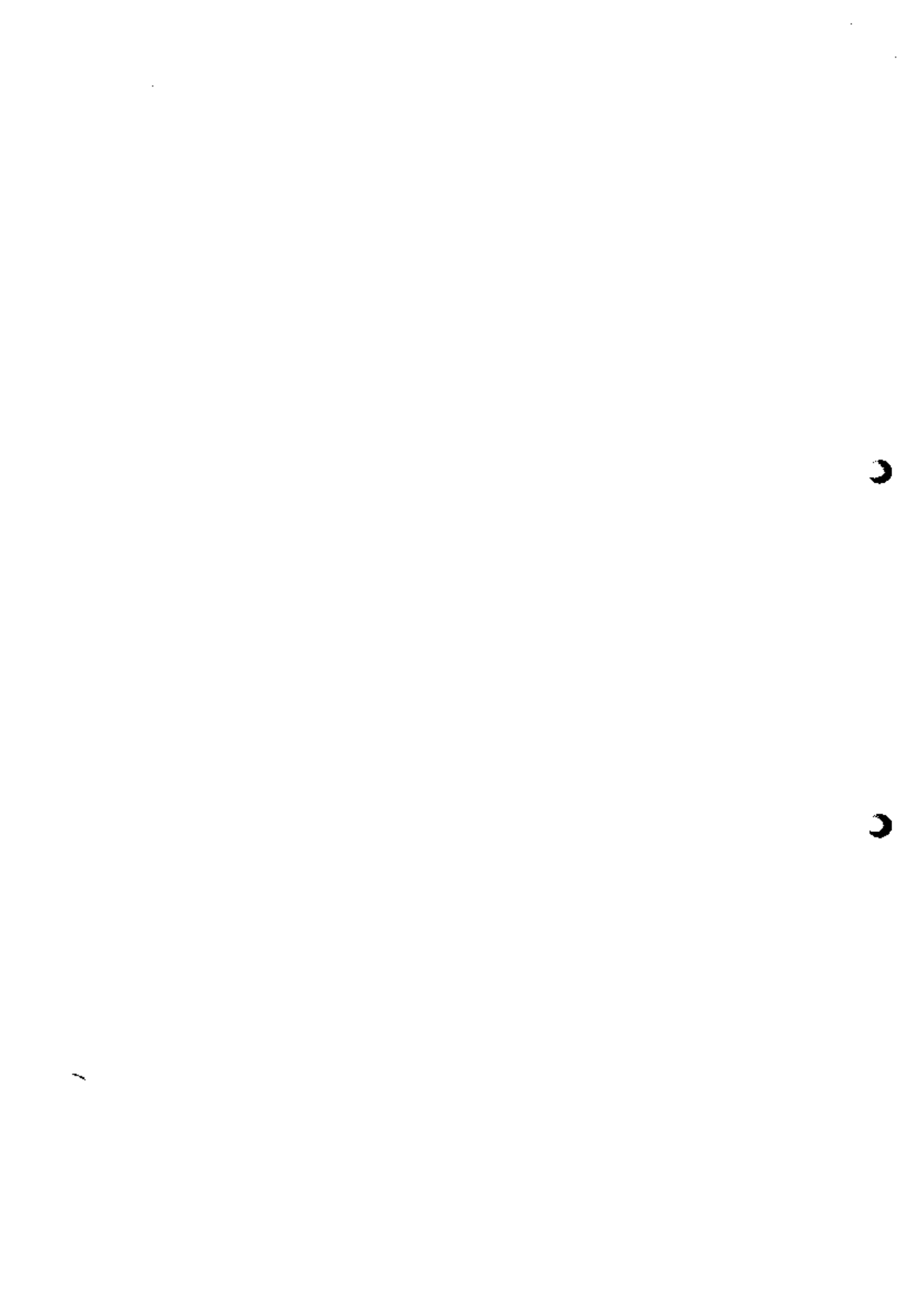
61. Em vários pontos da via, por exemplo, nos km 116+750 e 118+950 a ALL optou pela estabilização dos taludes dos aterros por meio de enrocamentos.

62. No km 127+500 foram observados na faixa de domínio pinheiros (*Pinus elliotii*) caindo sobre a linha, oferecendo risco à operação. No caso de árvores exóticas situadas fora de APP, o corte pode ser feito sem a necessidade de autorização por parte do IBAMA, sendo esta a orientação repassada aos técnicos da ALL durante a vistoria.

63. No km 132 encontra-se o pátio de Rio Vermelho (pontos 112 e 113 da TABELA 2) que é utilizado tanto para cruzamento quanto para formação de composições. Sua estação é utilizada pela ALL como escritório de apoio e alojamento.

64. Mais à frente, próximo ao km 138, encontra-se a estação de Serra Alta (município de São Bento do Sul), atualmente abandonada e em ruínas.

65. No km 143 foram observados funcionários da ALL fazendo manutenção da via férrea, com a execução de troca de dormentes e trilhos; assim como no km 149+800, somente com a execução de troca de dormentes.



66. Entre os km 154+513 e 155+072 (pontos 125 e 126 da TABELA 2) localizava-se o pátio de cruzamento de Rio Negrinho, onde existia uma série de vagões e locomotivas doadas pela RFFSA a Associação Brasileira de Preservação da Memória Ferroviária – ABPMF, no Estado de Santa Catarina (FIGURAS 30, 31 e 32). Sua estação estava sendo usada como Museu desta Associação.
67. Mais adiante, entre os km 161 e 171, puderam ser observados uma série de taludes instáveis, alguns com sinal de escorregamento recente.
68. O pátio de cruzamento de Avencal inicia-se no km 172+134 (ponto 132 da TABELA 2) e termina no km 173+400. Sua estação estava abandonada e em ruínas.
69. No km 195+900 (ponto 137 da TABELA 2) ainda há vestígios de um acidente ocorrido no final de 2004, quando uma composição descarrilou e tombaram duas locomotivas, um vagão de óleo diesel e cinco vagões de óleo vegetal.
70. Ainda no km 195+900, à direita da ferrovia (direção Mafra/SC), constatou-se uma erosão decorrente de uma queda de barreira (FIGURA 33); e à esquerda da ferrovia (direção Mafra/SC), o solo proveniente desta queda de barreira ainda não retirado da faixa de domínio da ferrovia (FIGURA 34). Este é outro ponto considerado crítico.
71. Logo à frente, no km 196+700, observou-se um acúmulo de soja apodrecendo ao lado da linha, próximo a uma caixa d'água abandonada.
72. Já no km 198+700, à direita da ferrovia (direção Mafra/SC), observou-se uma área queimada na faixa de domínio da ferrovia.
73. No km 199 encontra-se o pátio Cruz Lima, onde se observaram vagões da RFFSA guardados.
74. No km 206+200 (ponto 143 da TABELA 2) também ocorreu outro acidente, apenas com o tombamento da composição, sem vazamento de combustível ou produto.
75. No km 208+300 foi observada uma captação de água.
76. No km 212, o pátio de cruzamento e manobra de Mafra finaliza a quilometragem deste trecho. Na entrada do pátio observou-se um talude desnudo aparentemente instável. No interior do pátio encontra-se, à esquerda da ferrovia, uma área de armazenamento de sucata, e uma estação abandonada.
77. Neste trecho pôde ser observado, em várias curvas, a fixação entre dormentes, que se destina a manter a geometria da via estável. É notável também, a constância de pontos do sistema de drenagem entupidos, e conseqüente o acúmulo de água, o que indica ausência de monitoramento e manutenção deste sistema.
78. Em todo o trecho foram observadas 239 passagens de nível, 3 túneis (pontos 99, 107 e 109 da TABELA 2), 49 pontes sobre corpos d'água, 8 passagens inferiores e 7 passagens superiores.

TABELA 2 – Pontos de GPS coletados para o trecho São Francisco do Sul (SC) – Mafra (SC)

Ponto	Coordenada X	Coordenada Y	Km	Descrição
040	-26.239291	-48.631021	0+000	Saída do Porto de São Francisco do Sul
041	-26.241646	-48.634900	-	Ponte
042	-26.254939	-48.643676	-	Ponte
043	-26.263082	-48.644695	-	Ponte
044	-26.275184	-48.639856	-	Início de pátio de cruzamento
045	-26.285226	-48.634883	-	Fim de pátio de cruzamento
046	-26.293139	-48.635930	-	Entrada do ramal da CLA
047	-26.329188	-48.647677	-	Ponte
048	-26.334413	-48.651749	-	Ponte
049	-26.358788	-48.661174	-	Canal do Linguado
050	-26.370622	-48.701214	21+900	Drenagem de córrego sob aterro
051	-26.371175	-48.710065	22+100	Ramal de saída para armazenamento de sucata
052	-26.372554	-48.718519	22+954	Início do pátio de cruzamento de Araquari
053	-26.375939	-48.721201	23+413	Fim do pátio de cruzamento de Araquari
054	-26.382177	-48.726196	24+400	Drenagem de córrego sob aterro

[Handwritten signatures and marks]



Fis.: 667
 Proc.: 3534/00
 Rubr.: *de*

055	-26.384441	-48.751081	-	Ponte sobre área de mangue
056	-26.375418	-48.776176	30+200	Ponte
057	-26.350152	-48.806420	-	Ponte
058	-26.349369	-48.810728	-	Ponte
059	-26.338780	-48.824648	-	Ponte
060	-26.323336	-48.839411	-	Ponte
061	-26.321877	-48.844695	-	Entrada do pátio de cruzamento de Joinville
062	-26.321474	-48.852007	-	Saída do pátio de cruzamento de Joinville
063	-26.327203	-48.864307	-	Passagem inferior - cruzamento com córrego
064	-26.329483	-48.865654	-	Ponte, que apresentava dormentes em estado muito ruim
065	-26.345088	-48.876967	45+600	Ponte
066	-26.357856	-48.882922	47+400	Ponte
067	-26.373096	-48.905033	50+000	Ponte
068	-26.386689	-48.921969	52+700	Ponte
069	-26.413259	-48.932327	-	Ponte
070	-26.418077	-48.937971	-	Ponte
071	-26.423548	-48.941259	58+200	Ponte / Passagem de Nível
072	-26.437968	-48.945835	59+500	Ponte
073	-26.448530	-48.941699	60+500	Início do pátio de cruzamento de Guaramirim
074	-26.455375	48.946543	-	Local de cruzamento com tubulação da Petrobrás
075	-26.456325	-48.951049	62+200	Fim do pátio de cruzamento de Guaramirim
076	-26.469892	-48.983122	-	Ponte
077	-26.471930	-48.989002	66+689	Início do antigo pátio de Guaramirim (desativado)
078	-26.472654	-48.994683	67+151	Fim do antigo pátio de Guaramirim (desativado)
079	-26.477343	-49.021644	70+400	Ponte
080	-26.478856	-49.054973	-	Ponte
081	-26.484730	-49.075953	-	Ponte sobre o rio Jaraguá do Sul
082	-26.480213	-49.083560	77+000	Início do pátio de cruzamento de Jaraguá do Sul
083	-26.477799	-49.090834	-	Fim do pátio de cruzamento de Jaraguá do Sul
084	-26.474178	-49.101616	-	Ponte
085	-26.464013	-49.120349	-	Ponte
086	-26.457457	-49.144263	-	Ponte
087	-26.454282	-49.156800	-	Ponte
088	-26.449813	-49.167652	-	Estação de Nereu Ramos
089	-26.441649	-49.210095	-	Ponte
090	-26.438720	-49.225314	91+900	Ponte
091	-26.431623	-49.236370	-	Ponte
092	-26.427390	-49.238553	95+400	Início do pátio de cruzamento e manobra de Corupá
093	-26.420846	-49.243402	-	Fim do pátio de cruzamento e manobra de Corupá
094	-26.420357	-49.245495	-	Ponte
095	-26.404613	-49.251277	-	Ponte
096	-26.383091	-49.276120	106+200	Ponte
097	-26.375002	-49.289096	-	Ponte
098	-26.371220	-49.292041	-	Ponte (grande)
099	-26.373821	-49.287787	-	Túnel em curva
100	-26.362438	-49.291092	109+800	Árvores com risco de tombamento
101	-26.360866	-49.288957	-	Drenagem de córrego sob aterro
102	-26.356130	-49.287160	-	Drenagem de córrego sob aterro
103	-26.354906	-49.290480	112+603	Início do pátio de cruzamento de Rio Natal
104	-26.358855	-49.286790	113+400	Fim do pátio de cruzamento de Rio Natal
105	-26.338921	-49.306145	-	Ponte / Viaduto
106	-26.343325	-49.302175	121+900	Ponte
107	-26.337778	-49.314551	122+180	Túnel
108	-26.336845	-49.313049	122+500	Viaduto (passagem inferior)
109	-26.319212	-49.306660	125+700	Túnel
110	-26.300088	-49.318842	-	Ponte
111	-26.281817	-49.327103	130+600	Ponte
			130+700	Ponte
112	-26.279789	-49.334973	132+000	Início do pátio de cruzamento de Rio Vermelho
113	-26.285282	-49.340032	-	Fim do pátio de cruzamento de Rio Vermelho
114	-26.278957	-49.365212	-	Ponte
115	-26.278475	-49.368200	-	Ponte

de *de* *de*



Fis.: 663
 Proc.: 3534/02
 Rubr.: SCL

116	-26.275744	-49.383183	137+500	Ponte
117	-26.279891	-49.411881	-	Ponte
118	-26.286184	-49.446793	-	Ponte
119	-26.283705	-49.453408	-	Drenagem de córrego sob aterro
120	-26.282766	-49.462286	146+000	Ponte e Passagem de Nível
121	-26.286613	-49.480723	-	Ponte
122	-26.284349	-49.484618	-	Drenagem de córrego sob aterro
123	-26.269677	-49.499992	151+850	Talude arenoso, com sinais de escorregamento
124	-26.266228	-49.506252	-	Ponte
125	-26.260467	-49.515061	154+513	Início do pátio de cruzamento de Rio Negrinho
126	-26.257007	-49.518531	155+072	Fim do pátio de cruzamento de Rio Negrinho
127	-26.249861	-49.529056	-	Ponte
128	-26.237620	-49.559591	161+500 / 600	Talude com sinais de erosão e escorregamento
129	-26.236070	-49.563694	-	Ponte
130	-26.223184	-49.592764	169+900	Talude (à esq.) com sinais de escorregamento
131	-26.226661	-49.602908	171+600	Ponte
132	-26.221135	-49.603670	172+134 173+400	Início do pátio de cruzamento de Avencal Fim do pátio de cruzamento de Avencal
133	-26.210299	-49.629253	-	Ponte
134	-26.191272	-49.686101	-	Enrrocamento abaixo à direita
135	-26.184523	-49.690117	-	Ponte (grande)
136	-26.159788	-49.706280	192+300	Ponte
137	-26.172250	-49.724057	-	
138	-26.161269	-49.736310	195+900	Local de acidente (derramamento óleo vegetal)
139	-26.150368	-49.730404	199+454	Início do pátio de cruzamento de Cruz Lima
140	-26.145793	-49.729551	199+956	Fim do pátio de cruzamento de Cruz Lima
141	-26.133320	-49.751920	203+500	Área queimada
142	-26.119185	-49.758486	205+500	Talude arenoso, dos dois lados, com sinal de escorregamento
143	-26.116519	-49.765117	206+200	Local de acidente (tombamento de locomotiva)
144	-26.112721	-49.796670	206+300	Talude (área lateral totalmente desmontada)

TRECHO MAFRA / SC – LAGES / SC

79. O pátio de Mafra/SC é o km 0 do trecho percorrido até General Luz/RS. Entre Mafra/SC e Lages/SC o transporte de produtos feito pela ALL se diversifica mais – granéis sólidos, líquidos, fertilizantes, combustíveis e ferro gusa – embora o movimento se restrinja a quatro composições diárias.

80. Em Mafra está localizada a oficina de vagões da ALL, cuja vistoria está descrita em um item separado, no fim da descrição do trecho.

81. O trecho Mafra/SC a Lages/SC foi implantado pelo Batalhão Ferroviário, e toda a plataforma foi projetada para receber trilhos de bitola larga (1,6m); mas como toda a via foi instalada com bitola métrica, a plataforma é mais larga em muitos pontos. A faixa de domínio também é bem extensa, cerca de 40m para cada lado a partir do eixo da linha.

82. Em todo este trecho foi possível observar vários pontos onde foi realizado o corte da vegetação na faixa de domínio, e o material lenhoso foi deixado no local do corte (kms 18+400, 19+600, 22+600, 24+200, 28+300, 42+000, 45+800, 47+500, 50+200, 50+900, 50+900, 51+300, 52+000/500, 53+800, 59+400, 81+500, 89+650, 107+020, 110+680, 243, dentre outros).

83. No km 7+900, à esquerda da ferrovia (direção Lages/SC), foi observado um escorregamento de talude que levou pedras e terra para a linha, tendo sido desobstruído apenas o sistema de drenagem. (FIGURAS 37 a 39)

84. No km 10+207, a partir de uma grande passagem de nível, com cancela de acionamento manual, luz e sirene indicativas da passagem de composições, inicia-se o primeiro pátio de cruzamento deste trecho denominado M. Valentin (ponto 150 da TABELA 3). Sua estação é utilizada como escritório da via permanente, mas a antiga caixa d'água está

SCL 9



abandonada. O pátio possui três linhas, das quais apenas duas estão em uso, e uma passagem de nível. Neste pátio existe ainda armazenamento de dormentes usados. O pátio finda no km 11+564 (ponto 151 da TABELA 3).

85. Entre os kms 32+900 e 33+100 pôde ser observada uma grande quantidade de lixo na faixa de domínio, jogado na linha de cima do barranco pela população local.

86. A partir do km 35 até o km 67, a ferrovia cruza em vários pontos, áreas de plantação de milho, tanto do lado direito quanto do esquerdo da via.

87. No km 35 encontra-se o pátio de cruzamento de Itaiópolis, onde sua estação é utilizada pela ALL como escritório da via permanente.

88. No km 53+180 foi observado um detector de descarrilamento instalado na via férrea.

89. Mais adiante, no km 55+400, observou-se uma contenção de talude (pé do talude) feita com muro de gabião.

90. No km 65 (ponto 163 da TABELA 3), à direita e à esquerda da ferrovia (direção Lages/SC), constatou-se um grande escorregamento de terra, sendo que o solo proveniente deste escorregamento ainda não tinha sido retirado da via férrea e da faixa de domínio (FIGURAS 40 a 42). Este escorregamento aconteceu em setembro de 2004, e até o momento não haviam sido tomadas as devidas providências de correção do problema, apenas uma retirada parcial de material da via férrea. O problema se agrava cada vez mais, uma vez que a continuidade das chuvas leva ao empoçamento do trecho, visto a colmatação do lastro e ineficiência total do sistema de drenagem. Este é mais um ponto considerado crítico.

91. Ainda no km 65, à direita da ferrovia (direção Lages/SC), observou-se vestígio de mão pelada (*Procyon cancrivorus*) no local; além desta, foram observadas várias outras pegadas no local, mas não nítidas o suficiente para que fossem registradas. (FIGURA 43)

92. Logo à frente, no km 65+200, à esquerda da ferrovia (direção Lages/SC), constatou-se um talude instável com escorregamento. (FIGURAS 44 e 45)

93. Mais adiante, entre os km 66+656 e 67+856, encontra-se o pátio de cruzamento de Papanduva (pontos 164 e 165 da TABELA 3), o qual é composto por duas linhas. Sua estação estava abandonada. Deste ponto até o km 100, aproximadamente, o entorno da ferrovia se caracterizava por grandes áreas de culturas agrícolas, notavelmente o milho.

94. No km 86+958 inicia-se o pátio de cruzamento seguinte que é denominado Monte Castelo (ponto 170 da TABELA 3). As duas linhas em atividade no pátio são constituídas de dormentes de concreto, e sua estação é utilizada pela ALL como escritório da via permanente. Podem ser observados ainda neste pátio: o caminhão de verificação de linha estacionado, uma passagem de nível e uma série de casas da RFFSA sendo utilizadas por moradores particulares.

95. No km 101+400, aproximadamente, a ferrovia cruza uma grande área de plantação comercial de pinheiros (*Pinus elliotii*).

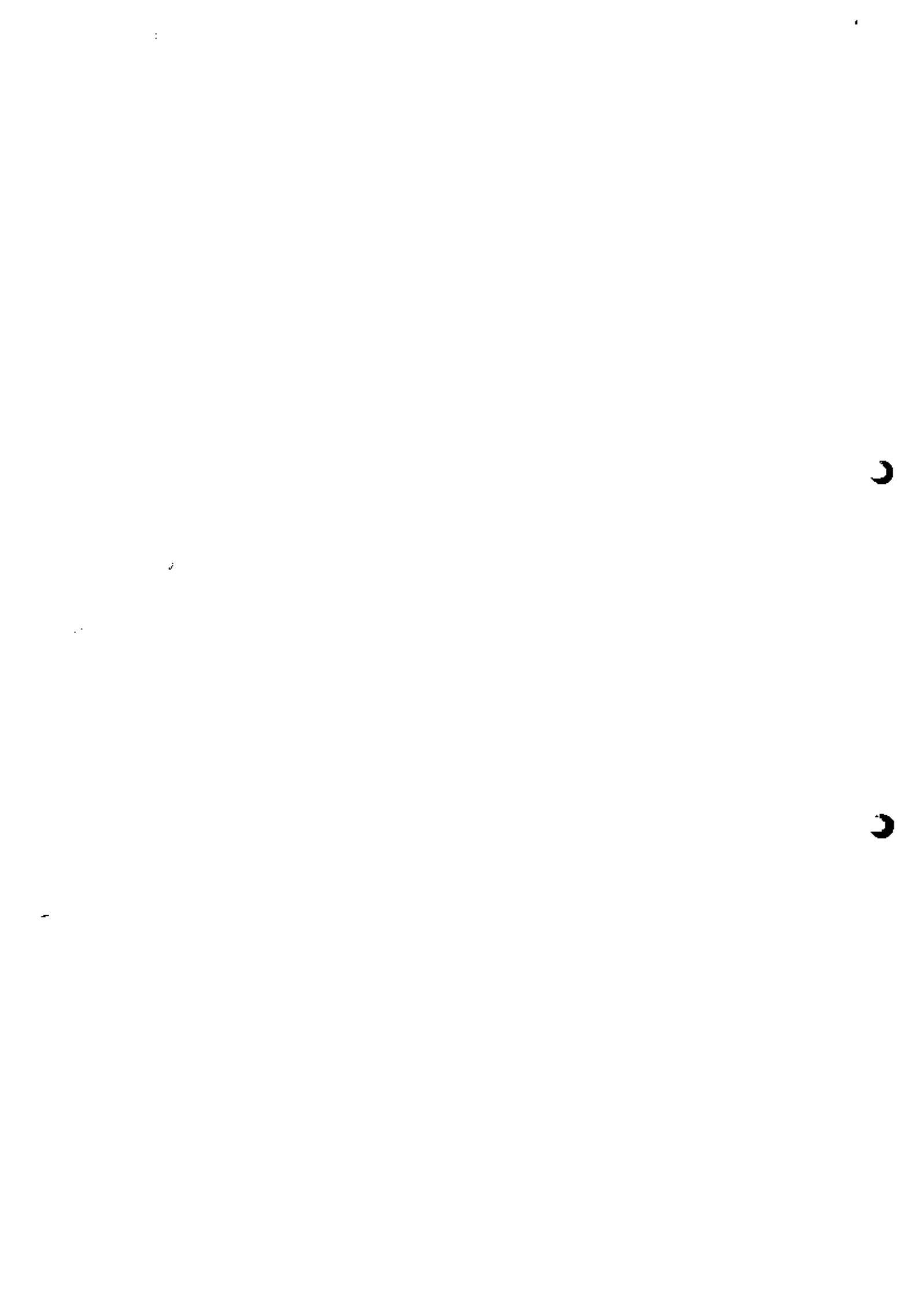
96. No km 107+50 foi observado outro detector de descarrilamento instalado na via férrea.

97. No km 108+272 inicia-se o pátio de cruzamento de Arigolândia (ponto 174 da TABELA 3), o qual possui duas linhas ativas. Sua estação estava abandonada, juntamente com algumas casas da RFFSA. O pátio termina no km 109+671 (ponto 175 da TABELA 3).

98. No km 110+800 foi observado outra vez um detector de descarrilamento instalado na via férrea.

99. No km 116+500, aproximadamente, foram observados funcionários da ALL fazendo manutenção da via férrea, com a execução de troca de dormentes, correção de bitola e limpeza de lastro. (FIGURA 46)

100. No km 119+400 ocorreu, em agosto de 2004, uma queda de barreira à direita da ferrovia (direção Lages/SC), que além de carrear grande quantidade de terra para a linha, demandou uma reconformação do talude já existente. Ambas atividades geraram um grande volume de terra, que foi disposto no mesmo local, do lado esquerdo da via, em forma de um grande aterro. As FIGURAS 47 a 50 ilustram o atual estado do local. (ponto 178 da TABELA 3)



101. Foi possível observar que, quando da execução do aterro nesta área, a retirada da vegetação nativa local (do tipo floresta ombrófila mista em estágio avançado de regeneração), apenas um 'afastamento' com o trator responsável pela terraplanagem da área. Este aterro não se encontra estabilizado, apresentando rachaduras, e sua encosta apresenta sinais de escorregamento. (FIGURA 51)

102. Vale destacar ainda que, para a reconformação do talude, fez-se necessária abertura de uma estrada de acesso ao topo do talude, que foi absolutamente abandonada após a dita conclusão da obra, e está evidenciada nas FIGURAS 52 e 53.

103. É imperativo que a ALL envie ao IBAMA imediatamente um programa de recuperação desta área, incluindo a revegetação do talude, estabilização e revegetação do aterro, recuperação e revegetação da área utilizada como acesso, sendo que o gerente de meio ambiente da empresa se comprometeu a entregar o mais rápido possível.

104. No km 128+200 encontra-se o pátio de cruzamento de Ferradura (ponto 179 da TABELA 3). Este pátio possui duas linhas, e sua estação também estava abandonada. O pátio finda no km 129+328 (ponto 180 da TABELA 3).

105. No km 145+907 inicia-se o pátio de cruzamento seguinte denominado Coronel Buarque (ponto 182 da TABELA 3). O pátio possui duas linhas – utilizadas – e um rabicho abandonado, além de uma área de armazenamento para dormentes novos. A estação e duas outras casas da RFFSA se encontravam abandonadas, enquanto outras casas na faixa de domínio do pátio estavam ocupadas por terceiros, o que gerou a implantação de uma passagem de nível. O pátio finda no km 146+171 (ponto 183 da TABELA 3).

106. No km 151 foram observados funcionários da ALL trabalhando na via férrea, fazendo a manutenção da fixação dos trilhos e correção de bitola.

107. No km 156+883 encontra-se o pátio de cruzamento de Campo Alto do Sul (ponto 185 da TABELA 3), ponto mais alto do trecho – 1.250m de altitude. Neste pátio, composto por duas linhas, observou-se uma pedreira abandonada, a qual foi utilizada na época da construção da ferrovia, e que se configura como passivo da RFFSA. Tanto sua estação como as casas estavam abandonadas e em ruínas. O pátio finda no km 157+540 (ponto 186 da TABELA 3).

108. No km 186 se encontra o próximo pátio que é denominado Ubatã. Neste pátio foram observados vagões antigos da RFFSA usados para pernoite de maquinistas da ALL.

109. No km 191+800, na saída de um túnel, também existia uma outra pedreira aberta quando da construção da ferrovia, e que estava abandonada. Esta pedreira está referenciada pelo ponto 192 da TABELA 3.

110. No km 206+813 inicia-se o pátio de cruzamento Feitor Juvêncio (ponto 195 da TABELA 3), o qual possui aproximadamente 300m de extensão. Sua estação também estava abandonada. O pátio finda no km 208+115 (ponto 196 da TABELA 3).

111. Mais adiante, no km 225+600, se encontra o antigo pátio de cruzamento de Maromba. (ponto 202 da TABELA 3)

112. Os próximos pátios de cruzamento são: de São Felipe (início no km 233+269 e final no km 234+563 – pontos 205 e 206 da TABELA 3), de Lombas (início no km 245+216 e final no km 246+241 – pontos 209 e 210 da TABELA 3), de Correia Pinto (início no km 262+339 – pontos 214 e 215 da TABELA 3) e de Bandeirinha (início no km 272+363 e final no km 273+689 – pontos 218 e 219 da TABELA 3), e todos possuem duas linhas. Suas estações e casas da RFFSA estavam abandonadas. Com exceção do pátio de Correia Pinto, onde duas casas antigas da RFFSA estão sendo usadas como alojamento da ALL, e as outras estão ocupadas por terceiros.

113. No km 244, à direita da ferrovia (direção Lages/SC), observou-se uma área de corte e queima de floresta (Mata Atlântica) em estágio médio de regeneração feita por agricultores locais dentro da faixa de domínio da ferrovia com intuito de aproveitar o terreno para o plantio de culturas anuais (ponto 208 da TABELA 3). Esta supressão é passível de autuação, sendo que a ALL foi comunicada que a empresa tem responsabilidade direta por quaisquer intervenções realizadas ao longo de toda a faixa de domínio da ferrovia sob sua administração.



114. No km 247+600, à direita da ferrovia (direção Lages/SC), constatou-se com evidencia de desabar (FIGURA 56), este é um outro ponto considerado crítico. Foi constatado neste local, rochas provenientes de um desabamento ainda não retiradas da faixa de domínio da ferrovia (FIGURA 57).

115. Mais à frente, no km 262+300, à esquerda da ferrovia (direção Lages/SC), foi constatado um escorregamento de terra, e que o solo proveniente deste escorregamento ainda não tinha sido retirado da faixa de domínio da ferrovia (FIGURA 58). Este ponto também é considerado crítico.

116. No km 289, o pátio de cruzamento denominado Posto Shell não existe mais. A vistoria findou no pátio de Lages, cujo início está referenciado pelo ponto 225 da TABELA 3.

117. Nos kms 22+500, 46+600, 51+800, 58+400, 78+600, 98+600, 141+000 (respectivamente pontos 151, 157, 158, 159, 169, 173 e 181 da TABELA 3), 176+500, 198 (=193, antigo pátio de Silvestre), 212+800 (=197, antigo pátio de Feitor Eloy), 255 (antigo pátio de Canoas, ponto 212 da TABELA 3) e 281+950 (antigo pátio de Invernadinha, ponto 222 da TABELA 3) foram observadas estações e suas caixas d'água; e, em alguns casos, casas pertencentes a RFFSA que estavam abandonadas e em ruínas.

118. Em vários pontos do trecho pôde ser observado que o lastro está colmatado, devido a deslizamentos de terra dos taludes laterais ou mesmo pelo carreamento de sólidos de outros pontos. Essa colmatação pode prejudicar a drenagem das águas pluviais na linha, o que pode levar a inundação de trechos em períodos de grandes chuvas (km 136+800, por exemplo). É notável também a constância de pontos do sistema de drenagem entupidos, e conseqüente acúmulo de água, o que indica ausência de monitoramento e manutenção deste sistema. No km 95+300, inclusive, foi observada uma 'família' de marrecos no sistema de drenagem.

119. Neste trecho observou-se a presença de detectores de descarrilamento, num total de 11, cujas quilometragens se encontram na TABELA 4.

120. Além dos taludes comprometidos descritos no trecho, foram observados outros pontos críticos, cujos pontos estão destacados na TABELA 5.

121. Em todo o trecho foram observadas 120 passagens de nível, 17 túneis (pontos na TABELA 3), 9 pontes sobre corpos d'água, 4 passagens inferiores e 7 passagens superiores.

122. Dos 17 túneis presentes neste trecho, alguns eram escavados em rocha, sem qualquer tipo de cobertura. Em vários destes, pôde ser observado o escorregamento de partes da rocha, obstruindo o sistema de drenagem.

Oficina de Vagões de Mafra

123. Na oficina de vagões de Mafra são realizadas as seguintes atividades: manutenção regular da frota, recuperação de vagões acidentados, reforma de vagões para clientes e produção de componentes de freio.

124. A oficina é composta das seções a seguir: calderaria de vagões, truques e engates, usinagem de peças, rodeiros (ultra-som e usinagem), freio no vagão, seção de freio, manutenção industrial e almoxarifado.

TABELA 3 – Pontos de GPS coletados para o trecho Mafra (SC) – Lages (SC)

Ponto	Coordenada X	Coordenada Y	Km	Descrição
145	-26.119708	-49.792990	- 2	Drenagem de córrego sob aterro
146	-26.150631	-49.807286	6+700	Talude com sinal de escorregamento (abaixo esq)
147	-26.175791	-49.814222	10	Local de limpeza da faixa de domínio
148	-26.177405	-49.815182	16+200	Ponte
149	-26.187136	-49.813648	22+500	Estação e caixa d'água abandonada
150	-26.223040	-49.822998	10+207	Início do pátio de cruzamento de M. Valentin



Fis.: 667
 Proc.: 3534102
 Rubr.: JCE

151	-26.264378	-49.848688	11+564	Fim do pátio de cruzamento de M. Valentin
152	-26.293041	-49.865795	~ 26+000	Caixa d'água abandonada
153	-26.342576	-49.899059	33+200	1 carcaça de ave
154	-26.357628	-49.910533	35+534	Início do pátio de cruzamento de Itaiópolis
155	-26.367171	-49.907744	36+766	Fim do pátio de cruzamento de Itaiópolis
156	-26.376752	-49.910169	38+100	Túnel (+/- 400m)
157	-26.366592	-49.986450	46+600	Estação e caixa d'água abandonada
158	-26.378078	-50.029982	51+800	Ponte
159	-26.358642	-50.068488	58+400	Estação e caixa d'água abandonada
160	-26.354163	-50.087542	60+500	Ponte
161	-26.357441	-50.110276	63+800	Ponte
162	-26.360890	-50.118902	-	Drenagem de córrego sob aterro
163	-26.369012	-50.126739	65+000	Talude
164	-26.369080	-50.141685	66+656	Início do pátio de cruzamento de Papanduva
165	-26.375852	-50.150305	67+856	Fim do pátio de cruzamento de Papanduva
166	-26.385229	-50.159478	-	Drenagem de córrego sob aterro
167	-26.389670	-50.173345	71+000	Talude com sinais de erosão e escorregamento
168	-26.377284	-50.222917	77+100	Drenagem de córrego sob aterro
169	-26.389842	-50.226662	78+600	Casas, estação e caixa d'água abandonada
170	-26.459338	-50.230535	86+958	Início do pátio de cruzamento de Monte Castelo
171	-26.469257	-50.235497	88+318	Fim do pátio de cruzamento de Monte Castelo
172	-26.534016	-50.256181	~ 96	Ponte
173	-26.544595	-50.278084	98+600	Casas, estação e caixa d'água abandonada
174	-26.585284	-50.345069	108+272	Início do pátio de cruzamento de Arigolândia
175	-26.595938	-50.346201	109+671	Fim do pátio de cruzamento de Arigolândia
176	-26.624342	-50.361961	113+700	Drenagem de córrego sob aterro
			114	Túnel
177	-26.637115	-50.365716	115	Túnel em curva
-	-	-	115+800	Túnel
-	-	-	116	Túnel em curva (263m)
-	-	-	116+5	Túnel
-	-	-	117+676	Viaduto do Minhocão
-	-	-	118	Túnel curto em curva
178	-26.658476	-50.398375	119+400	Grande deslizamento à direita (observar § 100 a 103)
-	-	-	119+950	Túnel
-	-	-	120+550	Túnel (1,5 km)
-	-	-	125+400	Túnel (>300m)
-	-	-	134	Túnel escavado em rocha
-	-	-	136+800	Túnel
179	-26.691972	-50.391599	128+200	Início do pátio de cruzamento de Ferradura
180	-26.689949	-50.379551	129+328	Fim do pátio de cruzamento de Ferradura
181	-26.742719	-50.381729	141+000	Casas, estação e caixa d'água abandonada
182	-26.759853	-50.351634	145+907	Início do pátio de cruzamento de Coronel Buarque
183	-26.771188	-50.353812	146+171	Fim do pátio de cruzamento de Coronel Buarque / Ponte
184	-26.796524	-50.341302	151+200	Passagem Superior e Talude com sinal de escorregamento
185	-26.826355	-50.312120	156+883	Início do pátio de cruzamento de Campo Alto do Sul
186	-26.827181	-50.298924	157+540	Fim do pátio de cruzamento de Campo Alto do Sul
187	-26.839133	-50.284354	161+500	1 ossada de bovídeo
188	-26.900995	-50.271742	169+700	Túnel (muita água correndo)
189	-26.960894	-50.320526	-	Drenagem de córrego sob aterro
190	-27.000436	-50.382115	-	Início do pátio de cruzamento de Ubatã
191	-27.010993	-50.354139	187+663	Fim do pátio de cruzamento de Ubatã
192	-27.036463	-50.356633	191+800	Túnel e pedra abandonada
193	-27.067228	-50.340261	198	Antigo pátio de cruzamento de Silvestre; Casas e estação abandonada
194	-27.129010	-50.361697	-	Talude / Enrrocamento abaixo
195	-27.148541	-50.353087	206+813	Início do pátio de cruzamento de Feitor Juvêncio
196	-27.159807	-50.353033	208+115	Fim do pátio de cruzamento de Feitor Juvêncio
197	-27.201252	-50.360741	212+800	Antigo pátio de cruzamento de Feitor Eloy; Estação abandonada
198	-27.223750	-50.354256	-	Drenagem de córrego sob aterro

JCE 13



199	-27.229211	-50.337991	-	Área de empréstimo na faixa abandonada
200	-27.237242	-50.325765	219+020	Túnel
201	-27.264089	-50.314280	-	Drenagem de córrego sob aterro
202	-27.279712	-50.321436	225+600	Antigo pátio de cruzamento de Maromba; Estação abandonada
203	-27.287099	-50.317697	226+500	Drenagem de córrego sob aterro
204	-27.310600	-50.311238	-	Túnel em rocha (observou-se queda de rochas)
205	-27.347486	-50.316034	233+269	Início do pátio de cruzamento de São Felipe
206	-27.357630	-50.310015	234+583	Fim do pátio de cruzamento de São Felipe
207	-27.371958	-50.287989	238+300	Túnel
208	-27.422577	-50.305412	244+500	Área queimada
209	-	-	245+216	Início do pátio de cruzamento de Lombas
210	-27.436508	-50.312718	246+241 246+250	Fim do pátio de cruzamento de Lombas Drenagem de córrego sob aterro
211	-27.444362	-50.311270	247+600	Matacão na linha (queda a 2 semanas atrás)
212	-27.506256	-50.312879	255	Antigo pátio de cruzamento de Canoas; Casas e estação abandonada
213	-27.525096	-50.324171	275+500	Ponte sobre o rio Canoas
214	-27.560871	-50.349030	262+300 262+339	Talude com sinais de erosão e escorregamento Início do pátio de cruzamento de Correia Pinto
215	-27.572802	-50.349491	-	Fim do pátio de cruzamento de Correia Pinto
216	-27.579614	-50.345854	-	Drenagem de córrego sob aterro
217	-27.592494	-50.338241	266	Drenagem de um grande rio sob aterro
218	-27.644792	-50.322604	272+363	Início do pátio de cruzamento de Bandeirinha
219	-27.655982	-50.317921	273+689	Fim do pátio de cruzamento de Bandeirinha
220	-27.680524	-50.311173	-	Drenagem de córrego sob aterro
221	-27.705662	-50.308624	-	Drenagem de córrego sob aterro
222	-27.718810	-50.306586	-	Antigo pátio de cruzamento de Invernadinha; Estação abandonada
223	-27.730043	-50.302911	281+950	Início da dormentação de concreto
224	-27.782764	-50.298507	-	Antigo pátio de cruzamento de Posto Shell; Estação abandonada
225	-27.815879	-50.294296	-	Início do pátio de cruzamento de Lages

TABELA 4 – Pontos onde foram observados detectores de descarrilamento

Quilometragem do trecho Mafra (SC) – Lages (SC)					
53+180	69+100	85+500	107+050	198	255+000
65+800	76+900	89+650	110+800	243+800	

TABELA 5 – Pontos onde foram observados escorregamentos de taludes

Quilometragem do trecho Mafra (SC) – Lages (SC)			
km	Descrição	km	Descrição
14+400	Talude instável com sinais de escorregamento em ambos os lados	~ 131	Talude instável com sinais de escorregamento abaixo, à esquerda
15+200	Escorregamento de Rochas	145+600	Talude contido com enrocamento abaixo à esquerda
37+100	Talude contido com enrocamento abaixo à direita	151+200	Talude contido com enrocamento abaixo à direita
45+100/ 200	Talude instável com sinais de escorregamento	158	Talude contido com enrocamento abaixo à esquerda
54+400	Talude contido com enrocamento abaixo à direita	173+500	Talude contido com enrocamento abaixo à direita
56+100	Talude instável com sinais de escorregamento à esquerda	179+300 a 600	Talude com sinais de escorregamento, com muita terra sobre a linha
75+700	Talude instável com sinais de escorregamento	247+700	Talude instável com sinais de escorregamento
97+500	Talude instável com sinais de escorregamento à direita		

14



125. O pátio de Lages, que possui toda sua dormentação em concreto, tem função múltipla incluindo cruzamento, garagem de via, pouso de via (alojamento) e posto de abastecimento; além da existência de um triângulo para manobra de composições, que não vem sendo utilizado. Sua estação é utilizada pela ALL como escritório da via permanente. O pátio finda no km 394 (ponto 226 da TABELA 6).

126. O posto de abastecimento de Lages (FIGURA 59) tem dois *pits* de abastecimento e um tanque de armazenamento de óleo diesel. Todas estas áreas encontram-se isoladas por bacias de contenção, cuja drenagem se dirige a um SAO.

127. Neste trecho a quilometragem é decrescente.

128. No km 386+120 inicia-se o pátio de cruzamento de Berlande (ponto 230 da TABELA 6), o qual possui duas linhas. Sua estação e as casas da RFFSA se encontravam abandonadas e em ruínas. O pátio finda no km 384+770 (ponto 231 da TABELA 6).

129. Dentro do pátio de Berlande, no km 385, à direita da ferrovia (direção Santa Tereza/RS), observou-se um talude aparentemente estabilizado, e sem cobertura vegetal (FIGURA 60). A seta na figura realça a utilização de tela para contenção.

130. Ainda, à direita do pátio de Berlande, foi observada uma área de 'bota-fora' não recuperada, onde se verificou o desenvolvimento de voçorocas.

131. No km 383+500, à direita da ferrovia (direção Santa Tereza/RS), constatou-se um escorregamento de terra e pedras de um talude, ocorrido em agosto de 2004, cujo material arrastado para a linha ainda se encontrava ao lado da via, na faixa de domínio ferroviária. Este é um ponto considerado crítico. (FIGURA 61)

132. No km 382 foram observados funcionários da ALL trabalhando na via férrea, fazendo a recomposição do lastro (brita).

133. No km 375+400, à direita da ferrovia (direção Santa Tereza/RS), observou-se uma pedra utilizada pelo Batalhão Ferroviário, e para qual existe um ramal hoje desativado. (FIGURA 62)

134. No km 374+200, à direita da ferrovia (direção Santa Tereza/RS), constatou-se um outro escorregamento, ocorrido em setembro de 2004, que se deu nos mesmos moldes ao do km 383+500, e cuja situação do local é a mesma ao do anterior. Este é outro ponto considerado crítico. (FIGURAS 63 e 64)

135. No km 372+300 foi observada na via férrea uma carcaça de graxaim atropelado. (FIGURA 65)

136. Mais adiante, no km 357+794, inicia-se o pátio de cruzamento de Escurinho (ponto 235 da TABELA 6), o qual é constituído por duas linhas. Neste pátio se encontrava um alojamento de via, que é usado para pernoite de maquinistas, e uma área de armazenamento de dormentes novos. O pátio finda no km 356+895 (ponto 236 da TABELA 6).

137. A ferrovia neste trecho corta áreas extremamente preservadas, o que foi comprovado tanto pelo estado de conservação das áreas contíguas à ferrovia quanto pelo grande número de animais silvestres que cruzou a via. Outro indicador do baixo índice de interferência urbana no trecho é o pequeno número de passagens de nível encontradas, comparado aos trechos anteriores. O grande número de túneis e pontes sobre corpos d'água é devido ao trecho cruzar a Serra Geral, entre os Estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul. A FIGURA 66 ilustra o rio Pelotas, que marca a divisa dos dois estados, e sua mata ciliar realçando bem o estado de conservação da área.

138. Os pátios de cruzamento que se seguem são: o de Sargento Queiroz (início no km 322+256 e final no km 321+262 – o ponto 252 da TABELA 6 é o do início), o qual possui duas linhas e um pequeno rabicho; e o de Capitão Ritter (início no km 300+509 e final no km 299+611 – o ponto 261 da TABELA 6 é o do início), o qual possui duas linhas e uma área de armazenamento de sucata, além de ser interceptado por uma passagem de nível. Em ambos os pátios, as estações e as antigas casas dos funcionários da RFFSA estavam abandonados e em ruínas.



139. Do km 299 em diante, aproximadamente, notou-se o predomínio de pastos e culturas no entorno da ferrovia.
140. No km 296 observou-se toda uma vila de casas de funcionários da antiga RFFSA abandonada. (ponto 264 da TABELA 6)
141. No km 285+700 existia a entrada de um ramal particular, mas que não se encontrava ligado à linha da ALL. (ponto 267 da TABELA 6)
142. Próximo ao km 282 a ferrovia começa a interceptar o município de Vacaria, sendo que o pátio de cruzamento que leva o mesmo nome se inicia no km 280 (pontos 270 e 271 da TABELA 6). Sua estação é utilizada pela ALL como escritório da via permanente. Neste pátio foi observada uma casa da RFFSA abandonada.
143. Nos km 273 e 262+300 foram observados dormentes jogados ao longo da faixa de domínio da ferrovia, à espera de trocar.
144. Mais à frente, no km 269+600 (ponto 272 da TABELA 6), na lateral da via, existia uma área de bota-fora sem recuperação. Logo depois, à esquerda da ferrovia (direção Santa Tereza/RS), também foi identificada uma área de empréstimo não recuperada, e que não apresentava sinais de estar sendo utilizada.
145. No km 259+300, à esquerda da ferrovia (direção Santa Tereza/RS), foi observado um outro escorregamento de talude, que também arrastou pedras para a faixa de domínio da ferrovia, e cujo material ainda não tinha sido retirado da mesma. (FIGURA 67, ponto 275 da TABELA 6)
146. No km 245+050 se inicia o pátio de cruzamento seguinte denominado Silva Vargas (ponto 280 da TABELA 6), o qual é constituído de duas linhas. Sua estação e as casas da RFFSA se encontravam abandonadas e em ruínas. O pátio finda no km 243+930 (ponto 281 da TABELA 6).
147. Do km 238 ao 235, a ferrovia margeia o rio Telha, à esquerda da via (direção Santa Tereza/RS).
148. No km 233+200 a ferrovia cruza a ponte sobre o rio Salim.
149. No km 230+300 observou-se a presença de um viado pardo na faixa de domínio da ferrovia. (FIGURA 68)
150. Em parte deste trecho, foram verificados vários pontos de deslizamentos de terra e fragmentos de rochas ocasionados pelo crescimento das raízes das árvores entre as fraturas do paredão de pedra.
151. No km 228 (ponto 287 da TABELA 6), à direita da ferrovia (direção Santa Tereza/RS), pôde se constatar vegetação sobre talude instável com evidencia de desabar (FIGURA 69); assim como, um escorregamento de terra, cujo material ainda não tinha sido retirado da faixa de domínio da ferrovia (FIGURA 70). Estes dois pontos são considerados críticos.
152. No km 226+600 foi observado um detector de descarrilamento instalado na via férrea.
153. No km 215+300 houve um descarrilamento de uma locomotiva. Para recolocá-la nos trilhos, foi feito um aterro às margens do rio que a ferrovia acompanha, e colocado um trilho para o posicionamento do vagão guindaste. O local está ilustrado pelas FIGURAS 72 e 73. Vale ressaltar que a área possui uma declividade alta, e não foi recuperada. Os engenheiros da ALL afirmam que a intervenção tem caráter provisório, mas não apresentaram nenhuma proposta nem cronograma para a recuperação desta área.
154. No km 214, à direita da ferrovia foi detectado um desmatamento de mata ciliar em estágio médio de regeneração em APP promovido por particular que chegou a atingir parte da faixa de domínio da ferrovia. Depois de derrubada a mata foi queimada (os restos carbonizados da vegetação ainda eram visíveis na borda da clareira aberta e no interior do fragmento) e o terreno limpo preparado para plantio. Este tipo de ocorrência denota falta de vigilância da ALL em relação à conservação da vegetação nativa ao longo da faixa de domínio da ferrovia.
155. No km 213+100, à direita da ferrovia (direção Santa Tereza/RS), pôde se constatar raiz de árvore empurrando rocha e ameaçando-a de desabar. Este é mais um ponto considerado crítico. (FIGURA 76)



156. No km 210+500, à direita da ferrovia (direção Santa Tereza/RS), constatou-se mais um escorregamento de terra, e que o solo proveniente deste escorregamento tinha sido retirado da faixa de domínio da ferrovia. (FIGURA 77)
157. Aproximadamente no km 210+500 inicia-se o pátio de cruzamento de São João (ponto 294 da TABELA 6). Neste pátio se encontrava um alojamento de funcionários da via permanente da ALL. O pátio finda no km 209+170 (ponto 295 da TABELA 6).
158. No km 201+400 foi observado outro detector de descarrilamento instalado na via férrea.
159. No km 191+900, à direita da ferrovia (direção Santa Tereza/RS), observou-se material proveniente de desabamento de rochas ainda não retirado da faixa de domínio da ferrovia. (FIGURA 78)
160. No km 189+282 inicia-se o pátio de cruzamento de Feitor Fae (ponto 299 da TABELA 6), o qual possui três linhas. Neste pátio se encontrava um alojamento de maquinistas. O pátio finda no km 188+490.
161. Segue-se o pátio de cruzamento de Feitor Faé, com três linhas, que vai do km 189+282 (ponto 299) ao km 188+490.
162. No km 188+100, à direita da ferrovia (direção Santa Tereza/RS), pôde se constatar uma rocha fraturada com evidencia de desabar.
163. Ainda no km 188+100, também à direita da ferrovia (direção Santa Tereza/RS), foi constatado mais um escorregamento ocasionado pela fratura do paredão de rochas. Sendo que grande parte do material que obstruiu a linha após o escorregamento foi colocada à esquerda da via, em APP, sem nenhum tipo de controle ou cuidado com a vegetação local (FIGURAS 80 e 81). Este é outro ponto que é considerado crítico. (FIGURA 79).
164. No km 180 foi observado mais um detector de descarrilamento instalado na via férrea.
165. Os próximos pátios de cruzamento são: de Coronel Salgado (início no km 173+500 e final no km 172+228 – pontos 306 e 307 da TABELA 6), o qual possui dormentação de concreto; e de Jaboticaba (início no km 154+480 e final no km 154+027 – ponto 313 da TABELA 6 é o do final), cujas antigas casas da RFFSA estão ocupadas por moradores. Em ambos, a estação se encontrava abandonada.
166. Nos km 153+700 e 153+500, à esquerda da ferrovia (direção Santa Tereza/RS), observou-se um pequeno escorregamento de terra.
167. No km 153, à esquerda da ferrovia (direção Santa Tereza/RS), se localizava à Barragem das Antas/RS. (FIGURA 82)
168. Do km 149 se avistou a ponte da rodovia BR-116/RS, à direita da ferrovia (direção Santa Tereza/RS). (FIGURA 83)
169. Entre os km 148 e 146 a ferrovia margeia o rio das Antas.
170. No km 133+500 foram observadas cabras atravessando a via férrea.
171. Este dia de vistoria terminou no pátio de Santa Tereza, cuja estação está desativada.
172. Durante este trecho foram identificados: 5 detectores de descarrilamento, e 1 detector de queda de barreira, no km 161+500, que utiliza a mesma tecnologia do detector de descarrilamento.
173. Vale destacar que o túnel referenciado pelo ponto 312 da TABELA 6, em Y, faz parte do trem turístico que existe entre Jordani/RS e Bento Gonçalves/RS, cuja concessão para exploração se encontra com outra empresa, e não com a ALL.
174. Além dos taludes comprometidos descritos no trecho, foram observados outros pontos que estão destacados na TABELA 7.
175. Em todo o trecho foram observadas 68 passagens de nível, 47 túneis (TABELA 6), 32 pontes sobre corpos d'água, 13 passagens inferiores e 4 passagens superiores.



TABELA 6 – Pontos de GPS coletados para o trecho Lages (SC) – Santa Tereza (RS)

Ponto	Coordenada X	Coordenada Y	Km	Descrição
226	-27.832085	-50.299966	394	Fim do pátio de cruzamento de Lages
227	-27.838399	-50.306419	-	Drenagem de córrego sob aterro
228	-27.841709	-50.311639	-	Ponte sobre o rio Caveiras
229	-27.879732	-50.337978	-	Drenagem de córrego sob aterro
230	-27.886614	-50.342902	386+120	Início do pátio de cruzamento de Berlande
231	-27.898872	-50.343288	384+770	Fim do pátio de cruzamento de Berlande; Ponte
232	-27.911762	-50.347853	-	Ponte
233	-27.961851	-50.368864	375+700	Túnel
234	-28.013509	-50.420074	-	Drenagem de córrego sob aterro
235	-28.081321	-50.448102	357+794	Início do pátio de cruzamento de Escurinho
236	-28.082903	-50.457860	356+895	Fim do pátio de cruzamento de Escurinho
237	-28.115981	-50.488340	351+130	Túnel em rocha; Drenagem de córrego sob aterro
238	-28.132278	-50.486404	349+800	Túnel em rocha
239	-28.145302	-50.484424	348+500	Túnel em rocha
240	-28.173208	-50.500753	-	Drenagem de córrego sob aterro
241	-28.186206	-50.510034	341+700	Ponte sobre o Arroio dos Catetos
242	-28.239303	-50.550357	333+880	Túnel
243	-28.247114	-50.554118	332+800	Túnel
			332+380	Túnel
244	-28.248187	-50.561902	332+600	Túnel (~330m)
245	-28.250407	-50.571032	331+100	Túnel parte em rocha parte revestido (~670m)
246	-28.255235	-50.585247	329+520	Túnel revestido
247	-28.261018	-50.592564	328+700	Túnel parte em rocha parte revestido (~700m)
248	-28.267692	-50.601056	327+500	Túnel parte em rocha parte revestido (~1000m)
249	-28.276130	-50.612166	326+100	Túnel parte em rocha parte revestido (~500m)
250	-28.282594	-50.624203	324+710	Túnel em rocha (~500m)
251	-28.287604	-50.632652	323+720	Túnel em rocha (~500m)
252	-28.291864	-50.646331	322+300	Ponte sobre o rio Pelotinhas
			322+256	Início do pátio de cruzamento de Sargento Queiroz
253	-28.295587	-50.656325	321+262	Fim do pátio de cruzamento de Sargento Queiroz
			321+180	Túnel (~770m)
254	-28.304470	-50.670729	319+300	Ponte alta; Túnel em rocha (~400m)
255	-28.306804	-50.678636	318+640	Túnel parte em rocha parte revestido
256	-28.321529	-50.698704	315+600 a 314+400	Túnel
257	-28.329393	-50.718241	313+800	Ponte sobre rio Santana
258	-28.330778	-50.732548	311+180	Túnel
259	-28.329324	-50.744049	310+400	Túnel
			309+500	Túnel
260	-28.345251	-50.764782	307+600	Túnel
261	-28.377207	-50.818683	300+509	Início do pátio de cruzamento Capitão Ritter
262	-28.382931	-50.825185	299+611	Fim do pátio de cruzamento Capitão Ritter
263	-28.401813	-50.847603	296+700	Ponte
264	-28.418996	-50.868030	296	Vila abandonada da RFFSA
265	-28.438292	-50.890914	-	Drenagem de córrego sob aterro
266	-28.463118	-50.913960	-	Drenagem de córrego sob aterro
267	-28.473600	-50.922451	285+700	Entrada de ramal particular, ainda não ligada à via principal
268	-28.482173	-50.928814	-	Drenagem de córrego sob aterro
269	-28.487821	-50.931131	-	Drenagem de córrego sob aterro
270	-28.507434	-50.946682	280+000	Início do pátio de cruzamento de Vacaria
271	-28.512229	-50.957685	-	Fim do pátio de cruzamento de Vacaria
272	-28.539894	-51.055649	269+600	Área de bota-fora sem recuperação
273	-28.552146	-51.090737	264+500	Drenagem de córrego sob aterro
274	-28.565697	-51.103386	-	Drenagem de córrego sob aterro
275	-28.567473	-51.128594	259+300	Talude de pedras desmontando
276	-28.568090	-51.151119	255+800	Ponte
277	-28.573014	-51.157765	254+180	Túnel

Handwritten signatures and initials, including a large 'B' and 'SCP'.



278	-28.575943	-51.168381	253+600	Ponte
279	-28.584950	-51.223870	246+300 /400	Drenagem de dois córregos sob aterro
280	-28.587831	-51.236402	245+050	Início do pátio de cruzamento de Silva Vargas
281	-28.590347	-51.247050	243+930	Fim do pátio de cruzamento de Silva Vargas
282	-28.594123	-51.258621	242+500	Ponte
283	-28.586833	-51.278608	280+300	Túnel em rocha (~500m)
284	-28.593931	-51.310666	236+950	Túnel parte em rocha parte revestido
285	-28.592890	-51.346774	233+100	Ponte sobre o rio Saltinho
286	-28.599005	-51.350346	232+500	Túnel
-	-	-	229+800	Túnel em rocha
287	-28.624942	-51.372533	228+000	Poda da faixa domínio
-	-	-	-	Túnel em rocha
288	-28.642822	-51.399763	223+600	Ponte e túnel
289	-28.660643	-51.417889	220+600	Túnel (220m)
290	-28.678817	-51.446084	216+200	Túnel
291	-28.684439	-51.442817	215+300	Local de descarrilamento (verificar parágrafo 155)
292	-28.686515	-51.435683	214+500	Ponte; utilização agrícola de APP da faixa de domínio por terceiro
293	-28.711283	-51.439427	211+600	Ponte sobre o rio Bandeira
294	-28.720842	-51.438531	210+500	Início do pátio de cruzamento de São João; Ponte
295	-28.730359	-51.434089	209+170	Fim do pátio de cruzamento de São João
296	-28.739993	-51.425544	207+800	Túnel
297	-28.791915	-51.460535	199+920	Túnel
-	-	-	198	Ponte e túnel (~1000m)
298	-28.854625	-51.462295	189	Casas (2) abandonadas
299	-28.858246	-51.462713	189+282 187+900	Início do pátio de cruzamento de Feitor Faé Talude com sinal de escorregamento
-	-	-	188+490	Fim do pátio de cruzamento de Feitor Faé
300	-28.875434	-51.457917	-	Ponte
301	-28.903216	-51.467224	181+300	Túnel (88m)
302	-28.908666	-51.470282	180+600	Ponte
303	-28.937811	-51.468780	176+700	Túnel
304	-28.955937	-51.470330	-175	Túnel
305	-28.958807	-51.472781	-175	Ponte
-	-	-	171+800	Túnel
-	-	-	169+800	Túnel
306	-28.965432	-51.472610	173+500	Início do pátio de cruzamento de Coronel Salgado
307	-28.972240	-51.463898	172+228	Fim do pátio de cruzamento de Coronel Salgado
308	-28.972792	-51.458684	?	
309	-29.024881	-51.479621	161+500	Detector de barreira
310	-29.028749	-51.496545	159+400	Ponte
311	-29.023250	-51.513196	157+600	Túnel
-	-	-	156+400	Túnel
312	-29.020622	-51.532857	155+500 155+000	Ponte; Barragem de Hidrelétrica (conduto forçado) Túnel em Y
-	-	-	154+480	Início do pátio de cruzamento de Jaboticaba (dentro do túnel)
313	-29.015976	-51.548703	154+027	Fim do pátio de cruzamento de Jaboticaba
314	-29.047079	-51.565960	-150	Túnel em rocha
315	-29.066241	-51.603366	143+200	Túnel (~1200m)
316	-29.089340	-51.636362	138+900	Ponte
317	-29.084201	-51.655299	136+800	Estação de Alcântara - abandonada
-	-	-	132+600	Ponte e Passagem Inferior sobre o Arroio Claudino
318	-29.098133	-51.688338	131+000	Ponte
319	-29.096464	-51.705708	129+300	Túnel em rocha (~1000m)
320	-29.113571	-51.709388	126+900	Ponte
321	-29.114778	-51.709323	126+700	Túnel
322	-29.128238	-51.723753	124+700	Ponte
323	-29.138784	-51.729488	123+300	Túnel (~1600m)
324	-29.171132	-51.732712	119+700	Ponte e Passagem Inferior
325	-29.173647	-51.732857	119+330	Início do pátio de cruzamento de Santa Tereza
326	-29.180841	-51.732401	118+523	Fim do pátio de cruzamento de Santa Tereza



TABELA 7 – Pontos onde foram observados escorregamentos de taludes

Quilometragem do trecho Mafra-Lages			
km	Descrição	km	Descrição
383+800	Escorregamento com terra e pedras na linha	297+100	Talude instável com sinais de escorregamento.
356+400	Talude instável com sinais de escorregamento à esquerda da via	275+200	Talude instável com sinais de escorregamento à esquerda da via.
334+980	Escorregamento de talude rochoso trazendo pedras para a via férrea	187+900	Talude escorregado à direita, com pedras e terra colocadas do outro lado da via.
304+700 304+600	Talude instável com sinais de escorregamento	175+700	Talude instável com sinais de escorregamento.

TRECHO SANTA TEREZA / RS – GENERAL LUZ / RS

176. No km 119+330 inicia-se o pátio de Santa Tereza (ponto 325 da TABELA 6). Neste pátio as casas da RFFSA estão ocupadas, e existe uma garagem de via e uma área de armazenamento de sucata. Sua estação está desativada. O pátio finda no km 118+523 (ponto 326 da TABELA 6).

177. Na saída do pátio, no km 117+100, à esquerda da ferrovia (direção General Luz/RS), constatou-se um escorregamento recente de talude (ocorrido em 13 de novembro de 2004), cujo material retirado da linha ainda se encontrava acumulado em ambos os lados da via férrea, e também que ainda tinha uma considerável quantidade de terra sobre o lastro da ferrovia (FIGURAS 84 e 85).

178. No km 101+300 inicia-se a área do pátio de cruzamento e manobra de Roca Sales, mas o pátio propriamente dito se inicia no km 100+300 (ponto 334 da TABELA 8). Neste pátio a estação não só está sendo utilizada pela ALL como escritório da via permanente, assim como, ali funciona também um centro próprio de controle de tráfego. As casas existentes no pátio também são utilizadas pela ALL como escritório, almoxarifado, ponto de apoio e alojamento de maquinistas para troca de equipe. Além do cruzamento, este pátio também é utilizado para montagem de composições, possuindo para tanto cinco linhas no total, que são interceptadas por uma passagem de nível. O pátio de cruzamento termina no km 99+400 (ponto 335 da TABELA 8), mas sua área termina apenas no km 97+950.

179. O pátio de Roca Sales é a bifurcação entre o trecho que sai de General Luz até Mafra e de General Luz até Passo Fundo. A linha que sai para Passo Fundo se encontra com o pátio no km 100+500 (ponto 333 da TABELA 8).

180. No km 95+700, ao lado da passagem de nível existente, observou-se uma área de bota-fora não recuperada dentro da faixa de domínio da ferrovia.

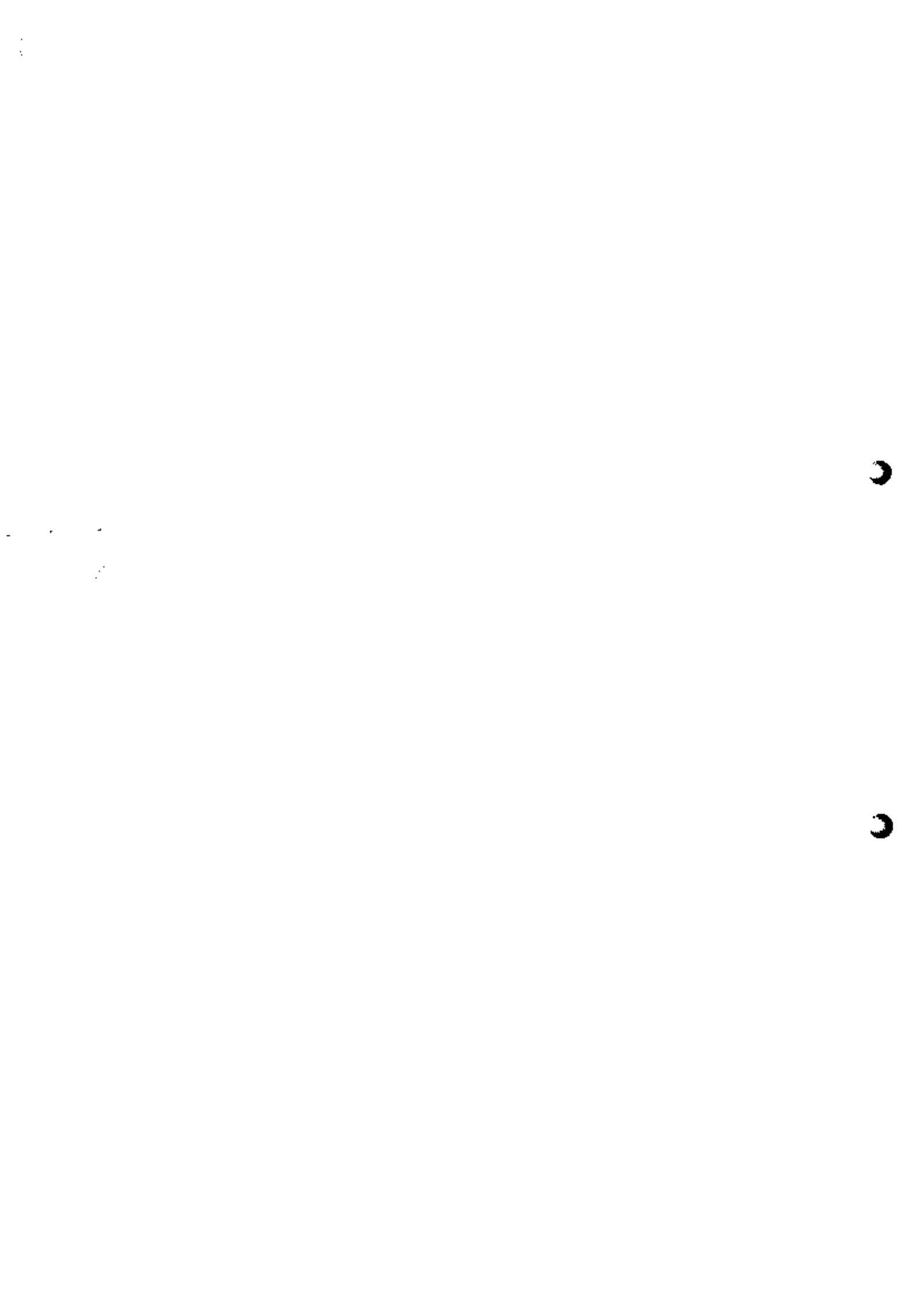
181. Mais adiante, no km 85+600, foi observado um graxaim atropelado. (FIGURA 86)

182. No km 83+400 inicia-se o pátio de Corvo, o qual é utilizado somente para cruzamento de composições, e cuja extensão é de aproximadamente dois quilômetros. Sua estação está desativada. O pátio termina no km 81+600 (ponto 345 da TABELA 8). Deste pátio parte, no km 82+800, o Ramal de Estrela, descrito abaixo.

183. Os próximos pátios de cruzamento são, em seqüência: Paverama (início no km 63+113 e final no km 62+028 – pontos 346 e 347 da TABELA 8) e Bom Jardim (final no km 40+057 – o ponto 352 da TABELA 8 é o do início). Ambos possuem duas linhas, e suas estações estavam abandonadas.

184. No km 26+300 inicia-se o pátio de cruzamento e manobra de Montenegro (ponto 353 da TABELA 8), o qual possui três linhas. Sua estação está sendo utilizada pela ALL como escritório da via permanente. Este pátio é utilizado para descarregamento de milho, do trem que vem no norte do Paraná. O pátio finda no km 25+279, onde a dormentação é de concreto.

[Handwritten signature]
20



185. No km 17+200, fora do pátio de cruzamento, foram observadas várias RFFSA abandonadas.
186. A seguir, o pátio de cruzamento de Olival tem seu início no km 8+288 e seu fim no km 6+992 (respectivamente pontos 354 e 355 da TABELA 8). Deste pátio parte um ramal de 5km, aproximadamente, que atende as empresas do pólo petroquímico.
187. A vistoria terminou no pátio de cruzamento de General Luz, onde se pode ver o auto de linha parado em frente a sua estação, através da FIGURA 87. Este pátio inicia-se no km 2+600 (ponto 356 da TABELA 8), e é de onde parte e chega a linha de Santa Maria (ponto 357 da TABELA 8).
188. Este trecho se caracteriza por cruzar uma área de grande ocupação humana, como pode ser percebido no grande número de passagens inferiores e superiores.
189. Em todo o trecho foram observadas 105 passagens de nível, 6 túneis (TABELA 8), 4 pontes sobre corpos d'água, 22 passagens inferiores e 15 passagens superiores.

Ramal de Estrela

190. O ramal de Estrela destina-se ao descarregamento de cimento e leite (mais raramente) no pátio de Estrela, realizado pela empresa VIPAL, único cliente no momento que utiliza o ramal; assim como, para o descarregamento do milho que vem de Londrina/PR para VIPAL. Sua extensão é de aproximadamente 12 quilômetros, e seu início e fim estão referenciados respectivamente pelos pontos 339 e 342 da TABELA 8.
191. Entre os km 6 e 7+200, em ambos os lados da ferrovia, foram observadas áreas recém queimadas na faixa de domínio da ferrovia, provavelmente queimadas induzidas. O fogo chegou até a linha, pois foi constatado que um dormente ainda estava queimando. As FIGURAS 88 e 89 ilustram as queimadas nos km 6+300 e 6+700.
192. O ramal é ladeado por pequenas propriedades rurais, sendo interceptado por 16 passagens de nível – em sua maioria destinada apenas ao trânsito de pedestres – uma ponte (km 11+800), duas passagens superiores (kms 5+950 e 8+650) e uma passagem inferior (km 1+600).
193. A estação do pátio de Estrela estava abandonada, e o pátio apresentava grande quantidade de vegetação na linha.
194. Ao longo deste trecho observou-se vegetação rasteira na via férrea, assim como, vegetação de roçada na faixa de domínio da ferrovia.

TABELA 8 – Pontos de GPS coletados para o trecho Santa Tereza (RS) – General Luz (RS)

Ponto	Coordenada X	Coordenada Y	Km	Descrição
327	-29.187588	-51.743666	117+100	Talude escorregado em 13/11 (verificar parágrafo XX)
328	-29.186903	-51.756197	115+500	Ponte e Passagem Inferior
329	-29.190631	-51.786361	112+800	Drenagem de córrego sob aterro
330	-29.185246	-51.794279	111+900	Túnel em rocha
331	-29.187209	-51.816369	109+600 a 106+800	Túnel em rocha
332	-29.225355	-51.847633	104+050	Túnel (~1200m)
333	-29.252585	-51.850572	100+500	Ponto de onde parte a linha para Passa Fundo
334	-29.256265	-51.851060	100+300	Início do pátio de cruzamento de Roca Sales
335	-29.267606	-51.855599	99+400	Fim do pátio de cruzamento de Roca Sales
336	-29.278699	-51.866118	-	-
337	-29.369433	-51.874636	85+600	Ponte / Graxaim (atropelado)
338	-29.386626	-51.868719	83+800	Túnel revestido
339	-29.395590	-51.869143	82+800 / 0	Início do Ramal de Estrela
340	-29.422648	-51.897188	-	Drenagem de córrego sob aterro
341	-29.474844	-51.943171	12+800	Ponte



342	-29.478964	-51.950435	-	Fim do Ramal de Estrela
343	-29.397006	-51.868859	83+700	Ponte
344	-29.469179	-51.835953	83+400	Início de pátio de cruzamento de Corvo
345	-29.471737	-51.834080	81+600	Fim de pátio de cruzamento de Corvo
346	-29.537902	-51.770159	63+113	Início do pátio de cruzamento de Paverama
347	-29.544141	-51.762595	62+028	Fim do pátio de cruzamento de Paverama
348	-29.546458	-51.760353	61+600	Ponte
349	-29.586751	-51.708007	55+500	Túnel
350	-29.571767	-51.639729	47+900	Drenagem de córrego sob atarro
351	-29.596373	-51.618427	44+100	Drenagem de córrego sob aterro
352	-29.612949	-51.603702	-	Início do pátio de cruzamento de Bom Jardim
-	-	-	40+057	Fim do pátio de cruzamento de Bom Jardim
353	-29.694853	-51.509460	26+300	Início do pátio de cruzamento de Montenegro
-	-	-	25+279	Fim do pátio de cruzamento de Montenegro
354	-29.837165	-51.418410	8+288	Início do pátio de cruzamento de Olival
355	-29.848264	-51.414016	6+992	Fim do pátio de cruzamento de Olival
356	-29.897262	-51.394591	2+600	Saída da Linha para Santa Maria
357	-29.901430	-51.390042	-	Entrada da Linha de Santa Maria / Início do pátio de cruzamento General Luz
358	-29.900990	-51.384748	-	Estação de General Luz – Fim da vistoria

Atropelamento de animais

195. A TABELA 9, abaixo, relaciona todos os vestígios de animais atropelados por composições no trecho vistoriado.

196. Apesar de terem sido observadas pegadas de animais no trecho Harmonia – Joaquim Murtinho, o que indica a existência de um grande trânsito de animais sobre a linha, e da existência de algumas áreas relativamente preservadas neste trecho, foi observado um número muito baixo de animais atropelados, o que pode ser decorrente do pequeno trânsito de composições do local (apenas uma composição a cada 36 horas).

197. O segundo trecho vistoriado (São Francisco do Sul – Mafra) também apresentou um baixo índice de atropelamentos, o que está provavelmente relacionado ao índice de antropização da área.

198. Já o trecho compreendido entre Mafra/SC e Santa Tereza/RS já se caracteriza por cruzar áreas mais preservadas, incluindo a travessia de vales e serras por um grande número de viadutos e túneis. Além disso, a ferrovia encontra-se muitas vezes encaixada entre paredões de rocha. Todos estes fatores contribuem para 'encurrular' os animais na linha, pois esta se torna o melhor local para o trânsito destes animais, o que aumenta consideravelmente o número de atropelamentos.

199. Deve ser destacado também o grande número de bovídeos entre os animais atropelados, o que pode ser devido à presença de pastagens muito próximo a linha. Quando os animais conseguem romper a cerca, se utilizam da plataforma ferroviária para pastagem e local de descanso.

200. As FIGURAS 65 e 86 do anexo fotografico ilustram alguns animais atropelados.

TABELA 9 – Listagem dos vestígios de animais atropelados em todo o trecho da ALL.

Trecho	km	Tipo de vestígio	Animal
Harmonia (PR) – – Joaquim Murtinho (PR)	62+500	Carcça	Ave
	48+800	Ossada	Não identificado.
	8+000	Ossada	Não identificado
São Francisco do Sul (SC) – Mafra (SC)	~14	Carcça	Não identificado
	70+400	Carcça	Ave
	71+150	Carcça	Ave
	79+300	Ossada	Bovídeo



	33+200	Carcça	Ave
	155+500	Ossada	Bovideo
	161+500	Ossada	Bovideo
	164+500	Carcça	Ave
	211+800	Ossada	Bovideo
	220+500	3 ossadas	Bovideo
	225+000	Ossada	Bovideo
Mafra (SC) – Lages (SC)	231+800	Ossada	Bovideo
	~232	Ossada	Bovideo
	263	Ossada	Bovideo
	274+900	Ossada	Bovideo
	277+900	Carcça	Não identificado
	280+300	Ossada	Bovideo
	285	Ossada	Bovideo
	-	Carcça	Cachorro
	374+800	Ossada	Bovideo
	372+300	Carcça	Graxaim
	368+600	Ossada	Mamífero pequeno
	367+400	Ossada	Bovideo
	360+900	Ossada	Bovideo
	354+950	Ossada	Bovideo
	354+700	Ossada	Mamífero
	354+300	Ossada	Bovideo
	353+500	Ossada	Bovideo
	323+400	Ossada	Não identificado
	316+900		Equideo
	Entre os km 315+600 e 314+400	3 carcaças	Não identificados
	312+500	Ossada	
	314+800	Carcça	Ave
	310	3 ossada	Bovideo
	309+000	Ossada	Bovideo
	306+000	2 ossadas	Bovideo
Lages (SC) – Santa Tereza (RS)	306+300	Ossada	Bovideo
	283+000	Ossada	Não identificado
	274+400	Ossada	Bovideo
	277+200	Ossada	Bovideo
	264+800	Ossada	Não identificado.
	261+200	Carcça	Pequeno mamífero
	243+200	Ossada	Bovideo
	273+800	Ossada	Bovideo
	235+600	Ossada	Bovideo
	208+950	Carcça	Tatu galinha
	203+400	Carcça	Quati
	198+100	Carcça	Tatu galinha
	185+500	Carcça	Tatu galinha
	178+500	Ossada	Bovideo
	166+100	Ossada	Pequeno mamífero
	166+150	Ossada	Bovideo
	132+300	Carcça	Ave
Santa Tereza (RS) – – General Luz (RS)	106+500	Ossada	Ave
	-	Carcça	Tatu galinha
	98+000	Ossada	Galinha
	95+100	Ossada	Bovideo
	88+400	Ossada	Não identificado.
	87+300	Ossada	Mamífero.

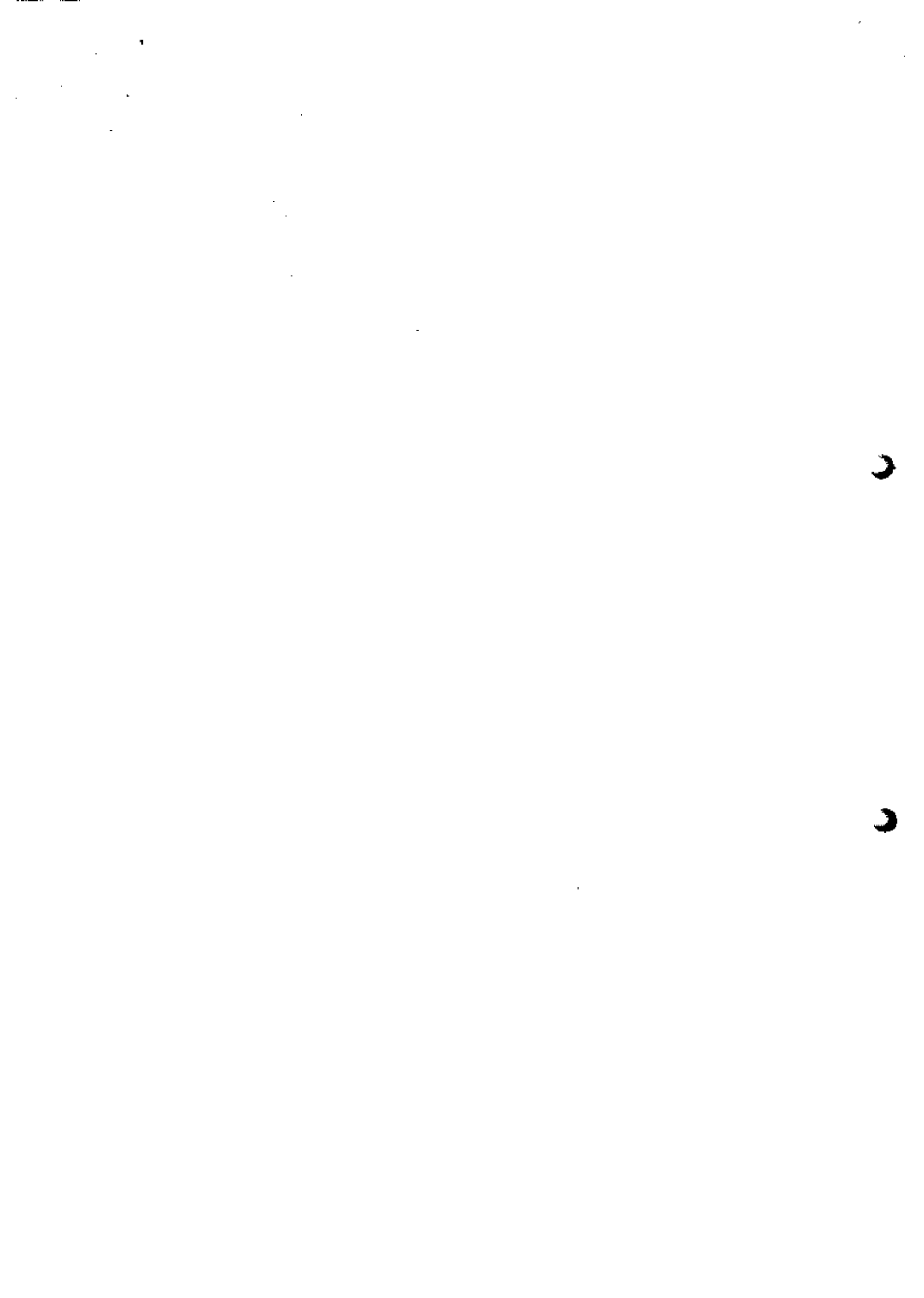


	85+600	Carcaça	Graxain
	83+800	Carcaça	Graxain
Ramal de	4+100	Ossada	Bovideo
Estrela	8+900	Carcaça	Mamífero pequeno.
	-60	Ossada	Bovideo
	59+300	Ossada	Bovideo
	46+600	Carcaça	Tatu
	37+550	Carcaça	Mamífero
	24+500	Ossada	Não Identificado
	3+600	Carcaça	Felino (gato doméstico)


 LUDMILA L. A. DE BRITO TIEGHI
 Bióloga / Analista Ambiental


 GÉZA DE FÁRIA ÁRBOCZ
 Engenheiro Agrônomo
 CREA/SP 060190157-1


 TEREZA CRISTINA LAMPERT CONDE
 Engenheira Civil



TRECHO HARMONIA/PR – JOAQUIM MURTINHO/PR

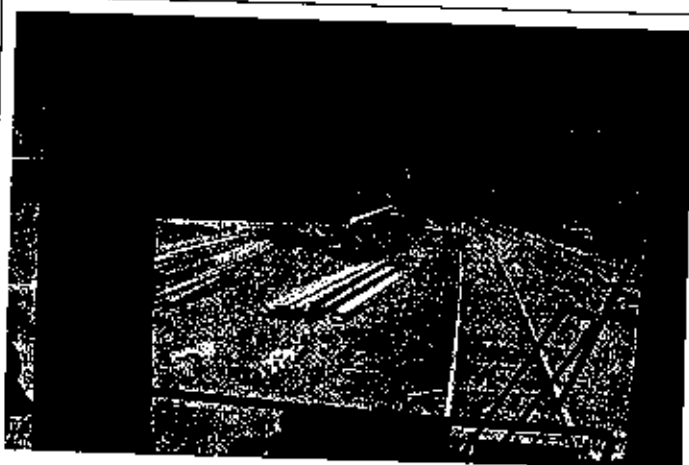


FIGURA 1 – Saída de Harmonia/PR



FIGURA 2 – Vegetação rasteira na linha e na faixa de domínio da ferrovia na saída de Harmonia/PR



FIGURA 3 – Escorregamento no km 98+510

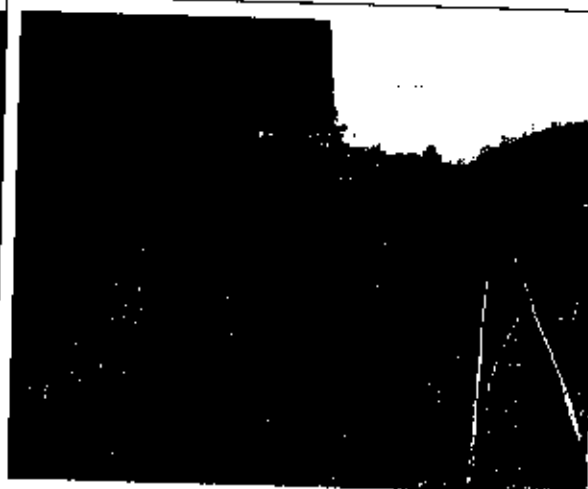


FIGURA 4 – Casas (Olarias) na faixa de domínio da ferrovia no km 90



FIGURA 5 – Erosão no km 89

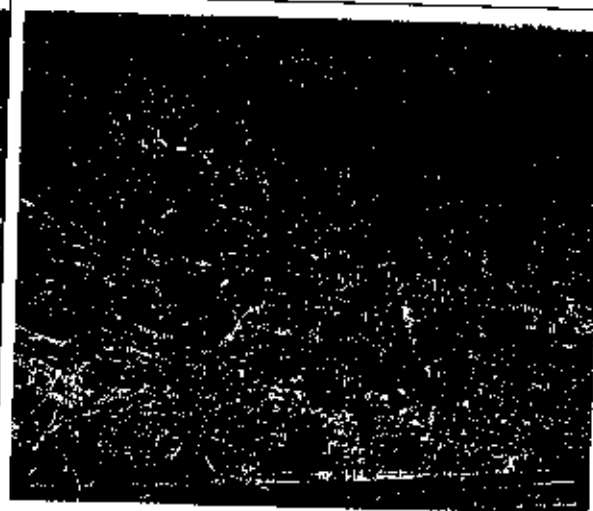


FIGURA 6 – Talude instável no km 87+300 (ponto 08 da TABELA 1)

SRE



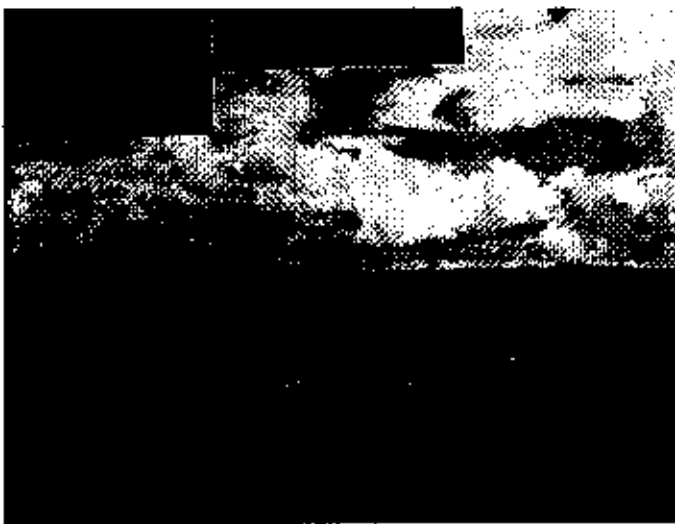


FIGURA 7 - Funcionários da ALL tirando terra da via férrea no pátio de Barro Preto/PR, km 68 (ponto 12 da TABELA 1)



FIGURA 8 - Entulho dentro do pátio de Barro Preto/PR, km 68



FIGURA 9 - Fábrica de compensado na faixa de domínio da ferrovia dentro do pátio de Barro Preto/PR, km 68



FIGURA 10 - Estação de Barro Preto/PR, usada pela fábrica de compensado, km 68



FIGURA 11 - Vagões de transporte de madeira da ALL parados no pátio de Ventania/PR, km 53

SCL



TRECHO SÃO FRANCISCO DO SUL/SC – MAFRA/SC

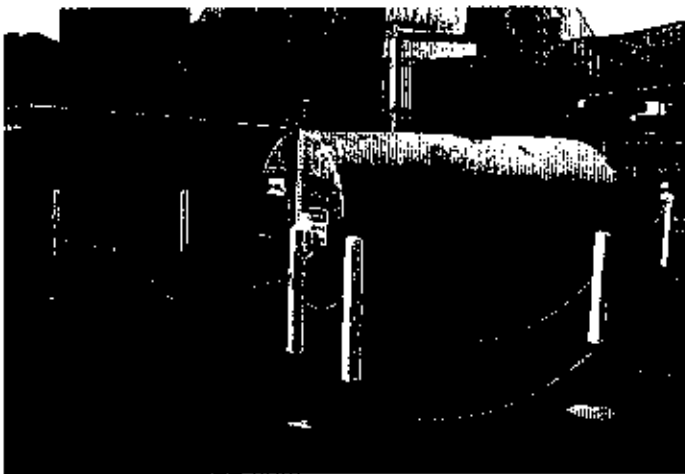


FIGURA 12 – Posto de Abastecimento do pátio de São Francisco do Sul/SC



FIGURA 13 – Estação de São Francisco do Sul/SC



FIGURA 14 – Galpão da TERLOG. A seta destaca os ramais operados por esta empresa



FIGURA 15 – Moradias na faixa de domínio da ferrovia, próximo à saída do pátio de São Francisco do Sul/SC



FIGURA 16 – Moradias na faixa de domínio da ferrovia, próximo à saída do pátio de São Francisco do Sul/SC



FIGURA 17 – A ferrovia e a rodovia cruzam o Canal do Linguado sobre aterro (ponto 49 da TABELA 2)

802





FIGURA 18 - Estação de Araquari ao fundo e casas na faixa de domínio da ferrovia, no pátio de Araquari/SC, km 23 (ponto 52 da TABELA 2)



FIGURA 19 - Passagem de nível em Joinville/SC



FIGURA 20 - Funcionários da ALL fazendo manutenção na via, Joinville/SC

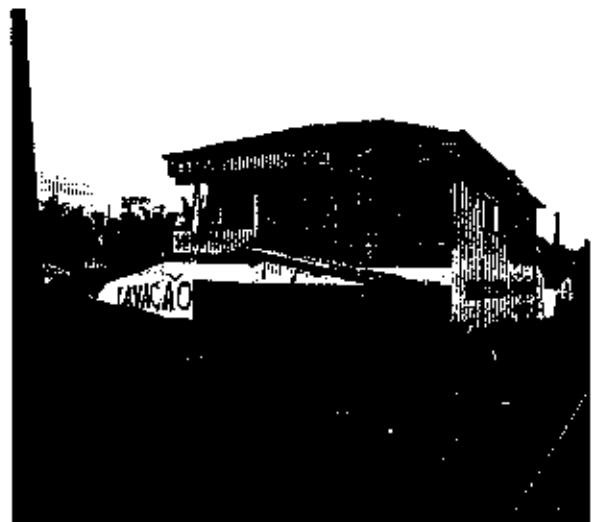


FIGURA 21 - Moradias na faixa de domínio da ferrovia em Joinville/SC



FIGURA 22 - Pátio de cruzamento de Joinville/SC, com destaque para a estação, à direita



FIGURA 23 - Passagem de nível com guarita e cancela em

SDC

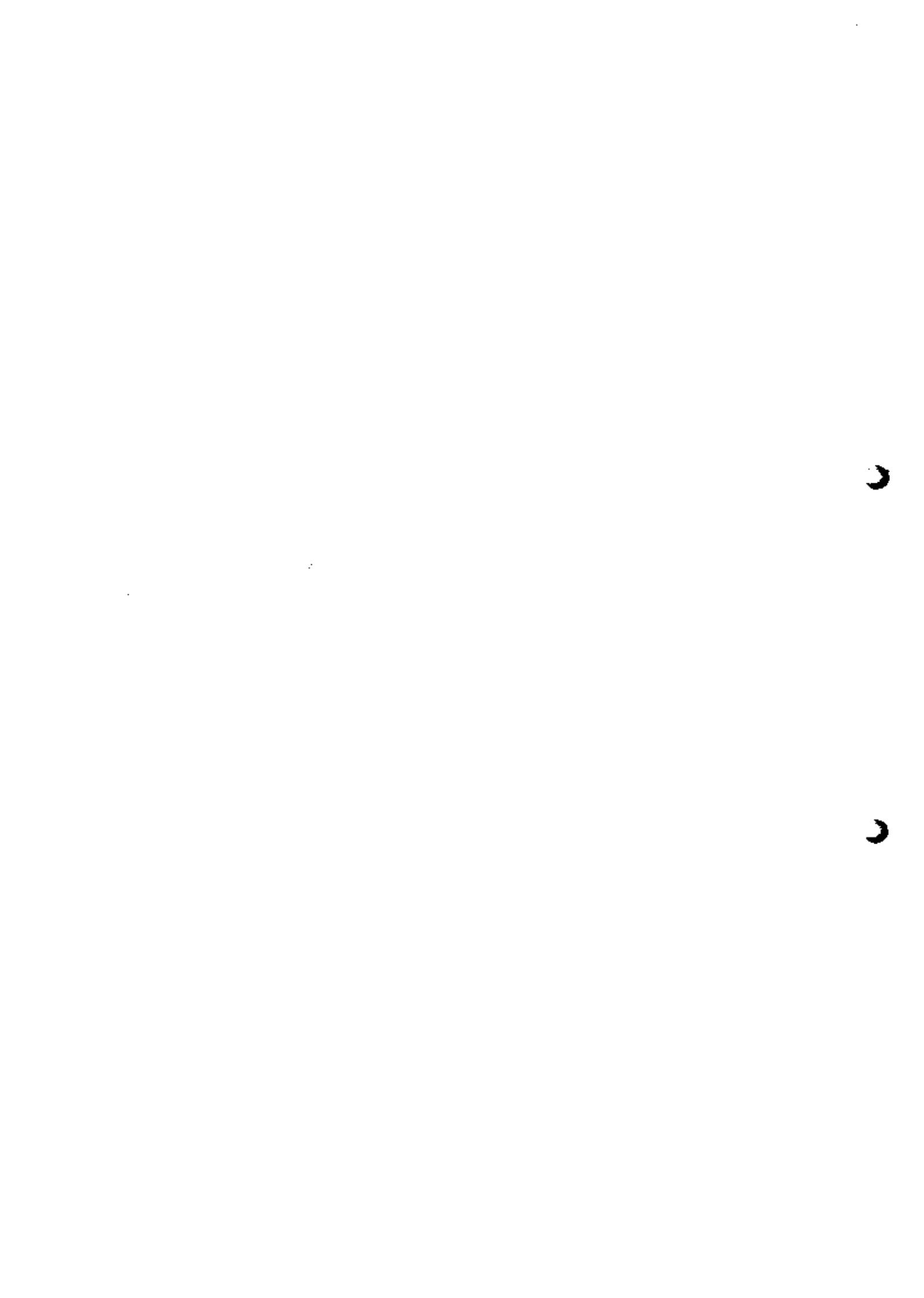




FIGURA 24 – Posto de Abastecimento do pátio de Corupá/SC



FIGURA 25 – Depósito da via permanente do pátio de Corupá/SC

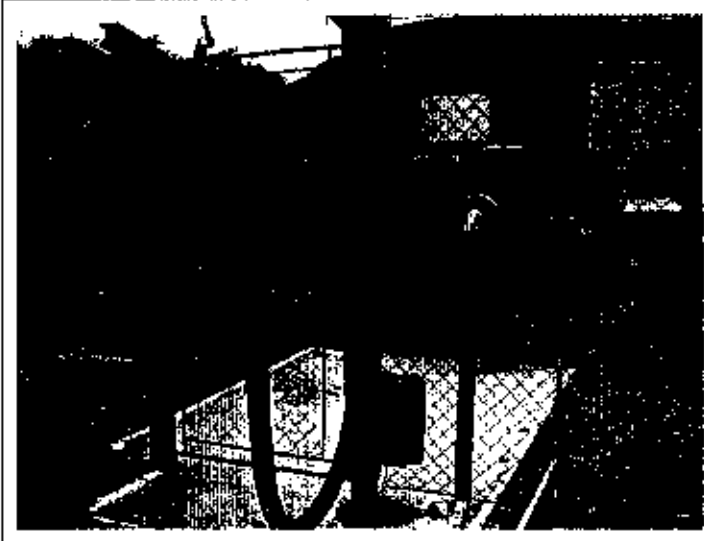


FIGURA 26 – Posto de Abastecimento do pátio de Corupá/SC

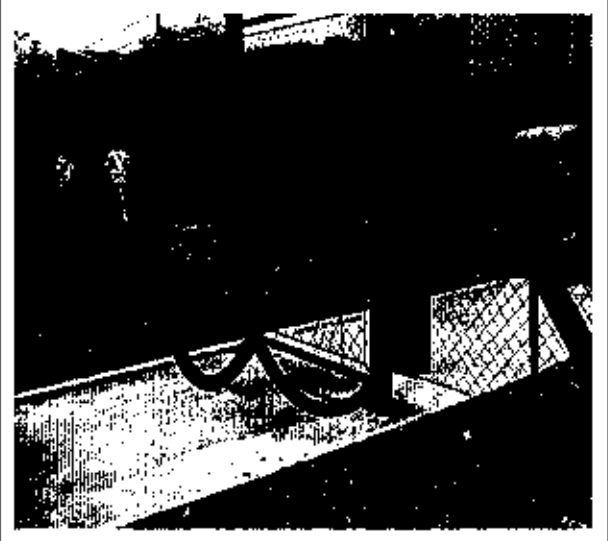


FIGURA 27 – Posto de Abastecimento do pátio de Corupá/SC



FIGURA 28 – Floresta ombrófila no trecho da serra em estágio médio de regeneração, próxima a linha férrea



FIGURA 29 – Árvore em risco de queda sobre a linha (ponto 100 da TABELA 2)

SCL



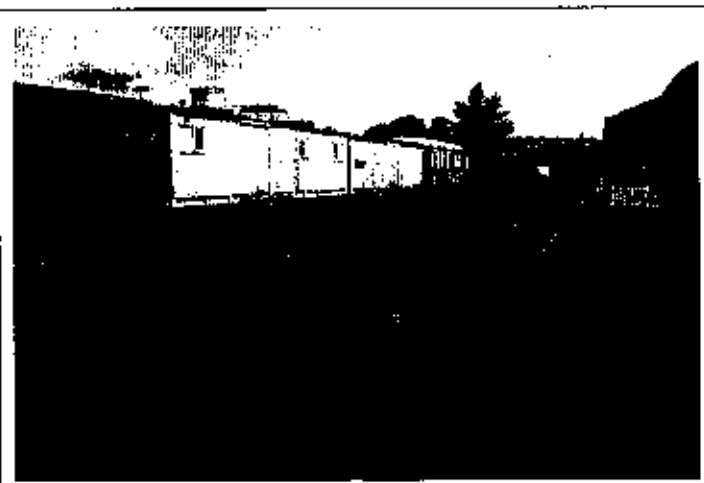


FIGURA 30 – Vagões antigos da RFFSA guardados no pátio de Rio Negrinho/SC



FIGURA 31 – Vagões antigos da RFFSA guardados no pátio de Rio Negrinho/SC

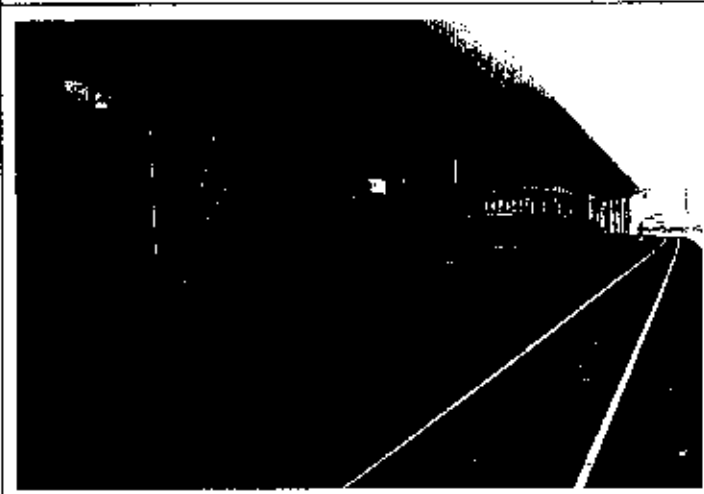


FIGURA 32 – Locomotiva e vagões antigos da RFFSA guardados no pátio de Rio Negrinho/SC



FIGURA 33 – Local de acidente, com talude ainda instável no km 195+900

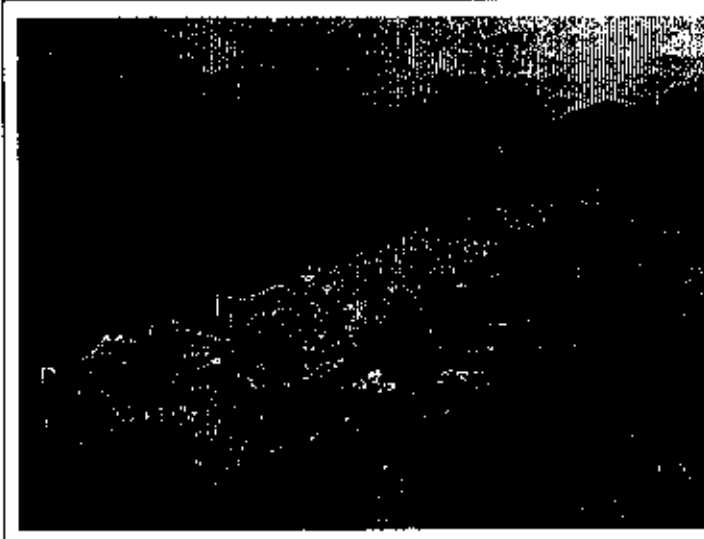


FIGURA 34 – Solo proveniente da queda de barreira ainda não retirado da faixa de domínio da ferrovia, km 195+900

80



TRECHO MAFRA/SC – LAGES/SC



FIGURA 35 – Oficina de vagões em Mafra/SC



FIGURA 36 – Oficina de vagões em Mafra/SC



FIGURA 37 – Escorregamento no km 7+900



FIGURA 38 – Escorregamento no km 7+900

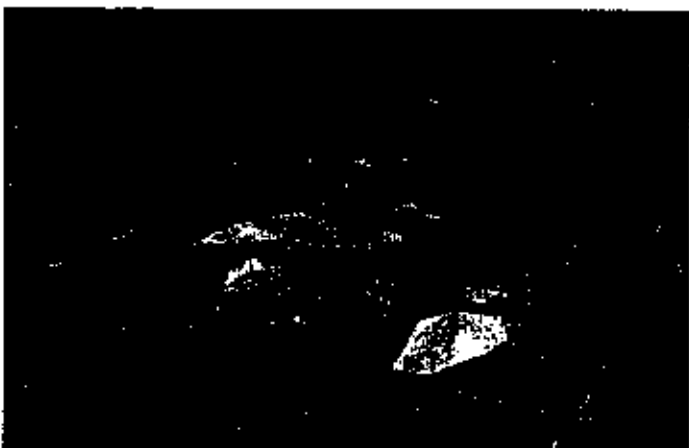


FIGURA 39 – Escorregamento no km 7+900



FIGURA 40 – Escorregamento, e solo ainda não retirado da via férrea e da faixa de domínio da ferrovia, km 65

84





FIGURA 41 - Escorregamento, e solo ainda não retirado da via férrea e da faixa de domínio da ferrovia, km 65



FIGURA 42 - Escorregamento, e solo ainda não retirado da via férrea e da faixa de domínio da ferrovia, km 65

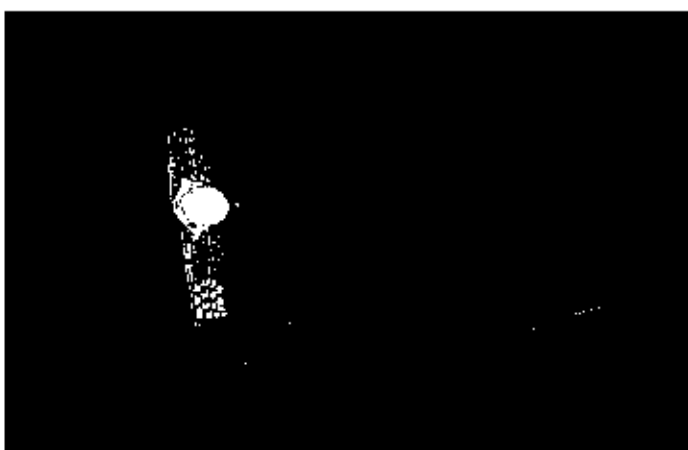


FIGURA 43 - Pata posterior de mão-pelada (*Procyon cancrivorus*)



FIGURA 44 - Talude instável no km 65+200



FIGURA 45 - Escorregamento no km 65+200



FIGURA 46 - Funcionários da ALL fazendo manutenção (troca de dormentes, correção de bitola e limpeza de lastro) na via, ± no km 116+500

SDE





FIGURA 47 - Erosão (queda de barreira), e solo disposto como aterro na faixa de domínio da ferrovia, km 119+400



FIGURA 48 - Solo proveniente da queda de barreira e reconformação de talude disposto como aterro na faixa de domínio, km 119+400



FIGURA 49 - Solo proveniente da queda de barreira e reconformação do talude disposto como aterro na faixa de domínio da ferrovia, km 119+400



FIGURA 50 - Solo proveniente da queda de barreira e reconformação de talude disposto como aterro na faixa de domínio da ferrovia, km 119+400



FIGURA 51 - Encosta do aterro não estabilizada, apresentando sinais de escorregamento e vegetação derrubada pela terra, km 119+400



FIGURA 52 - Detalhe da arca utilizada como acesso ao topo do talude, km 119+400

SDE



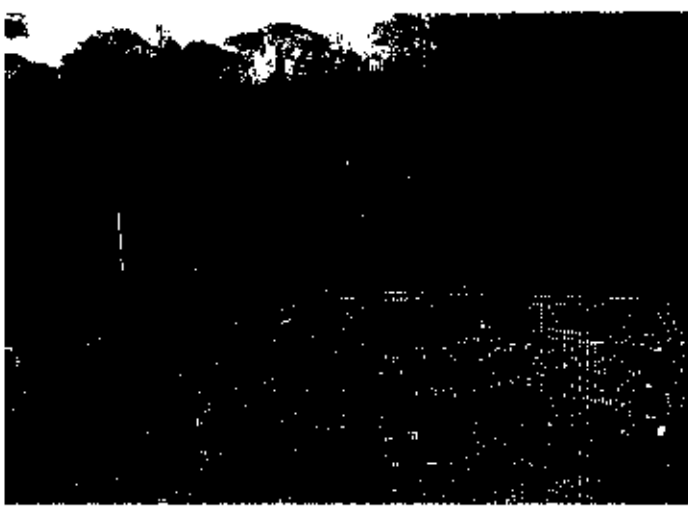


FIGURA 53 - Local utilizado como estrada de acesso ao topo do talude, km 119+400



FIGURA 54 - Área de queimada para plantação na faixa de domínio, km 244



FIGURA 55 - Área de queimada para plantação na faixa de domínio, km 244

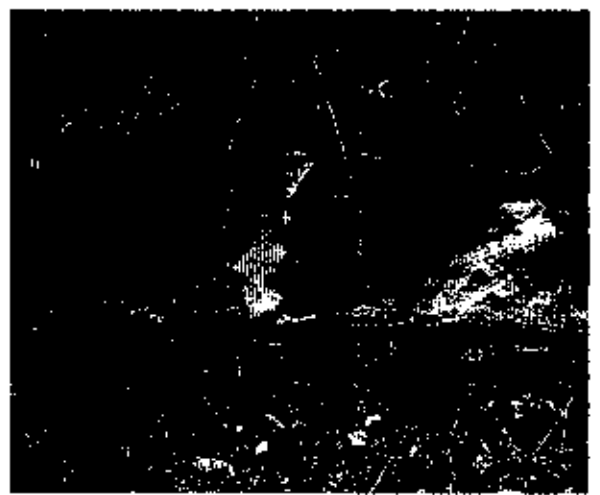


FIGURA 56 - Rocha com evidencia de desabar, no km 247+600



FIGURA 57 - Desabamento de rochas no km 247+600

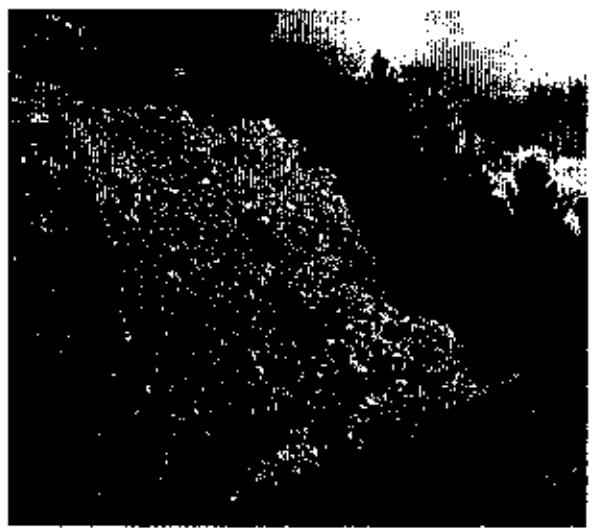


FIGURA 58 - Escorregamento no km 262+300

802



Fis.: 689
Proc.: 3534/00
Rubr.: SCL

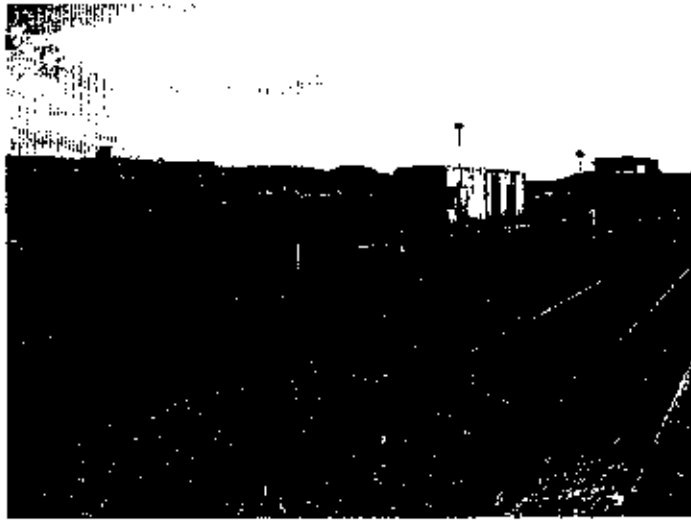


FIGURA 59 - Posto de Abastecimento do pátio de Lages/SC

SCL



TRECHO LAGES/SC – SANTA TEREZA/RS

Fls.: 690
Proc.: 3534/00
Rubr.: SGE

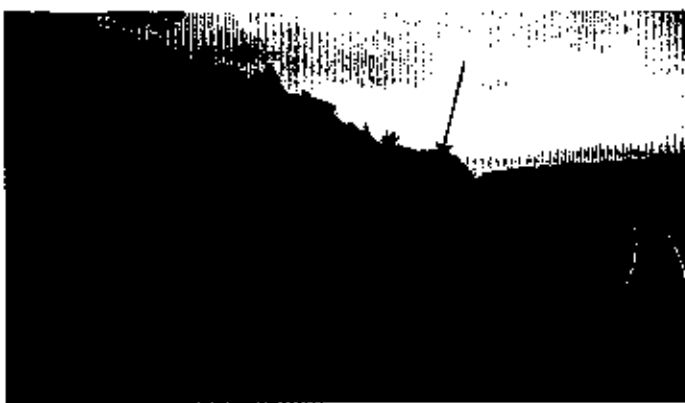


FIGURA 60 – Talude estabilizado no km 385. A seta realça a utilização de tela para contenção do talude.



FIGURA 61 – Escorregamento, e material ainda não retirado da faixa de domínio da ferrovia, km 383+500



FIGURA 62 – Pedreira às margens da ferrovia, no km 375+400

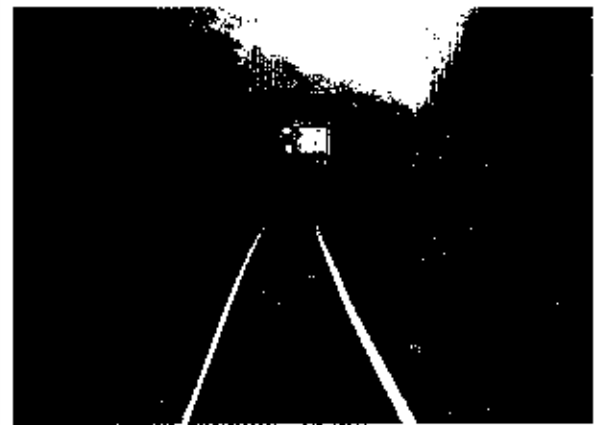


FIGURA 63 – Escorregamento, e material ainda não retirado da faixa de domínio da ferrovia, km 374+200



FIGURA 64 – Material proveniente do escorregamento de talude ainda não retirado da faixa de domínio da ferrovia, km 374

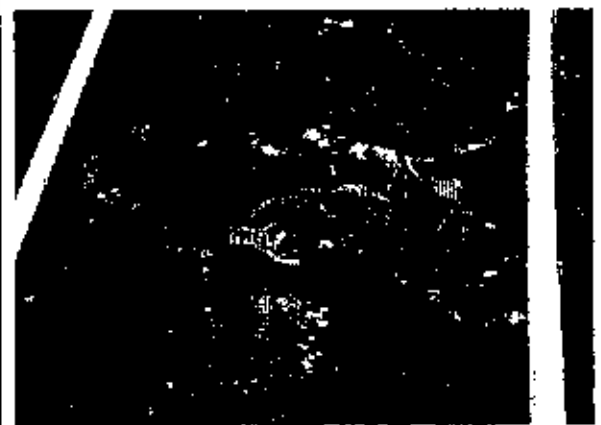
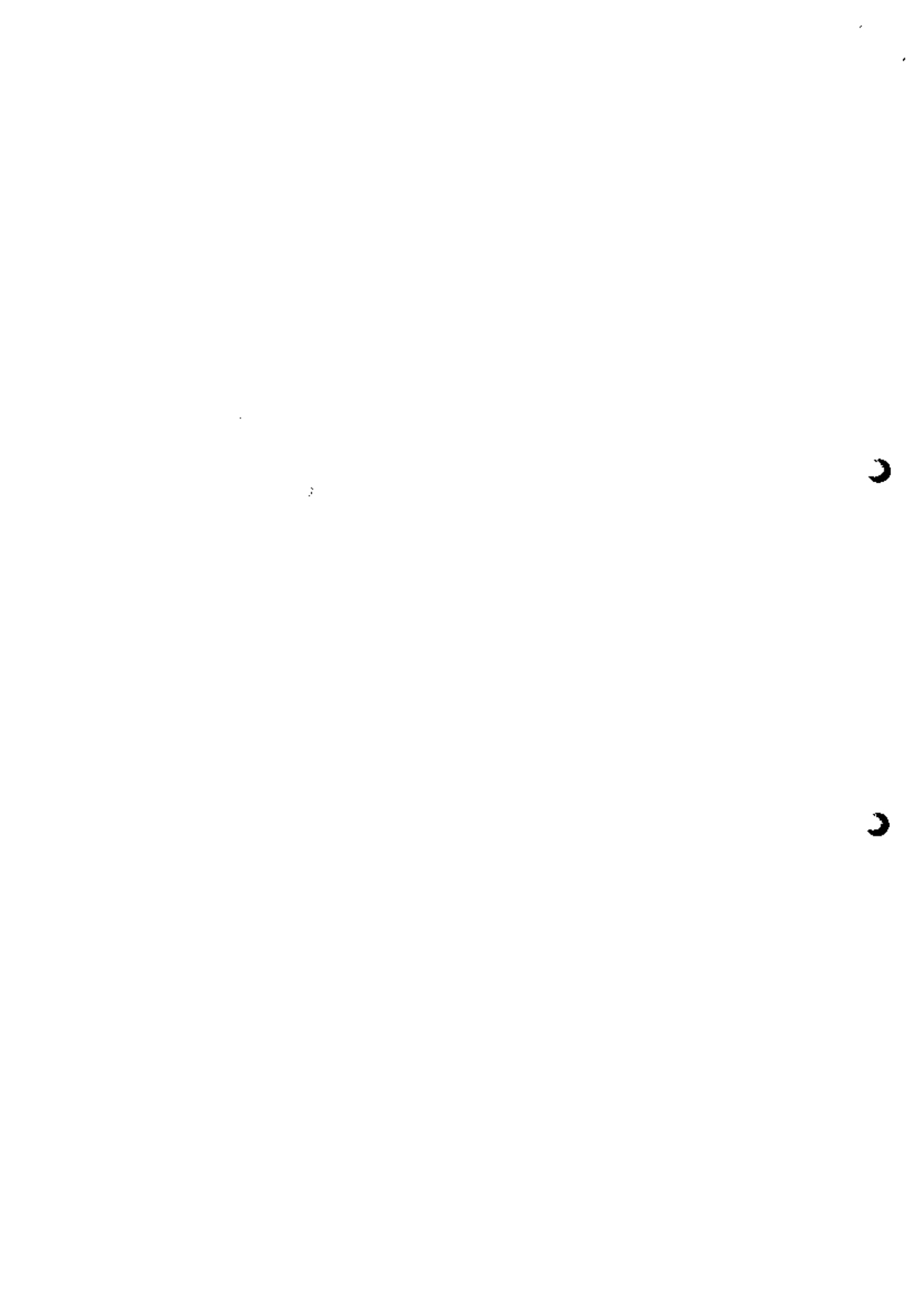


FIGURA 65 – Carcaça de graxaim atropelado no km 372+300

SGE



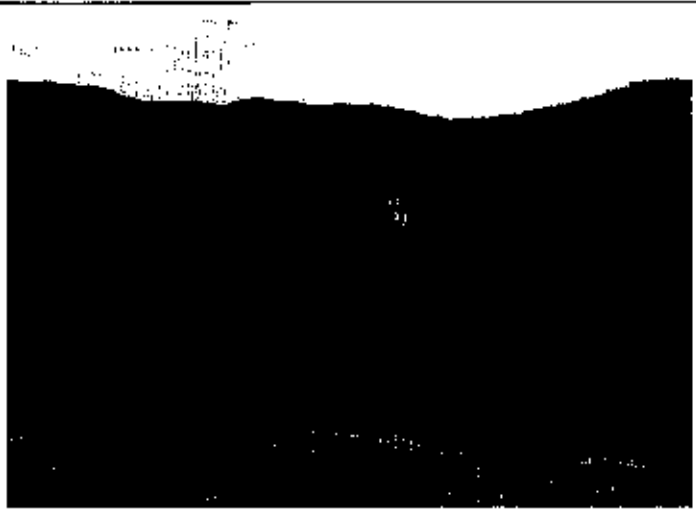


FIGURA 66 – Vista do rio Pelotas – divisa SC/RS, km 319



FIGURA 67 – Escorregamento no km 259+300



FIGURA 68 – Veado pardo às margens da ferrovia, no km 230+300

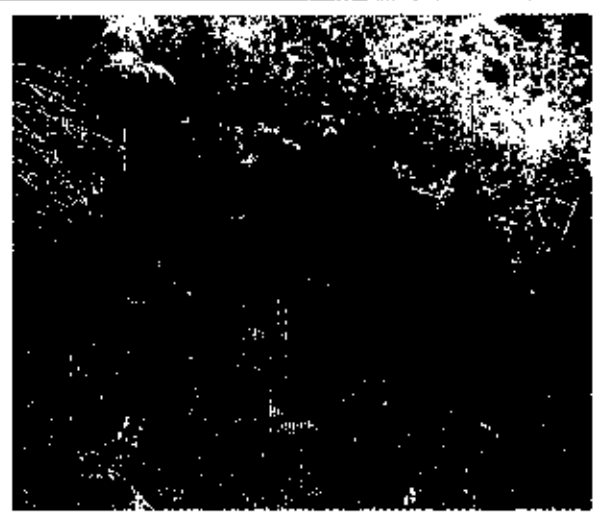


FIGURA 69 – Vegetação sobre talude instável com evidencia de desabar, no km 228



FIGURA 70 – Escorregamento, e material ainda não retirado da faixa de domínio da ferrovia, km 228

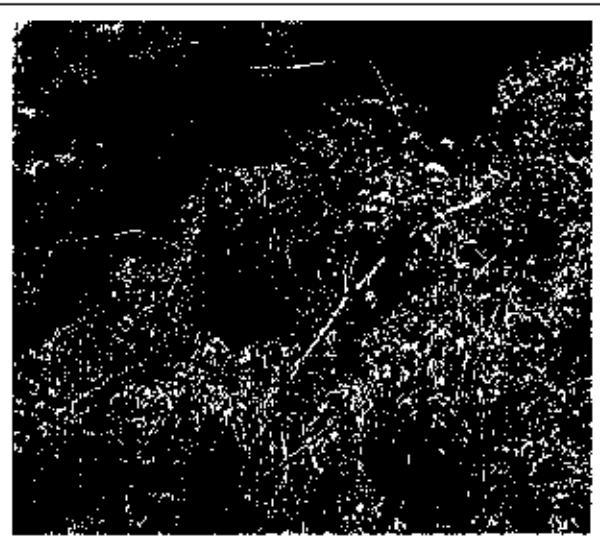
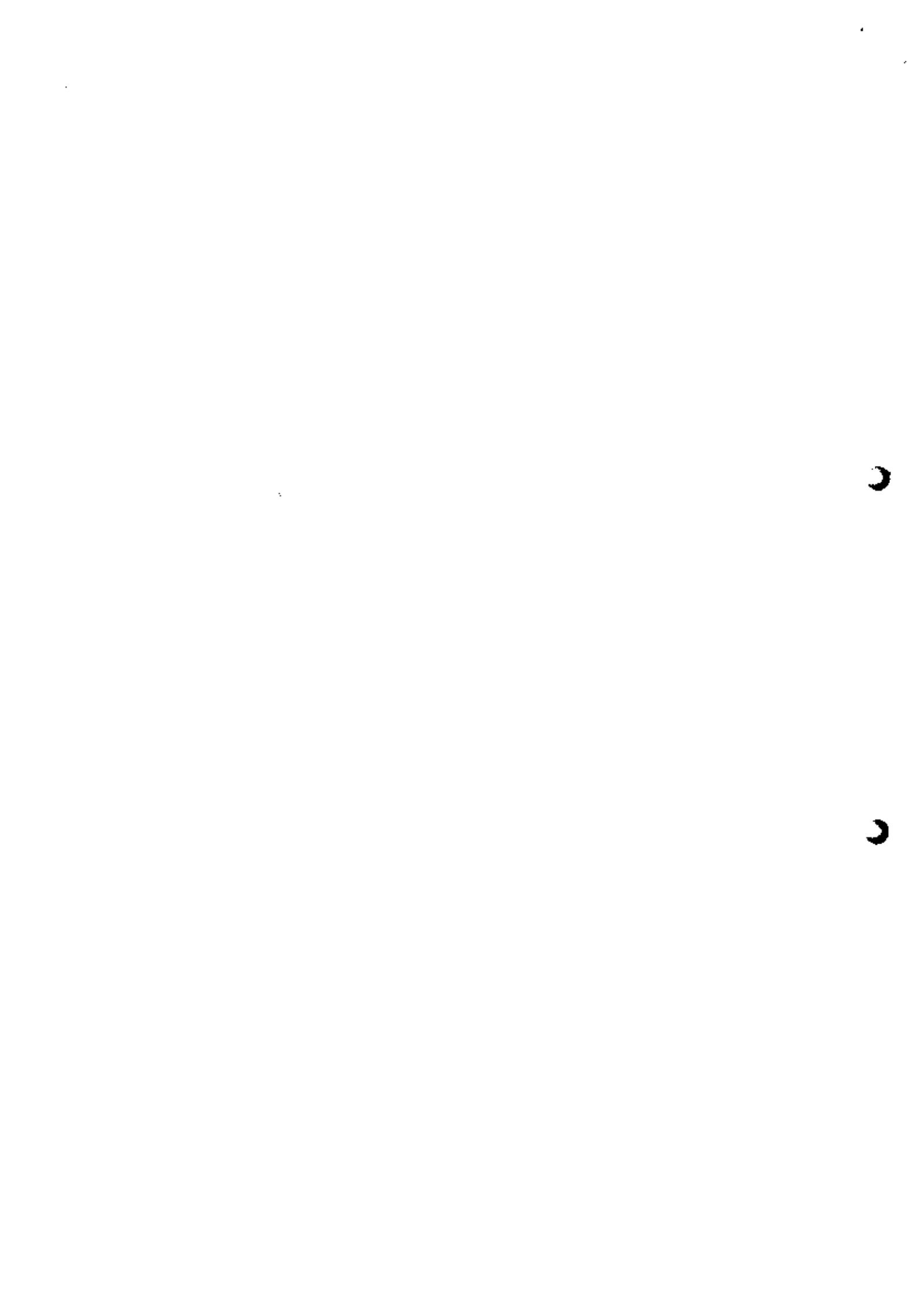


FIGURA 71 – Árvores cortadas e abandonadas no talude após trabalho de limpeza da faixa de domínio

SDC



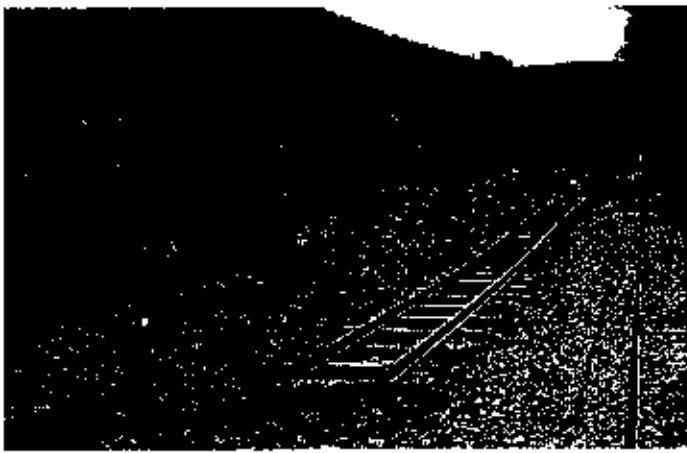


FIGURA 72 - Local do acidente - locomotiva descarrilou, km 215+300



FIGURA 73 - Local do acidente - locomotiva descarrilou, km 215+300



FIGURA 74 - Área desmatada e preparada para plantio em APP, e parcialmente inserida na faixa de domínio da ferrovia (ponto 141 da TABELA 2)



FIGURA 75 - Mesmo ponto da foto anterior mostrando os vestígios da queimada feita

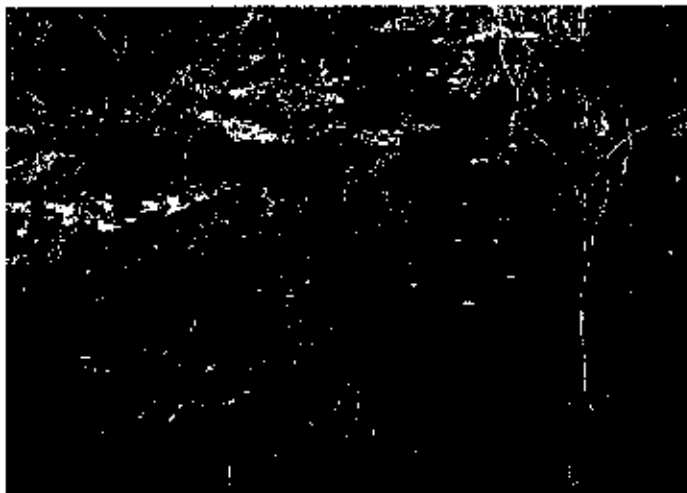


FIGURA 76 - Raiz de árvore empurrando rocha e ameaçando-a de desabar, no km 213+100

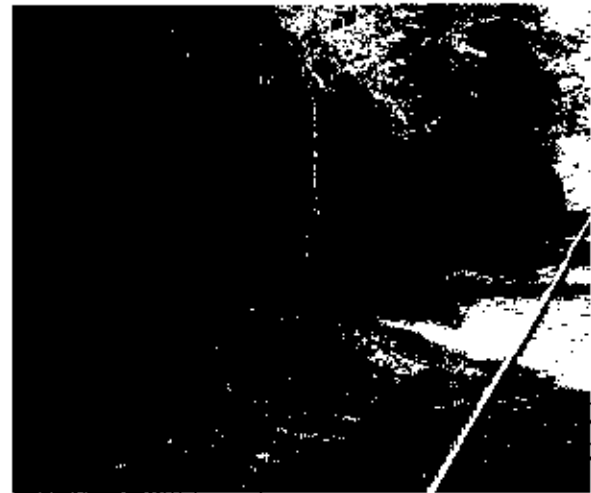


FIGURA 77 - Escorregamento, e material ainda não retirado da faixa de domínio da ferrovia, km 210+500

SCD

.....



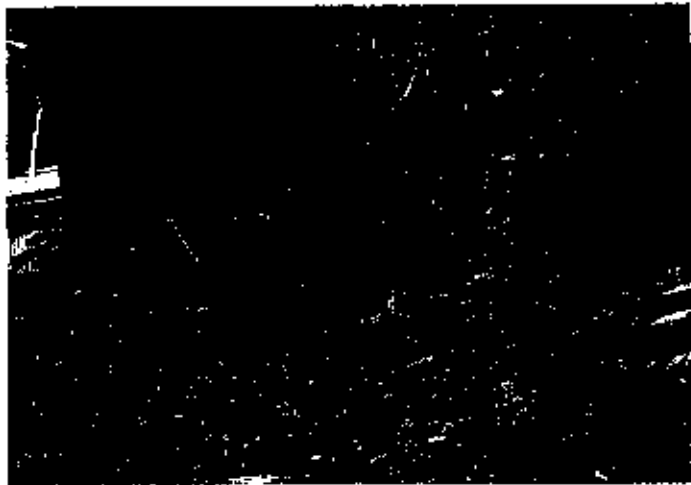


FIGURA 78 - Material proveniente de desabamento de rochas ainda não retirado da faixa de domínio da ferrovia, km 191+900

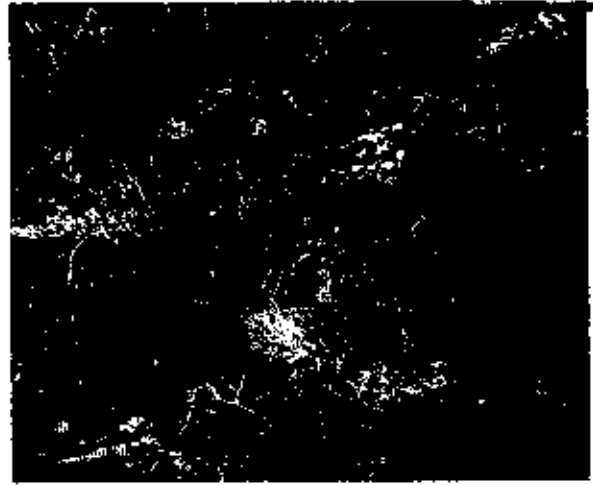


FIGURA 79 - Rocha fraturada com evidencia de desabar, no km188+100



FIGURA 80 - Destruição da floresta causada pelo depósito do solo sobre a vegetação após deslizamento

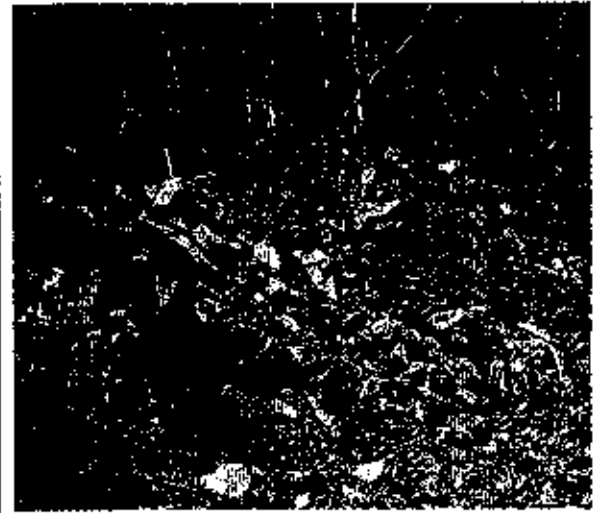


FIGURA 81 - Material oriundo de deslizamento, jogado ao lado da linha sobre a vegetação, no km188+100



FIGURA 82 - Vista da Barragem das Antas/RS, às margens da ferrovia, no km 153



FIGURA 83 - Vista da ponte da rodovia BR-116/RS, km 149

500



TRECHO SANTA TEREZA/RS – GENERAL LUZ/RS

Fis.: 694
Proc.: 3534/00
Rubr.: SCK



FIGURA 84 – Escorregamento, e material ainda não retirado da faixa de domínio da ferrovia, logo após a saída do pátio de Santa Tereza/RS, km 117+100.



FIGURA 85 – Material proveniente do escorregamento ainda não retirado da faixa de domínio da ferrovia, logo após a saída do pátio de Santa Tereza/RS, km 117+100

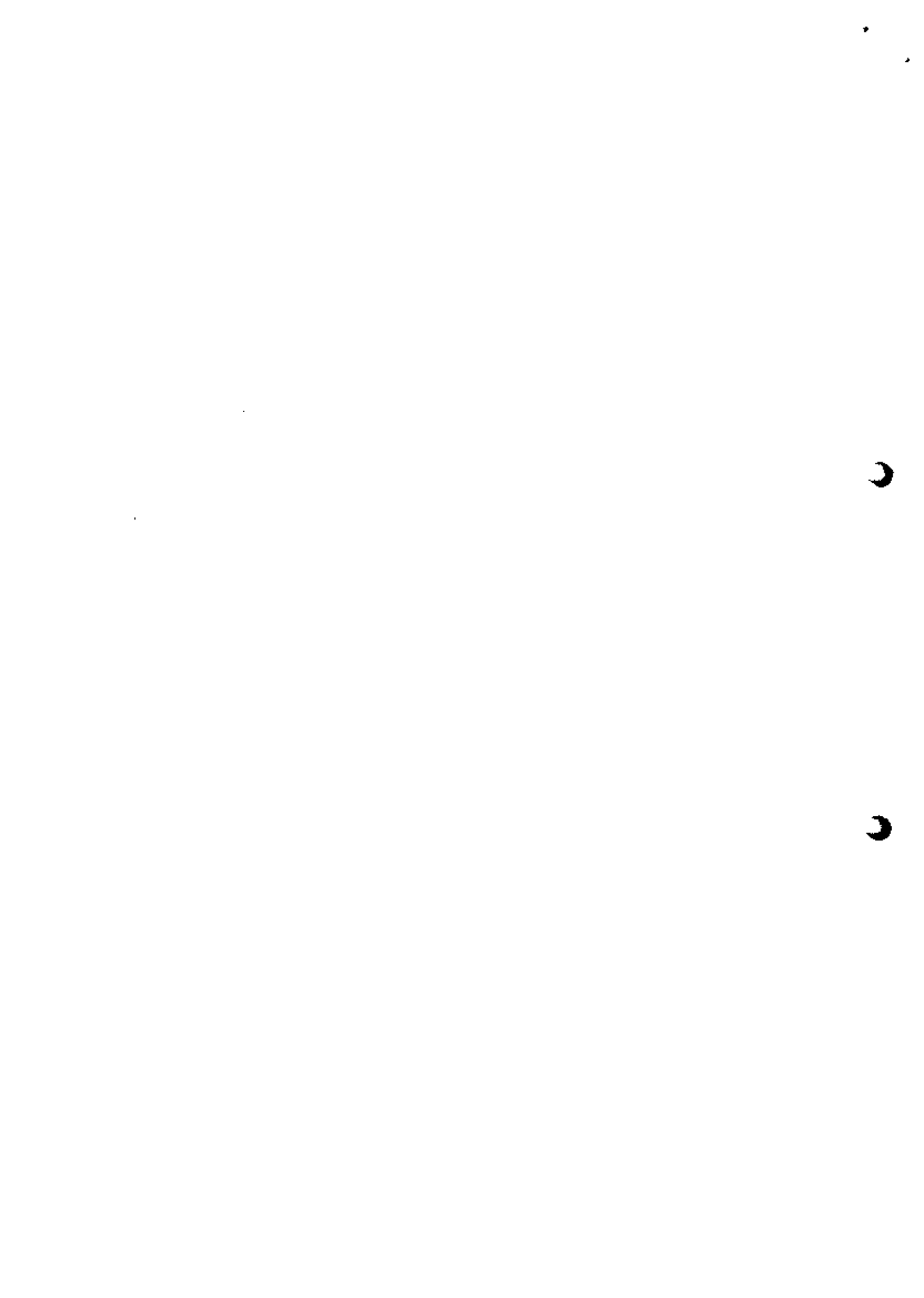


FIGURA 86 – Graxaim atropelado, km 85+600



FIGURA 87 – Auto de Linha parado em frente à estação de General Luz/RS

SCK



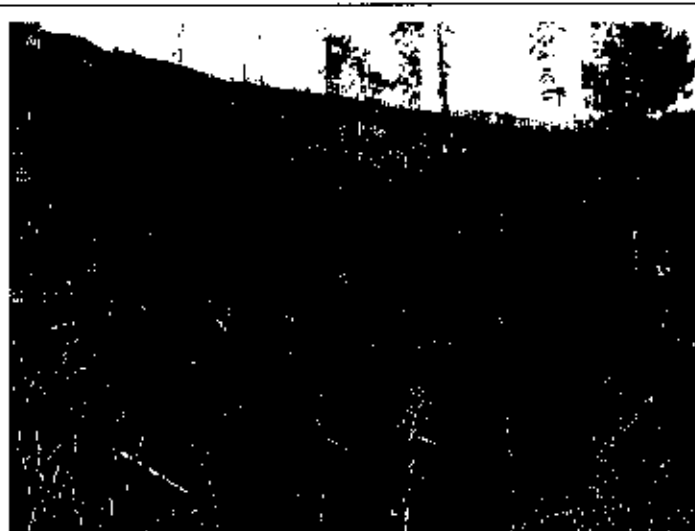
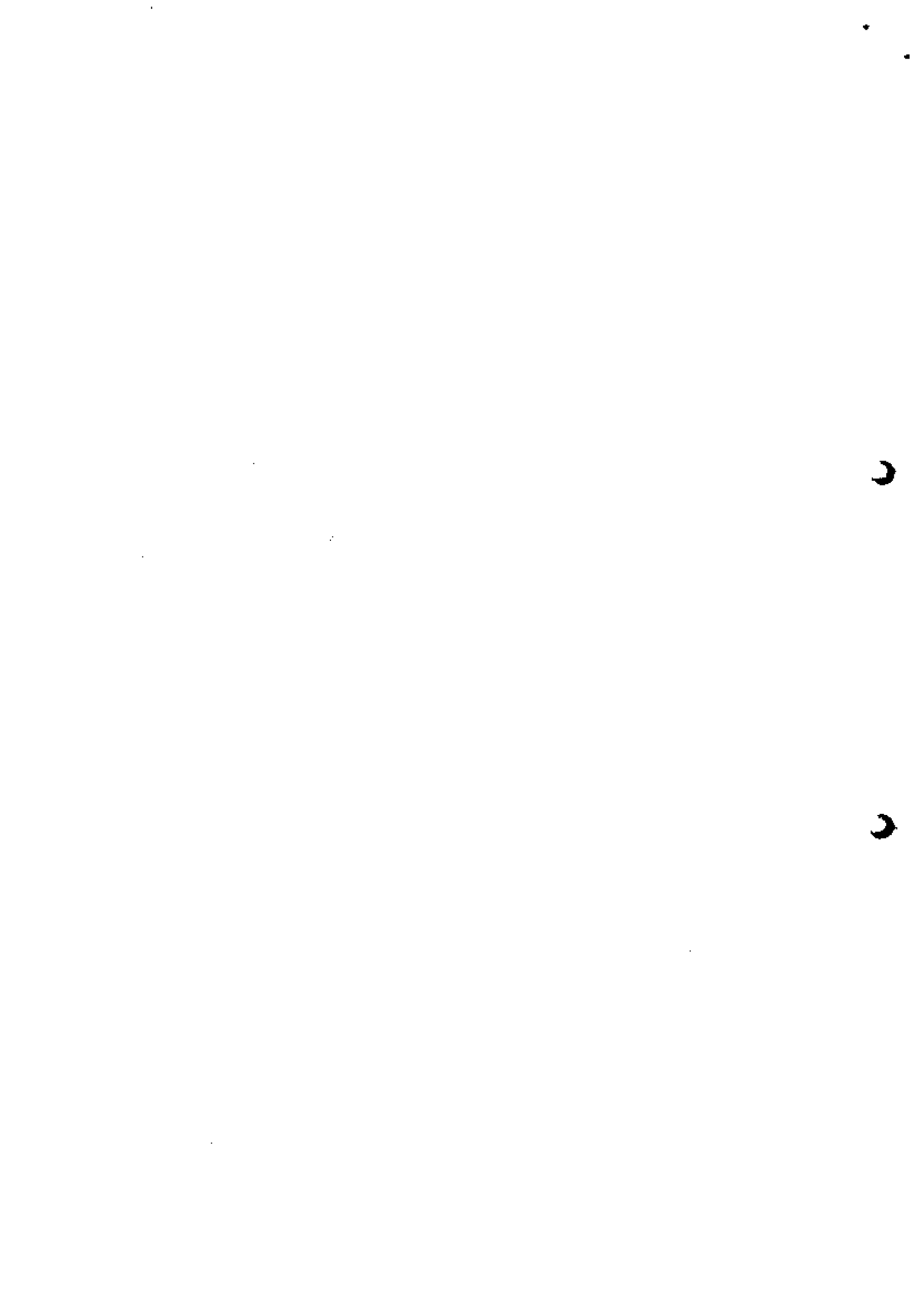


FIGURA 88 – Área de queimada de vegetação ao longo da faixa de domínio da ferrovia, km6+700,



FIGURA 89 – Área de queimada de vegetação ao longo da faixa de domínio da ferrovia, km 6+300.

SCL



Fis.: 696
Proc.: 3534/00
Rubr.: SDR

PROTOCOLO
DILIO/IBAMA
Nº 1931
DATA: 02/03/05
RECEBIDO: Luis



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
GERÊNCIA EXECUTIVA NO ESTADO DO PARANÁ

MEMO Nº 018/05 - NLA - GerEx - IBAMA/PR Curitiba, 15 de fevereiro de 2005.

Senhor Coordenador Geral,

Anexo a este, estamos remetendo o documento 02017.000922/05 – 97 da ALL – América Latina Logística do Brasil S.A., para conhecimento e manifestação através da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental que vem analisando o processo de Licenciamento da ALL.

Atenciosamente,


Eng. Ftal. Sergio Roberto Xavier
Analista Ambiental
Coordenador de Licenciamento Ambiental
IBAMA/PR

Ao Senhor
Luiz Felipe Kunz Junior
Coordenador Geral - CGLIC/DILIQ
IBAMA/Sede
Brasília - DF

A COISA
com 02/03
Claudie

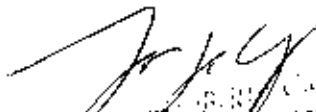
1938

A Dra

Theresa

Para avaliar.

Em, 3-03-2005


Maria Reis
Coordenadora de Avaliação de Impactos e Riscos
IBAMA/DIRIG/COGIC/OAIR

D O C U M E N T O

Fis.:	697
Proc.:	3534/05
Rubz.:	800

02017.000922/05-97
IBAMA/MMA - SUP. ESTADUAL/PR

DATA: 10/02/05 Valério.



Carta nº 018/GMASI/2005

Curitiba, 09 de fevereiro de 2005.

Ao

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
ILMO SR. MARINO ELÍGIO GONÇALVES
Gerente Executivo do IBAMA no Paraná
Rua Brigadeiro Franco nº 1.733 – Centro
80.420-200 – Curitiba/PR

Ref.: Solicitação de Manifestação Ambiental

Prezado Senhor:

Servimo-nos da presente para apresentar a este órgão para apreciação e futura manifestação ambiental acerca do Projeto de Retaludamento e Drenagem que faz-se necessário executar conforme exposto na análise da situação inserida no Projeto em anexo, no aterro situado na faixa de domínio desta ferrovia no km ferroviário 579 localizado em Apucarana/PR. As obras pretendidas pelo Projeto ora submetido em análise, correrão sob orientação desta ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A.

Sendo o que tínhamos para solicitar de momento, aproveitamos o ensejo para externar nossos protestos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,

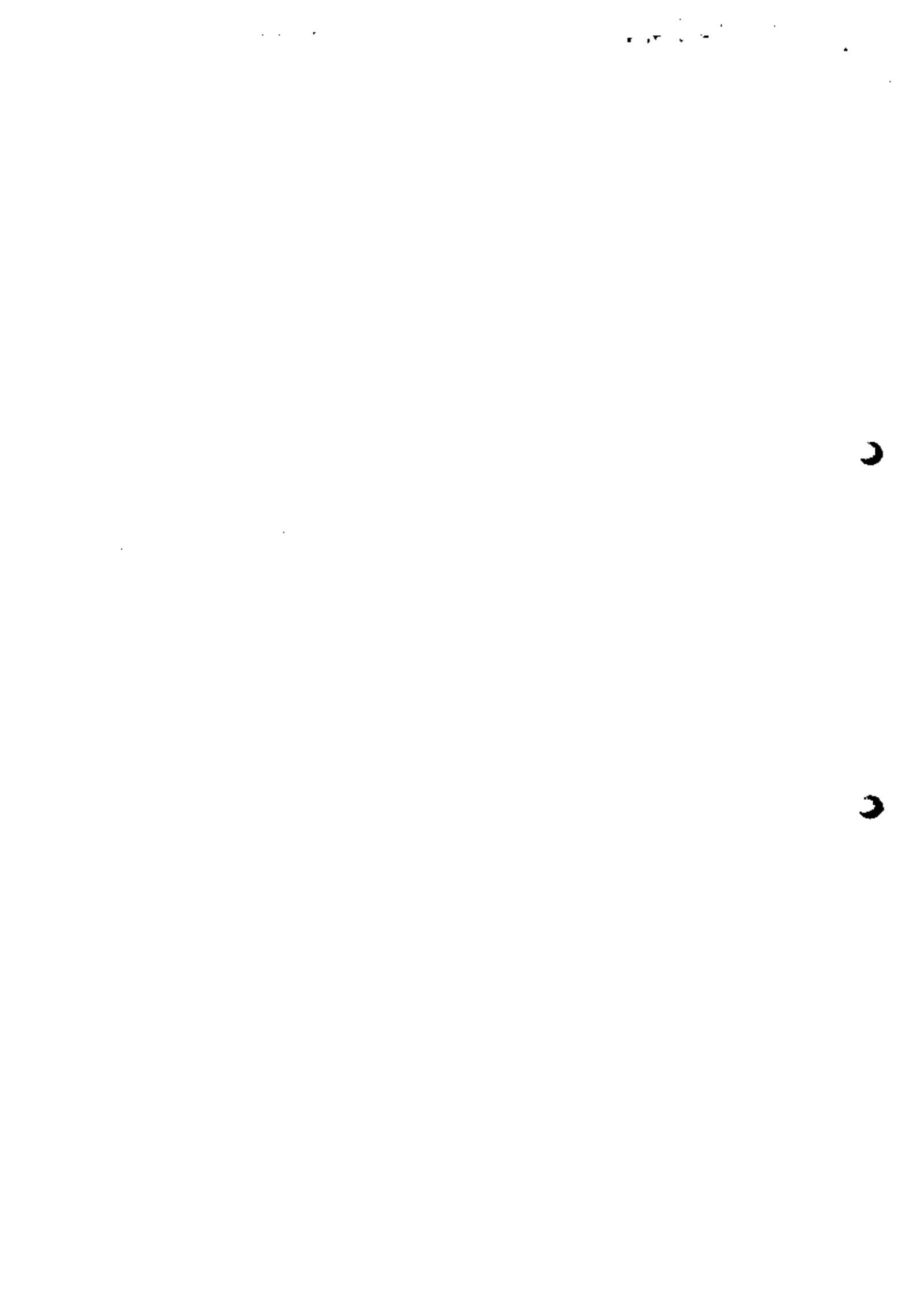
CARLOS ROBERTO DE ASSIS FILHO
Gerência de Meio Ambiente e Segurança Industrial

9976 - 7470
(Ronaldo)

2141-7924

2141-7353

2141-7388 (Dunival)
Renato





PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE APUCARANA
Estado do Paraná

TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA

Fis.: 698
Proc.: 3534100
Rubr.: 500

Pelo presente Termo de Ajustamento de Conduta, de um lado, **MUNICÍPIO DE APUCARANA**, pessoa jurídica de direito público interno, inscrita no CNPJ sob nº 75.771.253/0001-68, com sede, foro e administração, em Apucarana, Paraná, no Centro Cívico José de Oliveira Rosa, nº 25, representando por **VALTER APARECIDO PEGORER**, brasileiro, casado, Prefeito, portador da cédula de identidade RG nº 896.526, emitida pela SSP/PR, inscrito no CPF sob nº 064.362.269/15, residente e domiciliado na Rua Emílio Gomes, nº 225, Jardim Morumbi, na cidade de Apucarana, Paraná e, de outro lado, **ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A**, pessoa jurídica de direito privado, com sede em Curitiba, sito a Rua Emílio Bertolini, nº 100, inscrita no CNPJ sob nº 01.258.944/0005-50, devidamente representado pelo seu diretor Sr. **RAIMUNDO PIRES MARTINS DA COSTA**, brasileiro, casado, engenheiro, portador da cédula de identidade RG nº M1215663, inscrito no CPF sob nº 486.731.966/04, domiciliado na Rua Emílio Bertolini, nº 100, Curitiba, Paraná, e por **JOSÉ AUGUSTO ARAUJO DE NORONHA**, brasileiro, casado, advogado inscrito na OAB/PR sob nº 23.044, residente e domiciliado na Avenida Getúlio Vargas, nº 3470, na cidade de Curitiba, Paraná, eis que tem por justo e acordado o seguinte:

Considerando as conseqüências decorrentes das chuvas que atingiram o Município de Apucarana no dia 20 de janeiro de 2005;

Considerando o desmoronamento de parte do aterro de sustentação da linha férrea, situada próximo ao Córrego Japira, no Jardim América;

Considerando a decisão liminar deferida na Ação Cautelar autuada sob nº 34/2005, que tramita perante a 2ª Vara Cível da Comarca de Apucarana, Paraná;

Considerando a relevância econômica decorrente da interrupção do tráfego ferroviário advindo da decisão anteriormente citada, a qual repercutiu inclusive sobre a normalidade dos serviços portuários prestados no Estado do Paraná;

Considerando as obras realizadas pela empresa ALL – América Latina Logística do Brasil S/A no período do dia 20 a 29 de janeiro, em especial após a concessão da medida liminar anteriormente citada;

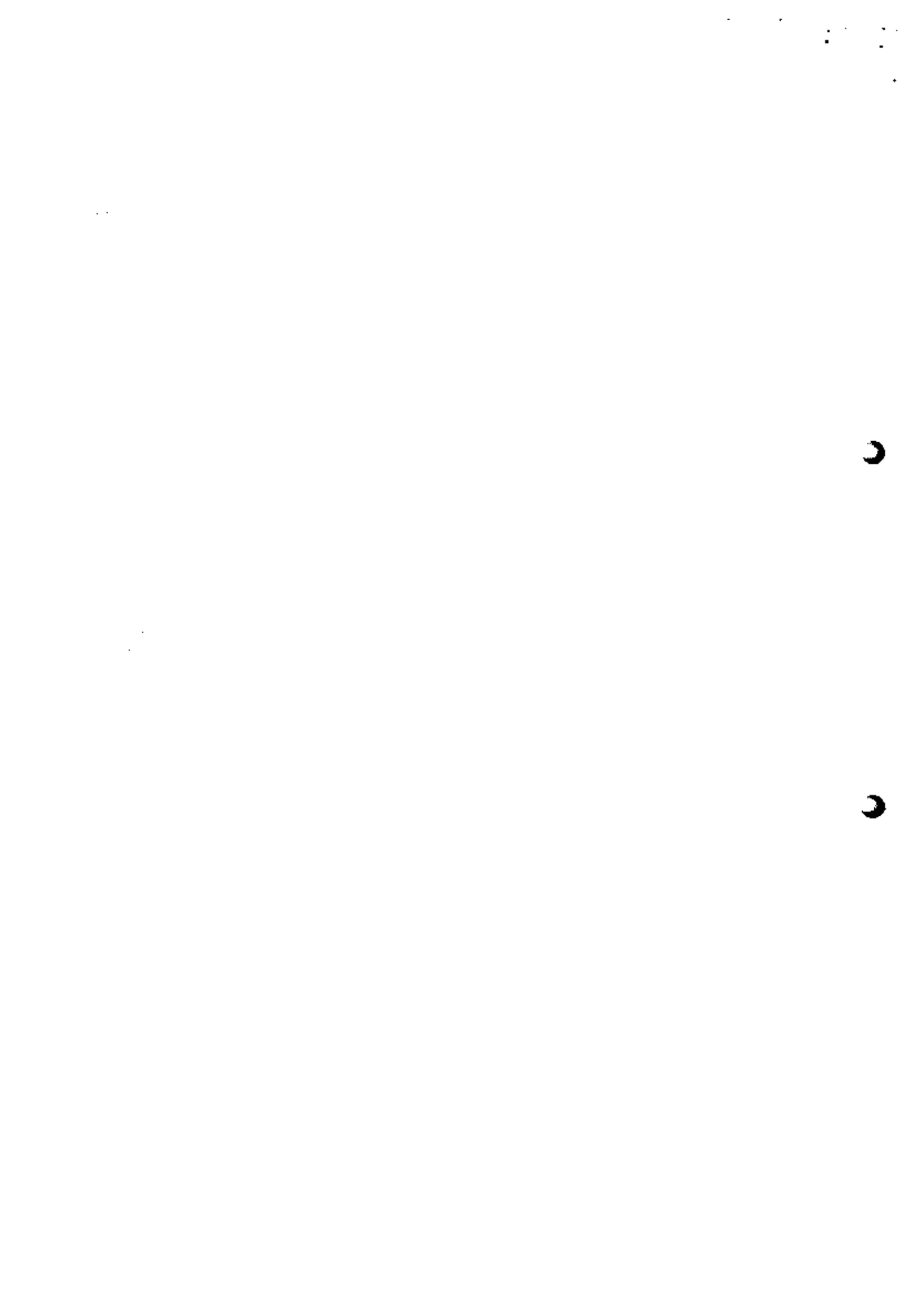
Considerando os termos do Decreto nº 1832/96 e do contrato de concessão federal em vigor para cumprimento pela ALL – América Latina Logística do Brasil S/A;

As partes anteriormente descritas firmam as seguintes obrigações:

1- OBRAS DE REPARAÇÃO DO LOCAL DO ACIDENTE

Centro Cívico José de Oliveira Rosa, 25 – CEP 86800-970
Fone (43) 422-4000 – Ramais 246/267/273 – Apucarana

José Augusto A. de Noronha
OAB/PR 23.044





PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE APUCARANA
Estado do Paraná

Fls.: 699
Proc.: 3534/00
Rubr.: SCL

1.1 - A ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A obriga-se a efetuar todas as obras de reparação do aterro sustentador da linha férrea situada próximo ao Córrego Japira, no Jardim América, na cidade de Apucarana, dentro das melhores técnicas de engenharia.

1.2 - A ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A obriga-se a concluir as referidas obras no prazo máximo de 75 (setenta e cinco) dias, salvo motivo de força maior, devidamente comprovado pela empresa;

1.3 - A ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A obriga-se, até o término das obras, a efetuar vistorias técnicas diárias no local das obras, relativas à passagem das composições ferroviárias, elaborando um relatório circunstanciado das condições de segurança do local.

1.4 - A ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A compromete-se a enviar, semanalmente, fotocópia dos aludidos relatórios ao **MUNICÍPIO DE APUCARANA**.

1.5 - Na eventualidade de ocorrer precipitação pluviométrica superior a 70 mm no mesmo dia, a ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A obriga-se a suspender o tráfego ferroviário no local, até que seja constatada pelos seus engenheiros, a segurança da via permanente no local, comprometendo-se a enviar laudo circunstanciado da situação ao **MUNICÍPIO DE APUCARANA**.

1.6 - A ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A obriga-se a efetuar a vigilância diária, pelo período de 24 (vinte e quatro) horas, no local das obras, garantindo a segurança e evitando o acesso de populares ao local.

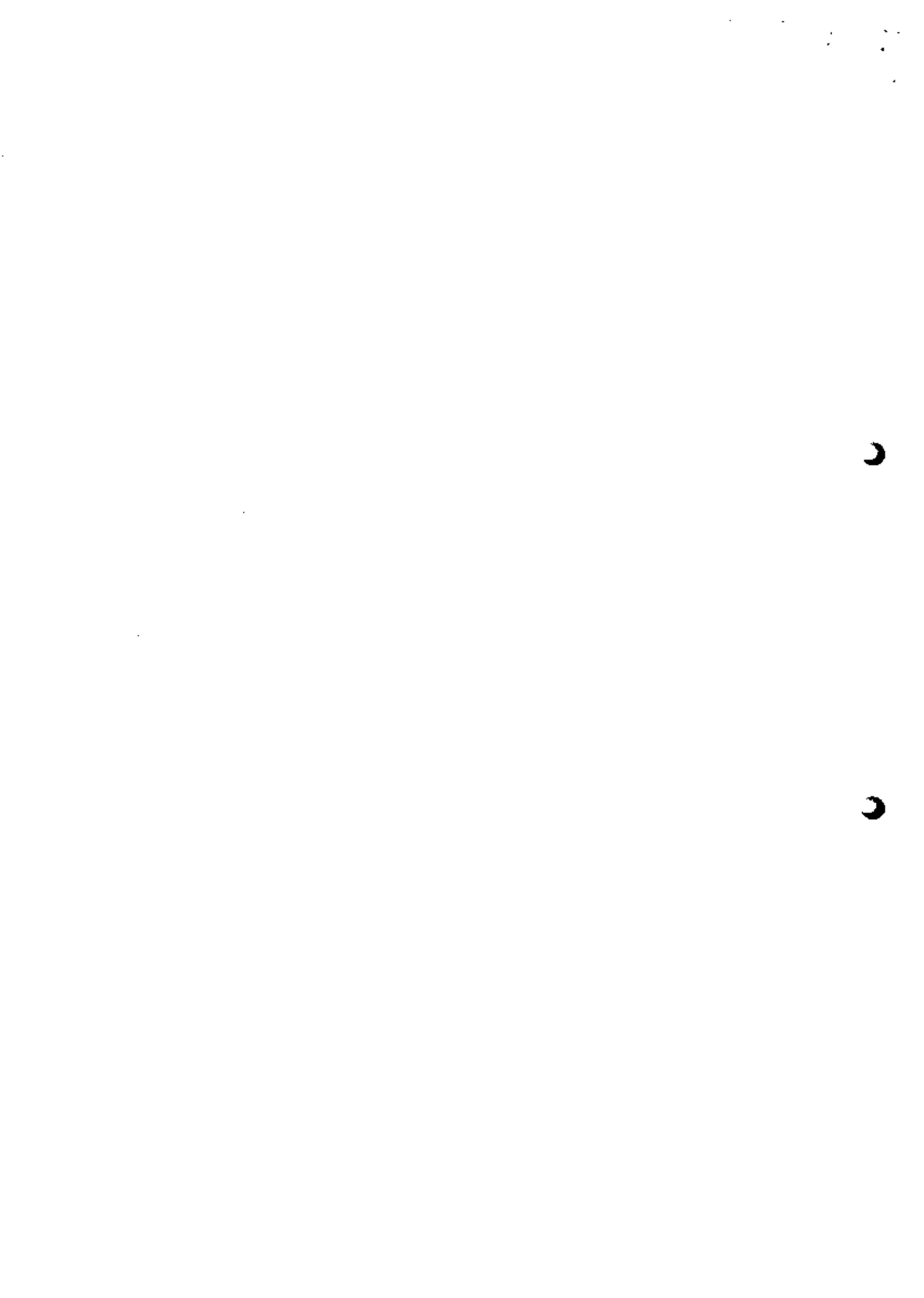
1.7 - As obras de recuperação da área em questão deverão obedecer as seguintes condições técnicas, sem prejuízo de outras exigências regulamentares.

1.8 - A ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A obriga-se a realizar ou continuar realizando os seguintes serviços emergenciais:

- a) Alargamento do aterro para o lado esquerdo (montante)
- b) Puxamento e nivelamento da linha para o lado esquerdo (1,50 m)
- c) Cobertura dos taludes escorregados com lona plástica.
- d) Estudos topográficos e sondagens na área afetada.
- e) Reaterro de erosão na saída do bueiro (jusante).

1.9 - Para a complementação das obras de recuperação em questão, a ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A obriga-se a apresentar, até o dia 10 de fevereiro de 2005, os seguintes documentos:

- a) Projeto executivo (final) para a recuperação dos taludes e obras de drenagem que se fizerem necessária





PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE APUCARANA
Estado do Paraná

Fis.: 700
Proc.: 3534/00
Rubr.: 800

b) Relatório das possíveis causas dos deslizamentos.

c) Protocolo de solicitação da manifestação ambiental junto ao órgão ambiental competente (IBAMA)

1.10 - Até que seja dado cumprimento efetivo e total as obrigações do presente Termo de Ajustamento de Conduta, a ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A obriga-se a diligenciar junto aos proprietários dos terrenos que serviram de acesso as obras e de fornecedores de material para a realização das mesmas.

1.11 - Durante a realização das obras e até que seja dado cumprimento efetivo e total as obrigações do presente Termo de Ajustamento de Conduta, a ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A obriga-se a franquear o acesso irrestrito da equipe técnica do Município e da Defesa Civil ao canteiro de obras.

1.12 - Durante a realização das obras em questão, a ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A obriga-se a trafegar, no local, em velocidade reduzida.

1.13 - Até as 16 horas do dia 31 de janeiro de 2005, a velocidade máxima das composições ferroviárias não poderá ser superior a 5 Km/h (cinco quilômetros por hora).

1.14 - Após este prazo, e condicionadamente à evolução das obras de reparação, cujas condições de segurança serão devidamente atestadas pela ALL, a velocidade de tráfego das composições ferroviárias será de 10 Km/h (dez quilômetros por hora).

1.15 - A cada quinze dias, através de uma avaliação técnica conjunta, será estabelecida padrão de velocidade adequada, para o trecho, até os limites regulamentares, que é de 50 Km/h no trecho.

2 - INDENIZAÇÃO DOS MORADORES EM RELAÇÃO AS OBRAS.

2.1 - A ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A obriga-se a efetuar, conforme os contratos já efetivados com Jacir Nogueira de Araújo, Ducilene Rosa Kretschmar e Walter Vieira do Nascimento, a reconstrução das casas utilizadas para a realização das obras anteriormente descritas, no mesmo local e condições que estas possuíam antes das obras.

2.2 - A ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A obriga-se a ressarcir as despesas com moradia e transporte de móveis das pessoas que foram retiradas das casas atingidas pelas obras, conforme relatório da Defesa Civil do Município de Apucarana.

2.3 - A ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A obriga-se, ainda, em caso de eventuais danos decorrentes dos trabalhos de engenharia no local, ressarcir todos os prejudicados, desde que comprovada culpa por relatório da Defesa Civil do Município de Apucarana.

3 - DAS IMPLICAÇÕES AO MEIO AMBIENTE.

Centro Cívico José de Oliveira Rosa, 25 - CEP 86800-970
Fone (43) 422-4000 - Ramais 246/267/273 - Apucarana

1956 Augusto A. de Noronha
DIA 14/08/2004





PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE APUCARANA
Estado do Paraná

Fis.: 704
Proc.: 3534/00
Rubr.: FCE

3.1 - A ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A obriga-se a promover a recuperação total do meio ambiente alterado em razão das obras descritas anteriormente, no Jardim América, de acordo com as normas pertinentes previstas na legislação ambiental.

3.2 - A ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A obriga-se a realizar a roçada, da faixa de domínio sob concessão, que corta a área urbana do Município de Apucarana, mantendo-se a mesma dentro das melhores condições urbanísticas e de segurança.

4 - CONSTRUÇÃO DA PRAÇA EM HOMENAGEM ÀS VITIMAS.

4.1 - A ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A obriga-se, após a conclusão das obras, a construir uma praça pública no local em que houve o desmoronamento, com vítimas fatais, devendo o projeto ser elaborado e aprovado em conjunto com o **MUNICÍPIO DE APUCARANA**.

4.2 - A construção da referida praça terá início, no máximo, dentro de 30 (trinta) após a conclusão das obras de revitalização do aterro e concomitante regularização administrativa por parte do **MUNICÍPIO DE APUCARANA.**

5 - DAS MULTAS

5.1 - Na hipótese de descumprimento das obrigações dos itens 1.1, 1.2, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 1.11, 1.12, 1.13, 1.14 e 1.15 a ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A obriga-se ao pagamento de multa diária de R\$ 100.000,00 (cem mil) reais.


5.2 - Na hipótese de descumprimento das obrigações dos demais itens não contemplados no item anterior, e ressalvado o teor do item 5.4, a ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A obriga-se ao pagamento de multa diária de R\$ 5.000,00 (cinco mil) reais.


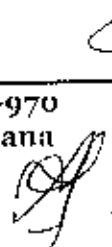
5.3 - A ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A obriga-se a notificar a ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres acerca do teor do presente Termo de Ajustamento de Conduta, para que, querendo, exerça o seu poder fiscalizatório.

5.4 - Na hipótese de descumprimento da obrigação assumida nos itens 1.3, 1.4 e 1.10, impende ressaltar que não haverá imposição de qualquer espécie de multa pecuniária.

O presente Termo de Ajustamento de Conduta não importa em reconhecimento de qualquer responsabilidade da **ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A**, de ordem civil ou criminal, acerca de fatos não descritos expressamente no mesmo.

O descumprimento de qualquer das obrigações assumidas pela **ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A** não implica em responsabilização subsidiária ou solidária do Município de Apucarana.


Centro Cívico José de Oliveira Rosa, 25 - CEP 86800-970
Fone (43) 422-4000 - Ramais 246/267/273 - Apucarana



José Augusto de Neronha
OAB/PR 23.044

100



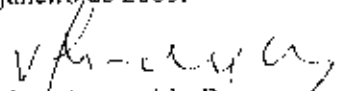


PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE APUCARANA
Estado do Paraná

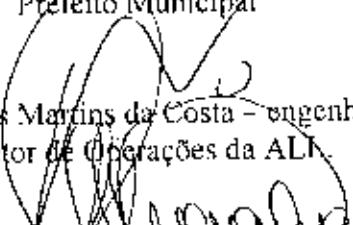
Fis.:	703
Proc.:	3534/05
Rubr.:	SC

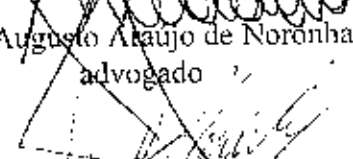
Por estarem as partes acordadas integralmente com o teor do presente, firmam o mesmo na forma da lei.

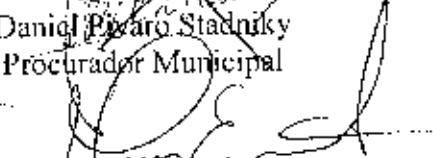
Apucarana, 29 de janeiro de 2005.

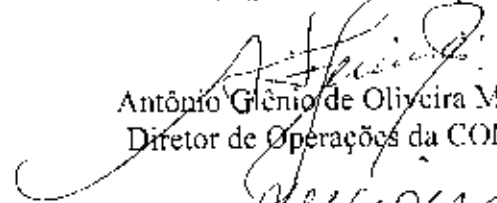

Valter Aparecido Pegorer
Prefeito Municipal

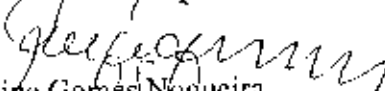
Raimundo Pires Martins da Costa - engenheiro civil
Diretor de Operações da ALI

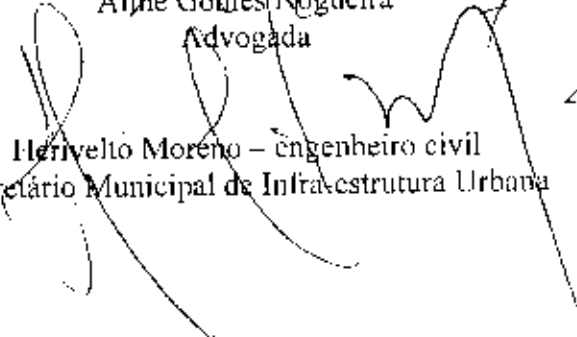

José Augusto Ataíde de Noronha
advogado


Daniel Pizarro Stadniky
Procurador Municipal


Marcos Efeebão
Procurador Municipal


Antônio Glênio de Oliveira Machado
Diretor de Operações da COMDEC


Aljine Gomes Nogueira
Advogada


Herivelto Moreno - engenheiro civil
Secretário Municipal de Infraestrutura Urbana





Carta nº 018/GEJUR/2005

Curitiba, 09 de fevereiro de 2005.

Ao

MUNICÍPIO DE APUCARANA/PR
Ilmo Sr. Prefeito Municipal Valter Aparecido Pegorer
Rua Brigadeiro Franco nº 1.733 – Centro
80.420-200 – Curitiba/PR

Ref.: Termo de Ajustamento de Conduta

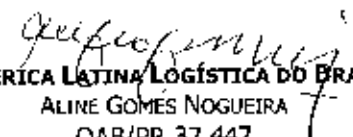
Prezado Senhor:

Considerando o Termo de Ajustamento de Conduta firmado em 29 de janeiro de 2005 e visando dar continuidade ao cumprimento das obrigações e prazos estipulados neste documento, temos a apresentar, tempestivamente, os documentos demandados pelo item 1.9 do Termo de Ajustamento de Conduta, a saber:

- a) Projeto executivo (final) para a recuperação dos taludes e obras de drenagem que se fizerem necessárias;
- b) Relatório sobre as possíveis causas de ocorrência dos escorregamentos translacionais do solo em Apucarana no dia 20.01.05.

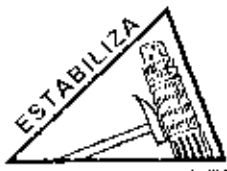
Sendo o que tínhamos para apresentar de momento, com nossos protestos da mais elevada estima e apreço, subscrevemo-nos.

Atenciosamente,


ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A
ALINE GOMES NOGUEIRA
OAB/PR 37.447

Cópia.





ESTABILIZA - PROJETOS GEOTÉCNICOS S/C LTDA.

Fls.: 704
Proc.: 353410
Rubr.: SCL

Contratante: ALI - América Latina Logística do Brasil SA.

Obra/Local: Trecho Ponta Grossa - Apucarana- Aterro km 579

Assunto: Parecer sobre a ocorrência.

RELATÓRIO

I- INTRODUÇÃO:

Trata-se de aterro situado na área urbana da cidade de Apucarana, com aproximadamente 260 m de extensão (do km 278 + 920 a 279 +180 m) e altura máxima de ~15 m no talude do LE (montante) e ~ 20 m no talude do LD (jusante).

Esse aterro foi construído na década de 1970 como parte da Central do Paraná, com solo de boa qualidade (argila siltosa marrom-avermelhada) , com taludes 2(H) / 3(V), sem banquetas; com bueiro metálico Arneo BSTM Ø = 1,0 m; e com canaleta de 0,40m(L) x 0,30m(H) em concreto simples, no LD da plataforma.

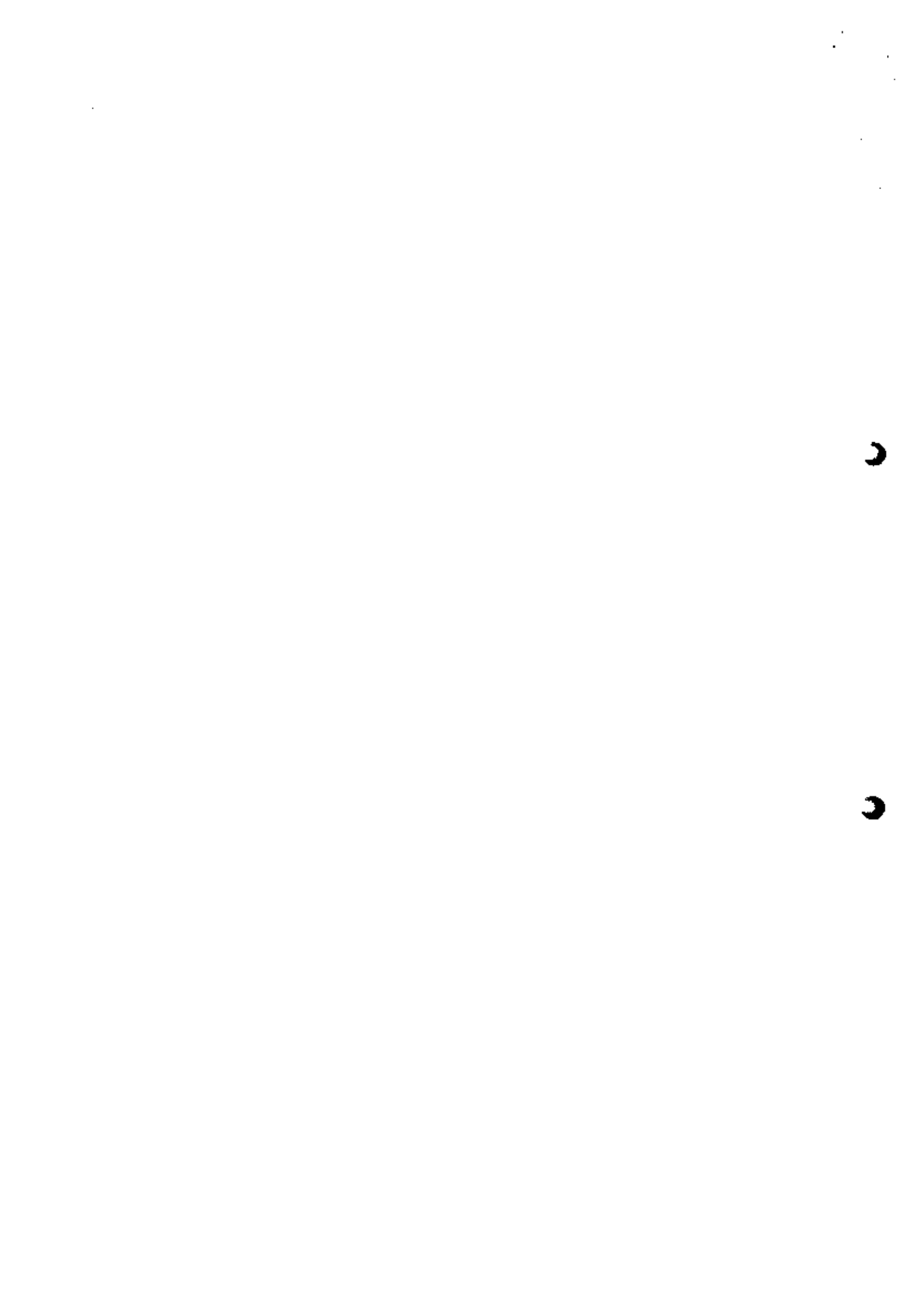
Com o crescimento urbano da cidade, casas foram construídas próximas e até mesmo junto ao pé do aterro, de ambos os lados.

No dia 20/01/2005, sob intensa precipitação pluviométrica, ocorreram escorregamentos translacionais de solo, nas saias do aterro, em ambos os lados; atingindo casas na base, interrompendo o tráfego ferroviário e infelizmente causando duas vítimas fatais.

A análise da causa e mecanismo dessa ocorrência é o objeto deste Relatório.



Foto 1 - vista frontal do LD do aterro com cicatrizes de 2 escorregamentos.



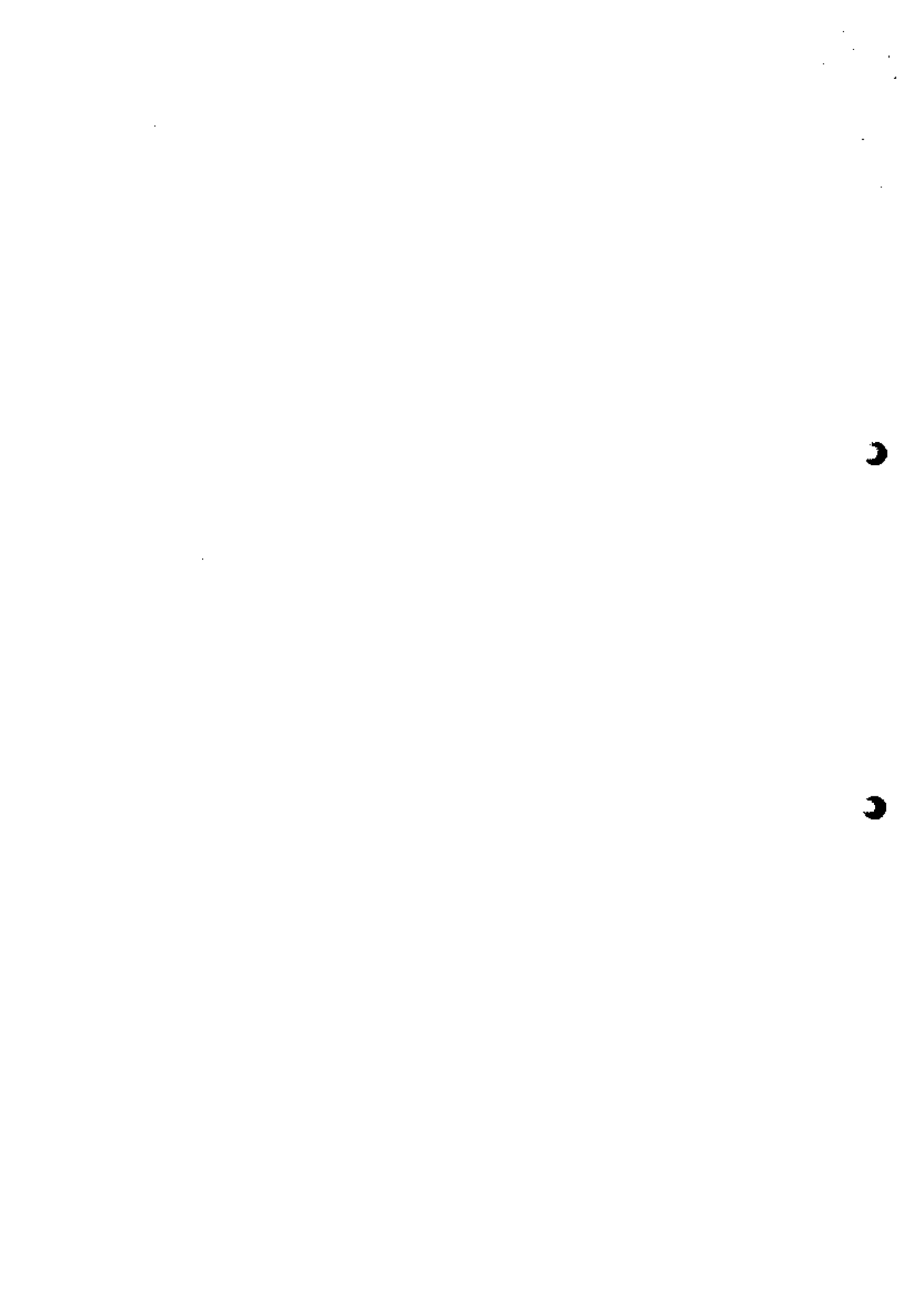
Fls.:	705
Proc.:	3534/02
Rubric.:	SCB

2- DADOS RELEVANTES DA OCORRÊNCIA:

- A chuva excepcional de 20/01 atingiu toda a região de Apucarana, causando muitos estragos conforme noticiado na imprensa local, inclusive atingindo instalações da Sanepar, deixando a cidade sem água tratada por vários dias.
- Segundo a ALL, esse aterro, construído há mais de 30 anos, não apresentava registro de ocorrências anteriores. De fato, na vistoria realizada, não foi observado nenhum vestígio de reparos ou obras corretivas.
- Também os funcionários da ALL que passam diariamente pelo local, não observaram existência de trincas ou erosões e principalmente nenhum sinal de abatimento na linha.
- As 10,30 hs do dia 20/01 passou um trem, e logo em seguida, devido ao início de chuva forte, o tráfego foi suspenso.
- Os escorregamentos ocorreram simultaneamente entre 11,30 e 12,00 hs do dia 20/01; sendo 1 escorregamento do LE com 120 m de extensão; e 3 escorregamentos do LD com ~15 m / 35 m e 30m respectivamente.
- Em ambos os lados do aterro, os taludes não escorregados, remanescentes entre ou próximos dos escorregamentos, apresentavam trincas na plataforma ou junto a canaleta, denotando o comprometimento da estabilidade.
- Registros pluviométricos obtidos por técnicos da ALL, junto a SEAB / SIMEPAR, indicam que antes do dia 20/01 havia ocorrido período chuvoso com uma precipitação acumulada da ordem de 200 mm; enquanto que no dia 20/01 em algumas horas ocorreu uma precipitação de 216,8 mm.
- Os escorregamentos mobilizaram uma fatia da saia do aterro, superficial e paralela ao talude, atingindo o ombro da plataforma, mas não atingindo o pé do talude.



Foto 2 – no talude remanescente aparece bem o perfil laminar do escorregamento, mostrando que não houve mobilização do pé do talude.



Fis.:	706
Proc.:	3534/00
Rubr.:	SCC

3 - INDICAÇÕES BIBLIOGRÁFICAS DESSE TIPO DE OCORRÊNCIA:

A Imprensa tem divulgado muitas ocorrências desastrosas relacionadas com chuvas intensas, principalmente nas grandes cidades, onde populações em áreas de risco, tem sido vítimas de deslizamentos e avalanches.

No meio técnico / científico relacionado a Geologia, Geotecnia e Mecânica dos Solos, muitos estudos tem sido desenvolvidos, correlacionando estatisticamente períodos chuvosos com ocorrências catastróficas de escorregamentos de terra e movimentos de massa:

- O Professor Costa Nunes apresentou artigo científico no 5º Congresso Internacional de Mecânica dos Solos, realizado na cidade do México em 1999, relatando os escorregamentos catastróficos da Serra das Araras na noite de 22/01/1967 sob uma chuva torrencial de 218 mm (precipitação idêntica a ocorrida em Apucarana em 20/01/2005).
- No mesmo Congresso, o Professor Fernando Emanuel Barata apresenta uma descrição fenomenológica dos escorregamentos catastróficos ocorridos na cidade do Rio de Janeiro em fevereiro de 1966 devido a chuvas torrenciais de 250mm em dois dias.
- O Prof. Milton Vargas apresenta na Revista "Solos e Rochas" volume 22 nº 1 de 1999 um estudo estatístico demonstrando que a ocorrência de chuva intensa após período chuvoso tem grande probabilidade de causar deslizamento de terra.
- O livro "Estabilidade de Taludes Naturais e de Escavação" de Guidicini / Nieble editado pela USP em 1976 apresenta no cap.2 o papel da água como agente causador de movimento de massas.
- Muitos outros artigos, livros e autores, apresentam estudo sobre o assunto, mas os mais pertinentes para a ocorrência de Apucarana, são apresentados por Wolle (1980) , Campos (1984) e pesquisadores da UFBA no artigo " Considerações sobre a Análise de Estabilidade de Taludes em solos não saturados"no 2º Simpósio sobre Solos Não Saturados - Recife 1994

4- CONCEITOS DEFINIDOS:

A partir de todos esses estudos e pesquisas já desenvolvidos , estão bem definidos os seguintes conceitos:

- A maioria das ocorrências de escorregamentos em taludes ou encostas está condicionada à precipitação pluvial e acontece na estação chuvosa.
- Chuva com grande precipitação no final de período chuvoso apresenta alta probabilidade de provocar escorregamento. Está constatado que chuvas torrenciais da ordem de 200 mm em períodos de estiagem causam muito menos problemas que uma chuva de 100 mm após uma semana chuvosa.
- O controle estatístico das precipitações pluviométricas é um instrumento muito eficiente, e de utilização mais viável, para prevenir ocorrências catastróficas. De fato é preciso estar sempre comparando as precipitações ocorridas com as médias estatísticas, sendo indicado observar que nos últimos 4 dias se ocorrerem precipitações de 12 a 15% acima da média é sinal de alerta; e de 20 a 25% acima é sinal de ocorrências eminentes.
- Em solos Não Saturados, onde o nível d'água do lençol freático é profundo, o mecanismo de ruptura ocorre, não pela elevação do nível d'água, mas sim pela perda de resistência provocada pelo avanço da frente de umedecimento, em decorrência de constantes chuvas, durante estações chuvosas.

Quin.

.....

Fis.: 707
Proc.: 353410
Rubr.: SCR

5- CONCLUSÃO:

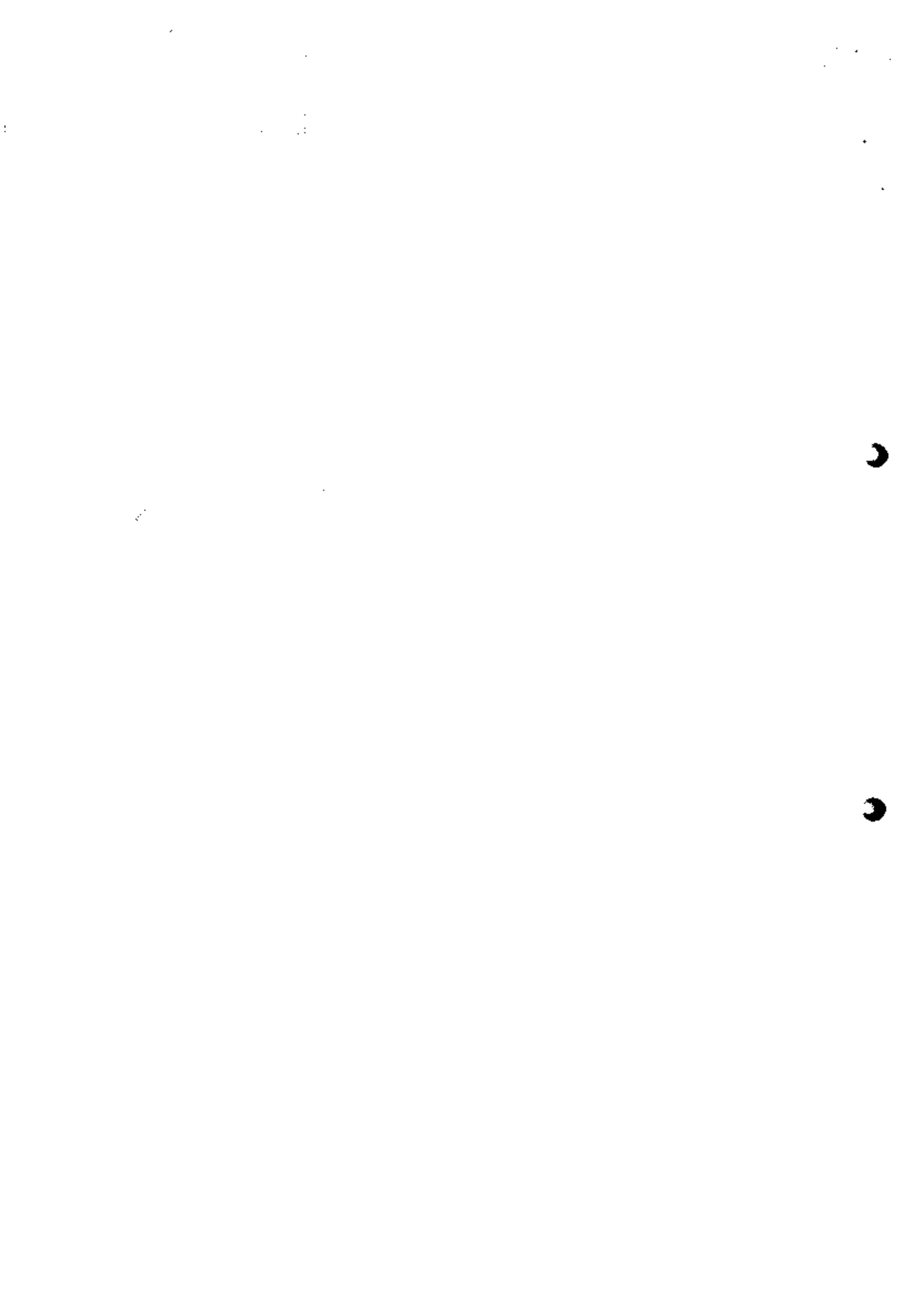
Considerando a ocorrência de período chuvoso nos dias anteriores; a ocorrência da chuva torrencial do dia 20 /01 /2005 ; a geometria do aterro; e o aspecto remanescente dos escorregamentos, chega-se a seguinte conclusão:

- Das chuvas que caem sobre o aterro, parte da água escoar pela superfície, parte é retida pela vegetação e evapora e outra parte infiltra no solo e percola para o subsolo.
- Durante períodos chuvosos, a evaporação é menor e a infiltração é maior; e como a velocidade da percolação é pequena, começa a ocorrer o umedecimento da camada externa e superficial do aterro; principalmente uma fatia superficial do talude, a partir do ombro da plataforma para baixo.
- Essa frente de umedecimento, tende a diminuir as forças de sucção e coesão do solo; e aumenta o peso específico já que vai preenchendo os vazios do solo, substituindo gradativamente o ar por água.
- Nesse estágio, se para de chover, a água infiltrada percola ou evapora e o solo readquire as boas condições de estabilidade: $C_s > 1,3$ (C_s = coeficiente de segurança = relação entre forças resistentes e forças ativas); se continua chovendo moderadamente, e há o equilíbrio entre volume infiltrado e volume percolado / evaporado, o talude se mantém em condição menos segura com $C_s > 1$ e $< 1,3$; mas se ocorre chuva torrencial, a frente de umedecimento passa para frente de saturação, de cima para baixo no talude, praticamente anulando a sucção e coesão e aumentando o peso específico de 1,6 para $2,0 \text{ Tf} / \text{m}^3$ e diminuindo o $C_s < 1$, ocorrendo a ruptura da fatia do talude.
- Além desse mecanismo, a chuva torrencial de 216,8 mm que atingiu a cidade de Apucarana foi tão excepcional, que segundo o Prof. Milton Vargas tem período de recorrência de 700 a 2000 anos; e tão forte que provavelmente causou a demolição hidráulica da capa de solo do talude.

Curitiba, 08 de Fevereiro de 2005.

Atenciosamente


Ronaldo L. G. de Carvalho
Geólogo - CREA 18.333 - D





Paraná-Online

| O seu portal de informação



Fis.: 708
 P.: 3534100
 R.: SCL

jornalismo@parana-online.com.br

Últimas Notícias

Sanepar investe para restabelecer fornecimento de água em Apucarana

AE Notícias

A Sanepar está apressando os trabalhos para restabelecer o fornecimento de água para o município de Apucarana. Devido às chuvas intensas, a unidade de captação de água da cidade foi totalmente inundada pelo rio Pirapó. Os motores elétricos das bombas de água ficaram submersos. A linha de energia da Copel foi destruída e só a partir do meio-dia desta sexta-feira (21) o acesso à captação foi liberado. Isso permite a entrada de equipamentos pesados para a retirada e o conserto das bombas.

O presidente da Sanepar Stênio Jacob foi à cidade para constatar os estragos causados pela tempestade. Stênio afirmou que a empresa está fazendo os investimentos necessários para que o abastecimento volte à normalidade.

A população de Maringá, também abastecida pelo Rio Pirapó, sofre com as chuvas intensas. Cerca de 170 mil habitantes estão com o abastecimento comprometido. Isso significa 60% da população. A turbidez da água está, agora, em 2.800 unidades. O normal vai de 100 a 700 unidades.

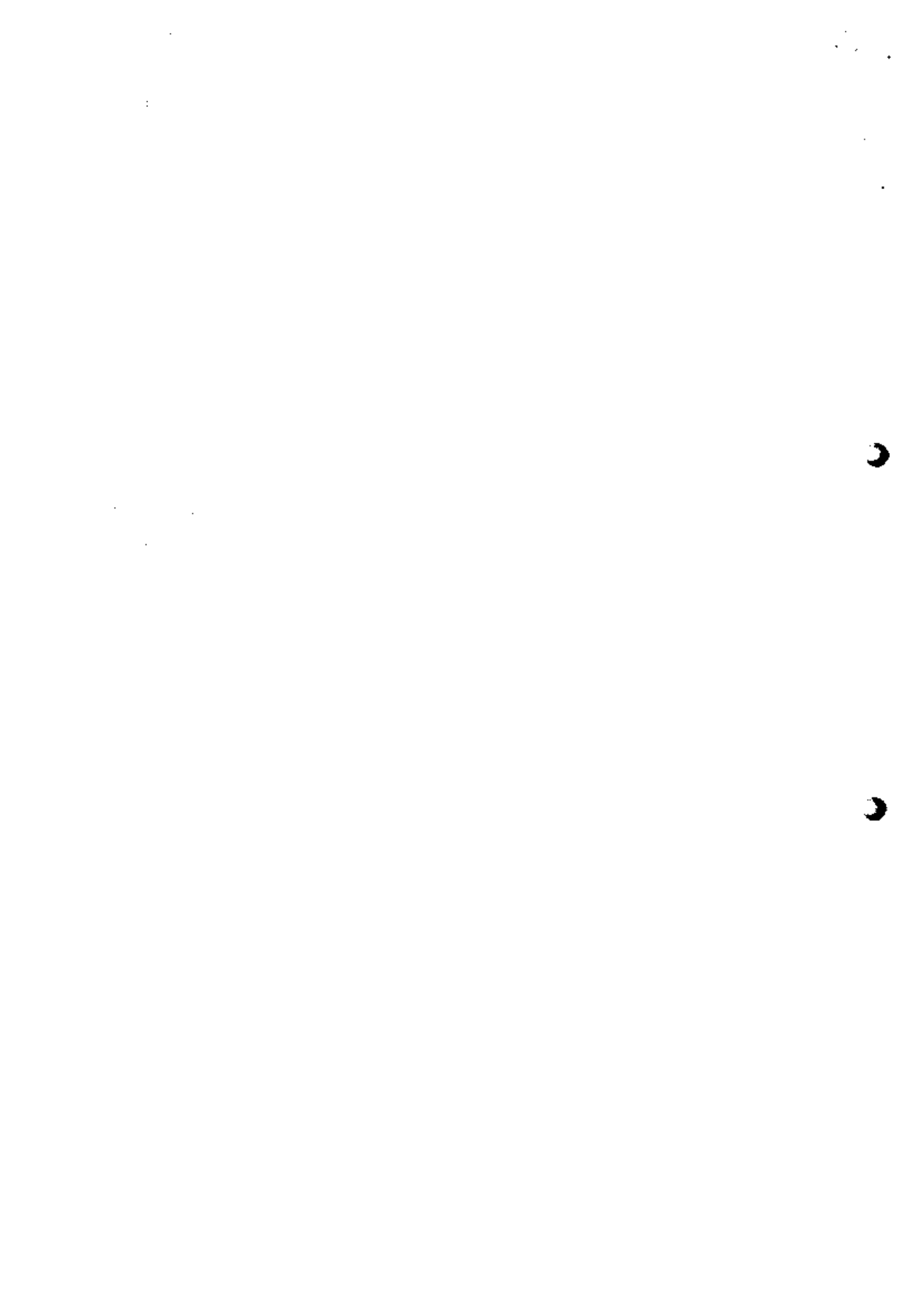
"É impossível tratar a água de forma que atenda à Portaria 518/2002, do Ministério da Saúde", afirma o engenheiro da Sanepar José Fernando de Oliveira. "Temos de garantir água de boa qualidade, que significa saúde para a população, e atender aos parâmetros da Portaria do Ministério".

O presidente explicou que a empresa está cuidando para que locais como hospitais, creches e asilos, além de todos os que necessitam de água prioritariamente, sejam atendidos com caminhões-pipa. Sete deles, com uma capacidade total de 30 mil litros de água potável, já estão abastecendo esses locais. Para que a população também tenha acesso à água, mais três caminhões foram colocados em pontos estratégicos na cidade. Em Maringá, também serão disponibilizados caminhões-pipa.

Em Londrina, a situação também é crítica, com risco de desabastecimento de 50% da população.

Melhor visualizado com Internet Explorer 5.0 ou Superior
 © - O Paraná-Online é uma empresa do Grupo Paulo Pimentel - Curitiba / PR - Brasil

[Imprimir](#) [Fechar](#)





Paraná-Online

{ O seu portal de informação



Fis.: 709
Fic.: 353410
Dr.: SCL

jornalismo@parana-online.com.br

Últimas Notícias

Governo estuda apoio a Apucarana

O governador Roberto Requião recebeu nesta terça-feira, o prefeito de Apucarana, padre Valter Pegorer, para estudar forma de apoio ao município, atingido por fortes chuvas, na semana passada. "Vamos fazer o que está ao alcance do governo para que a população retome suas atividades e sua rotina, amenizando os efeitos do temporal", disse o governador.

Requião se prontificou em ajudar na construção de casas para as famílias desabrigadas, enviar máquinas da Companhia de Desenvolvimento Agropecuário do Paraná (Codapar) e do Departamento de Estradas e Rodagem (DER) para a recuperação de estradas e ruas. Apucarana está em situação de emergência, declarada pelo prefeito. "Tomamos essa atitude, pois tivemos duas mortes, pontes destruídas, problemas nas estradas rurais, nas ruas asfaltadas e não asfaltadas, parques, bosque e assim por diante", contou ele.

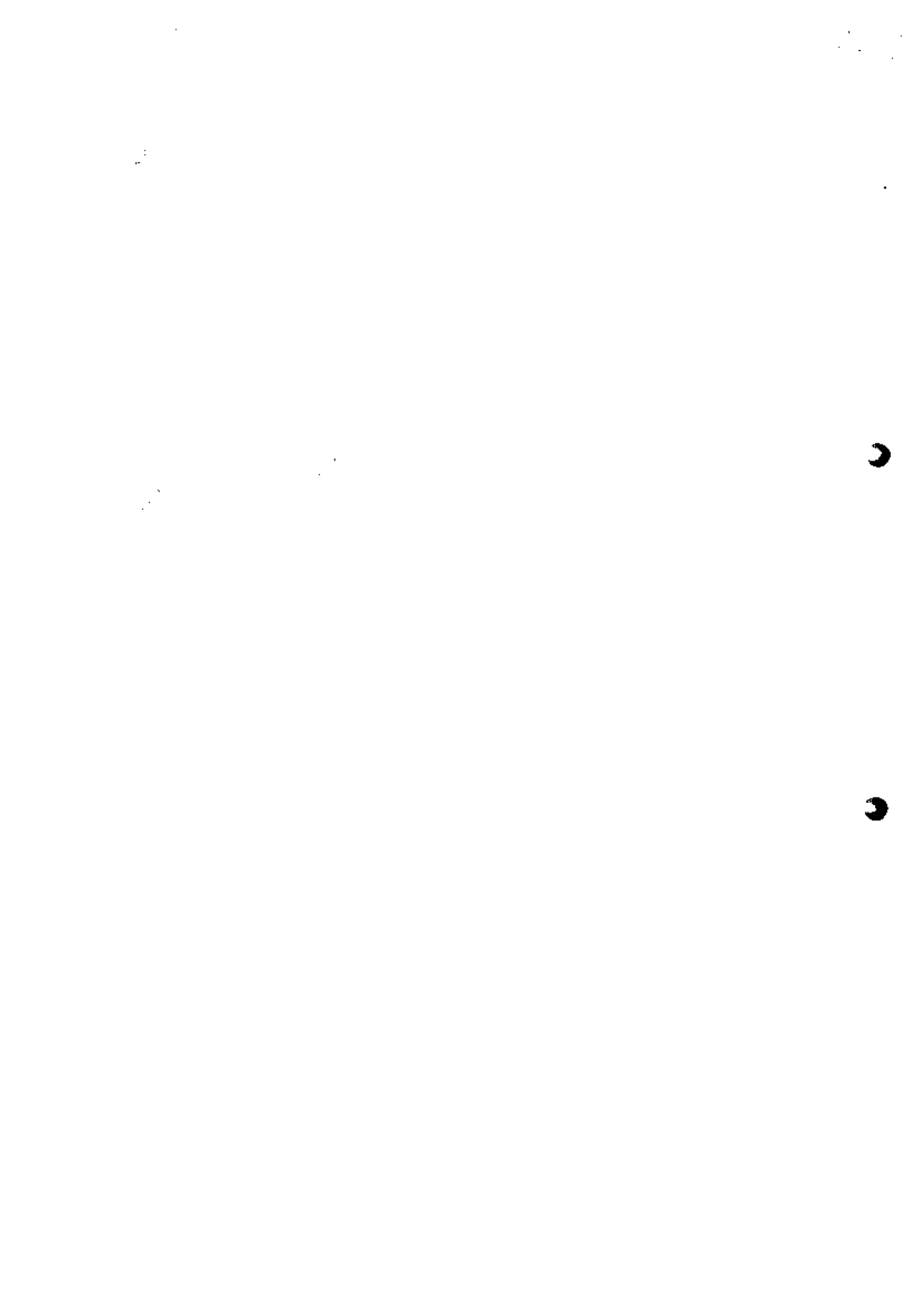
Segundo o prefeito, a situação ficou crítica na quinta-feira passada. "Choveu, em 12 horas, mais do que deveria chover em um mês inteiro. Hoje, a situação está sob controle. Houve problemas de fornecimento de água durante três dias e 80% da população, ou seja, 100 mil pessoas ficaram sem água", contou ele. Pegorer ainda relatou que a Sanepar trabalhou intensamente e o sistema de abastecimento de água voltou a funcionar.

O prefeito contou também que a tempestade provocou estragos tanto na área central como no perímetro urbano e na zona rural. Atualmente, 15 famílias estão desabrigadas e 70 casas apresentam avarias. "Houve transbordamentos de rios, riachos, de represas, ou seja, uma coisa nunca vista na cidade", lembrou ele. Desde então, a Defesa Civil Estadual junto com a Comdec - Comissão Municipal de Defesa Civil - trabalham para amenizar os efeitos da chuva e retirar pessoas de áreas de risco.

Melhor visualizado com Internet Explorer 5.0 ou Superior
© - O Paraná-Online é uma empresa do Grupo Paulo Pimentel - Curitiba / PR - Brasil

Imprimir

Fechar





GRUPO PAULO PIMENTEL

Paraná-Online

| O seu portal de informação


 Fls.: 730
 Pro.: 353410
 SCL

jornalismo@parana-online.com.br

Últimas Notícias

Abastecimento no Norte do Estado volta, aos poucos, à normalidade

AE Notícias

O abastecimento com água tratada está sendo normalizado em todas as cidades do Norte do Estado, onde estações de tratamento da Sanepar foram atingidas pelas fortes chuvas da semana passada. Em Apucarana, a Sanepar está trabalhando com 65% da capacidade total da unidade de captação de água desde a tarde de domingo.

Na manhã desta segunda-feira, cerca de 80% da população do município já estava recebendo água normalmente. O restante, boa parte residente na parte alta da cidade, começou a ser abastecida no início da tarde. Para garantir o abastecimento a 100% da população, a empresa deu início a um sistema de rodízio na distribuição, que deverá durar até quarta-feira.

De acordo com a gerente regional, Emília Domingues, o maior problema detectado pela empresa é o uso irresponsável da água. "Por isso, pedimos a todos para que utilizem água apenas para as necessidades básicas, ou seja, higiene pessoal e alimentação", afirmou. Emília explicou, ainda, que os trabalhos na unidade de captação, situada no Barreiro, continuam. No momento, duas bombas estão em funcionamento. A equipe se prepara para por em operação a terceira bomba, que deve garantir a normalização do sistema.

Siqueira Campos

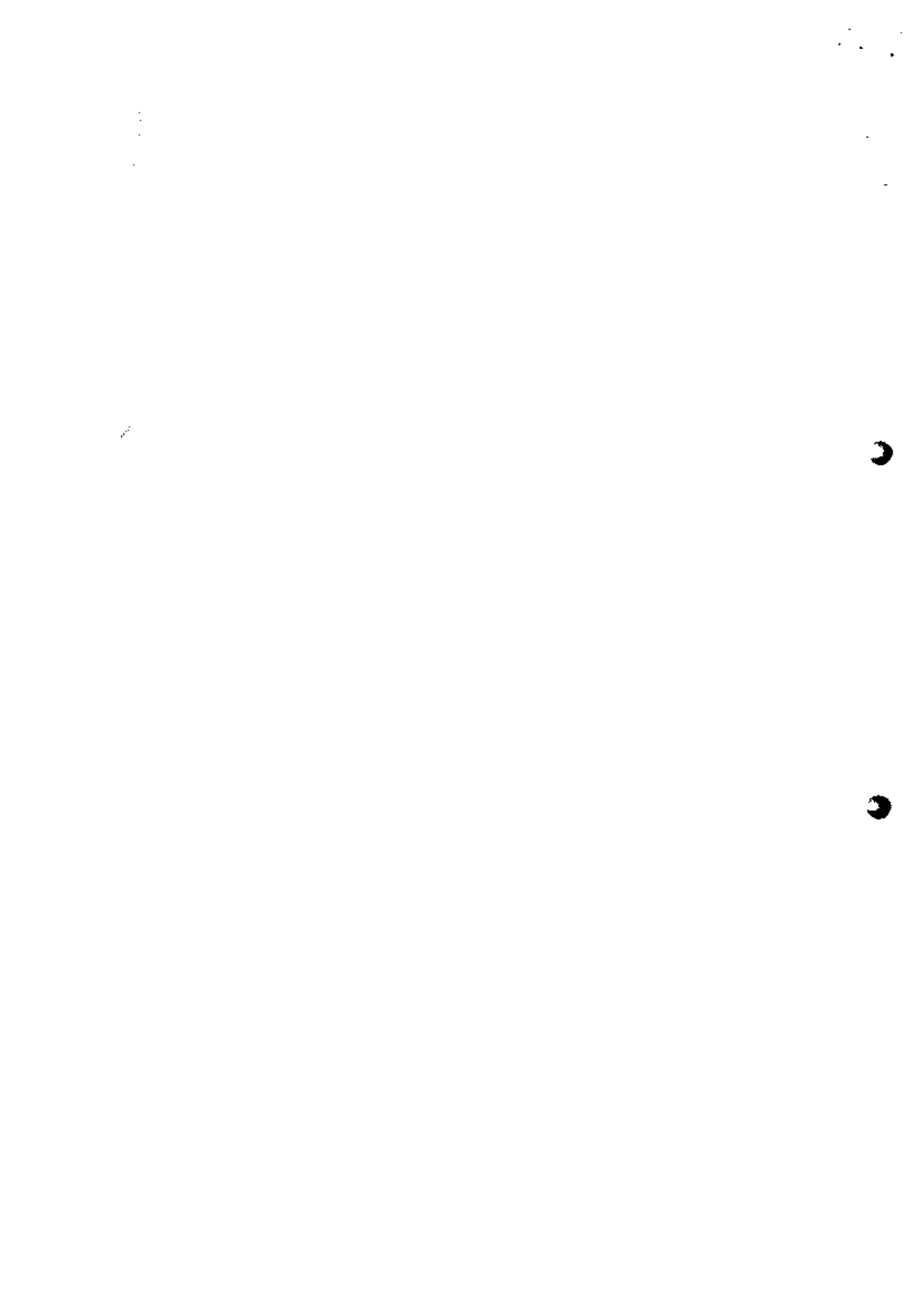
Em Siqueira Campos, a captação de água pela Sanepar voltou ao normal na manhã desta segunda-feira. Porém, em função da saturação do solo - que está encharcado -, a empresa informa que novos alagamentos podem ocorrer com chuvas menos fortes que as anteriores, e pede a colaboração da população no uso racional da água. Em Maringá, o abastecimento também já está normalizado. O telefone da Sanepar para atendimento à população é 115.

Melhor visualizado com Internet Explorer 5.0 ou Superior

© - O Paraná-Online é uma empresa do Grupo Paulo Pimentel - Curitiba / PR - Brasil

Imprimir

Fechar





Paraná-Online

| O seu portal de informação



Fis.: 711
 Fabc.: 353410
 Rubr.: 800

cidades@parana-online.com.br

Cidades

Falta de água ainda persiste Redação/O Estado do Paraná

Moradores de Apucarana e Londrina, na região norte do Estado, continuavam com problemas de falta d'água na manhã de ontem. O abastecimento das duas cidades foi prejudicado devido às chuvas fortes ocorridas nos três últimos dias. Em Apucarana, cidade mais atingida, a Defesa Civil estima que 97 mil pessoas tenham sido afetadas. A interrupção no abastecimento aconteceu devido à inundação na estação de captação de água da Sanepar localizada no Rio Piquiri.

Em Londrina, alguns bairros da região sudeste da cidade ainda continuavam desabastecidos. O problema ocorreu em função da turbidez da água do Rio Pirapó que, na tarde da última sexta-feira, estava em 2.800 unidades, quando o normal é entre 100 e 700. "Tanto em Londrina quanto em Apucarana, o abastecimento deve levar dois ou três dias para ser totalmente reestabelecido", calcula o tenente da Defesa Civil do Paraná, Gilson de Mattos. Em Apucarana, 30 pessoas ainda estão desabrigadas. Em Maringá, 60% da população tinha ficado sem água na sexta-feira. Porém, também segundo a Defesa Civil, a situação foi normalizada ontem de manhã. (Cintia Végas)

Melhor visualizado com Internet Explorer 5.0 ou Superior

© - O Paraná-Online é uma empresa do Grupo Paulo Pimentel - Curitiba / PR - Brasil

Imprimir

Fechar

11

12

13

14

15



GRUPO PAULO PIMENTEL

Paraná-Online

O seu portal de informação


 Fls.: 717
 Doc.: 353410
 Abr.: 506

cidades@parana-online.com.br

Cidades

Chuvas castigam diversas cidades no Paraná Cintia Vêgas

As chuvas fortes ocorridas nos últimos dias castigaram diversas cidades do Estado, principalmente na região Norte. Segundo a Defesa Civil, Apucarana, Londrina e Maringá foram bastante afetadas, tendo problemas sérios com atagamentos de casas, estradas e estabelecimentos comerciais.

Em Apucarana, na tarde da última quinta-feira, duas represas transbordaram e muitos moradores perderam bens materiais por terem suas residências invadidas pela água. Seis casas foram interditadas, assim como a linha férrea que liga a região à capital. Um homem de 65 anos, Bráulio de Oliveira, morreu depois que sua casa foi soterrada devido a um deslizamento de terra. A esposa de Bráulio, Ana Clara de Oliveira, também ficou ferida, mas conseguiu sobreviver, sendo levada a um hospital da região.

Lêla mais na edição de amanhã do jornal O Estado do Paraná.

Melhor visualizado com Internet Explorer 5.0 ou Superior

© - O Paraná-Online é uma empresa do Grupo Paulo Pimentel - Curitiba / PR - Brasil



Carta nº 019/GEJUR/2005

Curitiba, 10 de fevereiro de 2005.

Ao

MUNICÍPIO DE APUCARANA/PR
Ilmo Sr. Prefeito Municipal Valter Aparecido Pegorer
Rua Brigadeiro Franco nº 1.733 - Centro
80.420-200 - Curitiba/PR

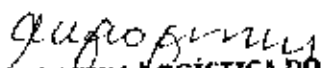

Ref.: Termo de Ajustamento de Conduta

Prezado Senhor:

Considerando o Termo de Ajustamento de Conduta firmado em 29 de janeiro de 2005 e visando dar continuidade ao cumprimento das obrigações e prazos estipulados neste documento, temos a apresentar, tempestivamente e em complementação aos documentos já encaminhados mediante o Ofício nº 018/GEJUR/2005, o comprovante do protocolo de solicitação da manifestação ambiental junto ao IBAMA. Com a entrega do referido documento, restam adimplidas integralmente por esta empresa as obrigações constantes do Item 1.9 do referido Termo de Ajustamento de Conduta.

Sendo o que tínhamos para apresentar de momento, com nossos protestos da mais elevada estima e apreço, subscrevemo-nos.


Atenciosamente,



ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A
ALINE GOMES NOGUEIRA
OAB/PR 37.447 

Obs.

Segundo informado pelo Sr. Pedro de Franco, funcionário da ALZ (depto. jurídico), estamos desolvendo o1 via da Carta nº 019/GE JUR/2005 de 10/02/05 e seus anexos, que foram entregues ao IBAMA erroneamente. Deste ficarão o1 jogo completo que serão remetidos a Diretoria de Lic. Ambiental (CGLIC/DILIA) em Brasília, para conhecimento e manifestação, sob a solicitação de Manifestação Ambiental conforme TAC (ALZ e Prefeitura Municipal de Apucarana/PR.

Curitiba, 18/02/2005.


Srg. Flac. Sérgio Roberto Xavier
Coordenador de Lic. Ambiental
IBAMA/PR

RECEBIDO
EM 18/02/05

NOME

Pedro
2141-7451



NS 12739207 3 BR

Fis.: 794
Proc.: 3534107
Rubr.: SCL

ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A.

RUA EMÍLIO BERTOLINI, 100

82920-030 - CURITIBA - PR

BRASIL

DESTINATÁRIO DO OBJETO / DESTINATAIRE

NOVO ENDEREÇO SOCIAL DO DESTINATÁRIO DO OBJETO / NOUVEAU PAYS SOCIAL E DU DESTINATAIRE

Ao

INDICADOR / ADRE

MUNICÍPIO DE APUCARANA/PR

Ilmo Sr. Prefeito Municipal Valter Aparecido Pegorer

CEP / CÓDIGO POSTAL

Rua Brigadeiro Franco nº 1.733 - Centro

80.420-200 - Curitiba/PR

495

O OBJETO FOI DEVIDAMENTE ENTREGUE / L'ENVOI A ÉTÉ DUMENT



ENTREGUE / REMIS



PAGO / PAYÉ

DATA DE RECEBIMENTO

CARIMBO DE ENTREGA
LOCAL DE DESTINAÇÃO
CÓDIGO DE DESTINAÇÃO

Valter Pegorer

Recebu o objeto entregue
Município de Apucarana
Metr. 82920-030



VALOR DO SERVIÇO DE ENTREGA ESPECIAL /



BRASIL

FORM 1118

11/2/2005

Ao

MUNICÍPIO DE APUCARANA/PR

Ilmo Sr. Prefeito Municipal Valter Aparecido Pegorer

Rua Brigadeiro Franco nº 1.733 - Centro

80.420-200 - Curitiba/PR

CARTA Nº 019 / GEJUR / 2005 E PROTOCOLO DE MANIFESTAÇÃO IDAMA

Valter Pegorer

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

12/05/2005

Manoel de Barros

VEJA, DO OUTRO LADO, O ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO DESTE AR.



AVISO DE RECEBIMENTO

AVIS CN07

SS 12739173 6 BR

DATA DE Postagem
DATA DE DEPÓSITO

UNIDADE DE Postagem
BUREL DE DEPÓSITO

TENTATIVAS DE ENTREGA

VEREÇO PARA DEVOLUÇÃO
RETOUR

ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A
RUA EMÍLIO BERTOLINI, 100
82920-030 - CURITIBA - PR

ETIQUETA DO CRIAR

→ ANE



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para

Fis.:	725
Proc.:	3534100
Rubr.:	SCE

Carta nº 022/GMASI/05

Curitiba, 24 de Fevereiro de 2005.

Ao
IBAMA
AT. Sr. Jorge Luis Brito Cunha Reis
M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental – DILIQ
SCEN – Av. L4 Norte – Bloco C – Ed. Sede do IBAMA
CEP: 70818-900 – Brasília - DF

PROTOCOLO
DILIQ/IBAMA
Nº 1922
DATA: 02/02/03
RECEBIDO: ALL

Assunto: Publicação Licença de Instalação Pátios Ferroviários - ALL

Caro senhor,

Conforme condicionante a Licença de Instalação nº 299/2005, estamos lhe enviando as cópias das publicações feitas conforme Resolução CONAMA nº 006/86.

Atenciosamente,



DURVAL NASCIMENTO NETO
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial

*já cair
tom 02/03/05
Gaudin*

A Dra. Teresa

para conhecimento e
anexar ao
processo.

Em, 3-03-2005


Jorge Luis Brito Castro Reis
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
IBAMA/DESD/COG/COMAR

Aviso de Revogação

Concorrência n.º 001/2005 - PA n.º 002/2005

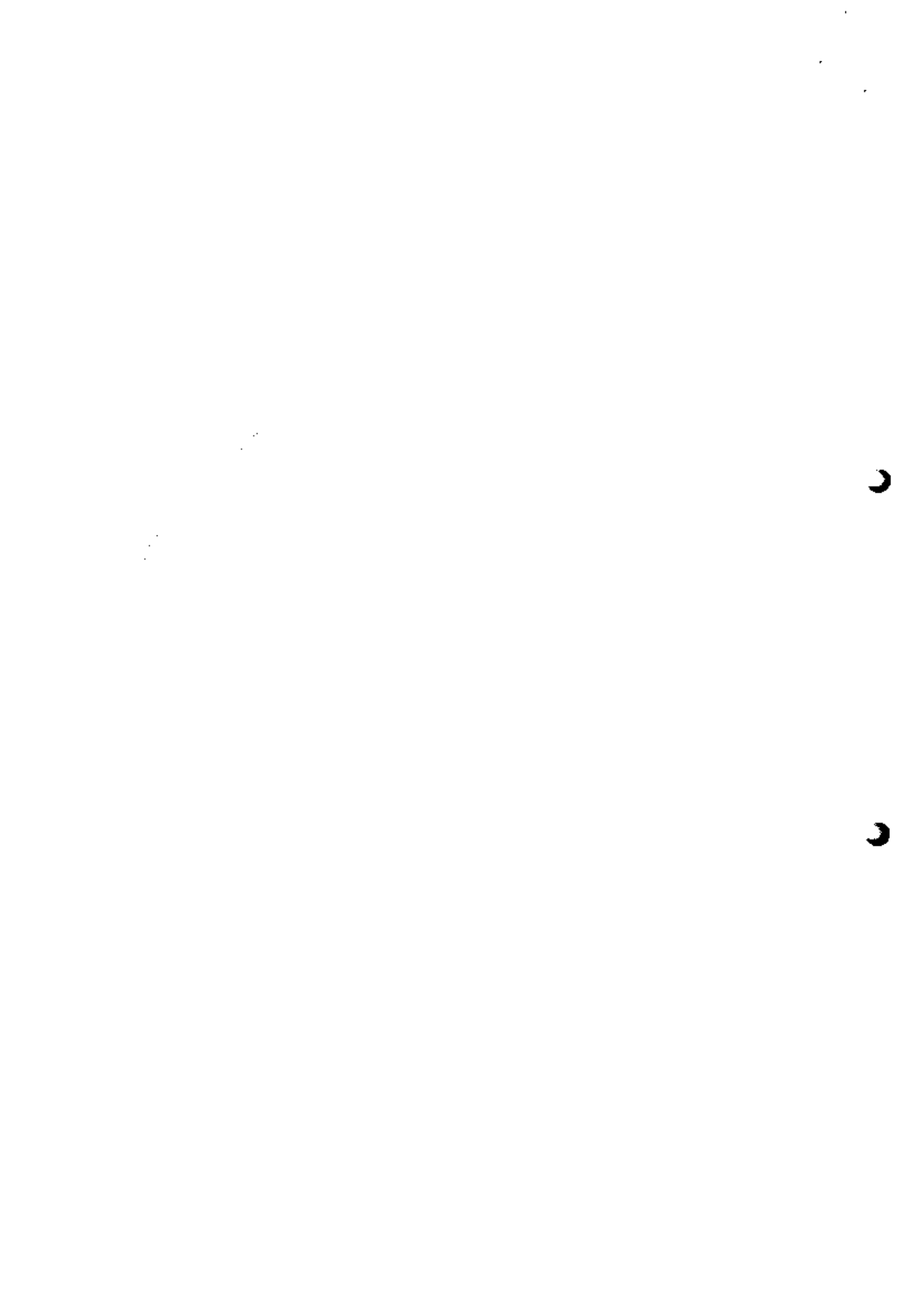
Torna público e para conhecimento dos licitantes, e a quem mais possa interessar, que a Concorrência em epígrafe, que tem como objeto a prestação de serviços gerais de limpeza e conservação nas dependências do terminal central de transporte coletivo urbano, localizado na Avenida São Paulo, 10, centro, Londrina, compreendendo o fornecimento de todos os insumos, de máquinas e equipamentos, de materiais de limpeza e higiene, de equipamentos de segurança individual e coletivo e de mão-de-obra para sua perfeita execução, nas quantidades, horários e na forma constantes dos anexos e demais disposições do edital, foi revogada por razões de interesse público, conforme decisão circunstanciada constante no competente processo licitatório, Londrina, 18 de fevereiro de 2005. Gabriel Ribeiro de Campos, Diretor-Presidente.

RS 64,00 - 7974/2005

A ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A. torna público que recebeu do INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, a licença de instalação nº 299/2005, referente à implantação dos pátios de cruzamentos ferroviários nos quilômetros 287, 390, 419, 447 e 533 do trecho que liga Apucarana à Ponta Grossa, no estado do Paraná, com validade até 14/02/2006.

NF 18369 - RS 32,00 - 7511/2005

Fis.: 726
Proc.: 353412
Rubr.: Sck



A ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A. torna público que recebeu do INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, a licença de instalação nº 299/2005, referente à implantação dos pátios de cruzamentos ferroviários nos quilômetros 287, 390, 419, 447 e 533 do trecho que liga Apucarana à Ponta Grossa, no estado do Paraná, com validade até 14/02/2006.



AVISO DE LICITAÇÃO

Objeto: Contratação de serviços esgotos sanitários, recomposição e ampliação de redes de água e quantidades e parâmetros qualitativos e tecnológicos, filosofia e metodologia as localidades de Matelândia, Curitiba e parcial de materiais. Disponibilização de materiais. Disposição Propostas: 23/03/2005 às 10:00 horas. Complementares: Podem ser consultadas no endereço 1376 - Curitiba/PR, fones (41) 333-1111 pelo site <http://www.sanepar.com.br>

Sandra Maria dos Santos Berr
Gerente da Unidade de Serviços

EDITAL DE SEGUNDO E ÚLTIMO PÚBLICO LEILÃO E DE NOTIFICAÇÃO

CLAUDIO CESAR KUSS, Leiloeiro Oficial, estabelecido à Rua João Lunardelli, nº 2095 - Bairro CIC, Curitiba-PR, FAZ SABER QUE, devidamente autorizado pelo Agente Fiduciário VENDERÁ, na forma da lei (Decreto Lei nº 70 de 21.11.66 e regulamentação complementar), em SEGUNDO E ÚLTIMO PÚBLICO LEILÃO, no dia 11/03/2005 às 10:30hs., de frente à Agência do Banco Itaú, sito na Avenida Dr. João Cândido, nº 286, Centro, Guaratuba-PR, o(s) imóvel(is) adiante descrito(s) para pagamento de dívida hipotecária em favor do Banco Banestado S.A.:

1) RESIDÊNCIA Nº 01, do Condomínio Piparras, localizado na Av. Raulo Bastos, em Guaratuba-PR, com área construída de utilização exclusiva de 79,2800m², pertazendo a área correspondente ou global construída de 79,2800m², área do terreno de utilização exclusiva de 186,8300m², sendo 79,2800m² de área que a casa ocupa no solo e 107,5500m² de área de jardim e quintal, pertazendo uma quota do terreno de 186,8300m² e fração ideal do solo e partes comuns de 0,4448333, com demais características na matrícula 35042 do 1º Cartório de Imóveis de Guaratuba-PR, financiado a EDILIO DA SILVA e em IZABEL MAÇANEIRO DA SILVA, brasileiros, ele funcionário público municipal, com C.I. nº 1.845.541-PR e CPF nº 321.508.309-49, ela do lar, com C.I. nº 2/R-1.358.250-SC. Contrato nº 55779 - SED nº A1-00741/04.

O(s) mutuário(s) retro indicado(s), bem como seu(s) cônjuge(s), fica(m) desde já notificado(s) do leilão referido, com direito à purgação do débito em atraso até o horário que antecede o leilão, que, nesse caso, o imóvel não será leiloado. O(s) imóvel(is) acima teve/veram sua redação resumida, autorizada pela Lei Federal nº 7433/85 e pelo Código de Normas da Corregedoria Geral da Justiça do Paraná. A(s) venda(s) será(ão) feita(s) mediante pagamento à vista, podendo o arrematante pagar no ato, como sinal, 20% (vinte por cento) do preço de arrematação, além da comissão correspondente ao leiloeiro, e o saldo restante, no prazo improrrogável de 8 (oito) dias, sob pena de perda do sinal. O leiloeiro acha-se habilitado a fornecer aos interessados, informações pormenorizadas sobre o(s) imóvel(is).

De Curitiba p/ Guaratuba, 18 de Fevereiro de 2005.

CLAUDIO CESAR KUSS
Leiloeiro Oficial

(18/02, 01 e 11/03/2005)



SINDICATO DOS SERVIDORES

A Presidência do Sindicato dos Servidores, em uso de suas atribuições, convoca o Conselho Extraordinário, a realizar-se convocação e às 18:30h em segunda-feira, 22 de fevereiro de 2005, no 9º andar, com a seguinte ordem de trabalhos:

1. Apreciação da Pauta de Reivindicações;
2. Eleição dos membros da Comissão;
3. Eleição de representantes para o Conselho de Alimentação Escolar;
4. Outros Assuntos.

CLAUDIO CESAR KUSS

EDITAL DE SEGUNDO E ÚLTIMO PÚBLICO LEILÃO E DE NOTIFICAÇÃO

CLAUDIO CESAR KUSS, Leiloeiro Oficial, estabelecido à Rua João Lunardelli, nº 2095 - Bairro CIC, Curitiba-PR, FAZ SABER QUE, devidamente autorizado pelo Agente Fiduciário VENDERÁ, na forma da lei (Decreto Lei nº 70 de 21.11.66 e regulamentação complementar), em SEGUNDO E ÚLTIMO PÚBLICO LEILÃO, no dia 10/03/2005 às 13:15hs., de frente à Agência do Banco Itaú, sito na Pça. Dr. Vicente Machado, nº 326, Centro, Araucária-PR, o(s) imóvel(is) adiante descrito(s) para pagamento de dívida hipotecária em favor do Banco Banestado S.A.:

1) APARTAMENTO Nº B-322, do bloco B-3, do Conjunto Residencial Serra Dourada, situado na Rua José Kudryavtch, nº 488, esquina com as Ruas Diógenes Brasil Lobato e Antonio Kulewa, em Araucária-PR, área privativa de 59,2200m², comum de 9,7280m², área total de 68,9480m², fração ideal do solo de 0,0067832, correspondente a quota de terreno de 82,9794m², com demais características na matrícula 27453 do Cartório de Imóveis de Araucária-PR, financiado a ANTONIO TEIXEIRA DO NASCIMENTO e em ELIZANDRA DE LAFRANCO TEIXEIRA, brasileira, casada, com C.I. nº 5.210.434-3-PR e CPF nº 536.759.079-2, ela do lar, com C.I. nº 2/R-1.358.250-SC. Contrato nº 59992 - SED nº A1-00573/04.

2) APARTAMENTO Nº B-831, do bloco B-8, do Conjunto Residencial Serra Dourada, situado na Rua José Kudryavtch, nº 488, esquina com as Ruas Diógenes Brasil Lobato e Antonio Kulewa, em Araucária-PR, com área privativa de 59,2200m², comum de 9,7280m², área total de 68,9480m², fração ideal do solo de 0,0067832, correspondente a quota de terreno de 82,9794m², com demais características na matrícula 27606 do Cartório de Imóveis de Araucária-PR, financiado a LUIZ MIGUEL FERRAZA e cônjuge e casado por, brasileiro, professor, solteiro, com C.I. nº 3.545.739-9-PR e CPF nº 458.769.839-15. Contrato nº 63883 - SED nº A1-00574/04.

3) APARTAMENTO Nº A-212, do bloco A-2, do Conjunto Residencial Serra Dourada, sito à Rua José Kudryavtch nº 488, esquina com as Ruas Diógenes Brasil Lobato e Antonio Kulewa, em Araucária-PR, com área privativa de 59,2400m², comum de 9,2860m², área total de 68,5260m², fração ideal do solo de 0,0081606 correspondente a quota de terreno de 75,2529m², com demais características na matrícula 27243 do Cartório de Imóveis de Araucária-PR, financiado a ARILDO RODRIGUES DA SILVA e cônjuge casado por, brasileiro, frentista, solteiro, com C.I. nº 26.736.178-8-SP e CPF nº 627.289.889-00. Contrato nº 69888 - SED nº A1-00523/04.

O(s) mutuário(s) retro indicado(s), bem como seu(s) cônjuge(s), fica(m) desde já notificado(s) do leilão referido, com direito à purgação do débito em atraso até o horário que antecede o leilão, que, nesse caso, o imóvel não será leiloado. O(s) imóvel(is) acima teve/veram sua redação resumida, autorizada pela Lei Federal nº 7433/85 e pelo Código de Normas da Corregedoria Geral da Justiça do Paraná. A(s) venda(s) será(ão) feita(s) mediante pagamento à vista, podendo o arrematante pagar, no ato, como sinal, 20% (vinte por cento) do preço de arrematação, além da comissão correspondente ao leiloeiro, e o saldo restante, no prazo improrrogável de 8 (oito) dias, sob pena de perda do sinal. O leiloeiro acha-se habilitado a fornecer aos interessados, informações pormenorizadas sobre o(s) imóvel(is).

De Curitiba p/ Araucária, 18 de Fevereiro de 2005.

CLAUDIO CESAR KUSS
Leiloeiro Oficial

(18/02, 01 e 10/03/2005)



EDITAL DE INTIMAÇÃO DE PAGAMENTO

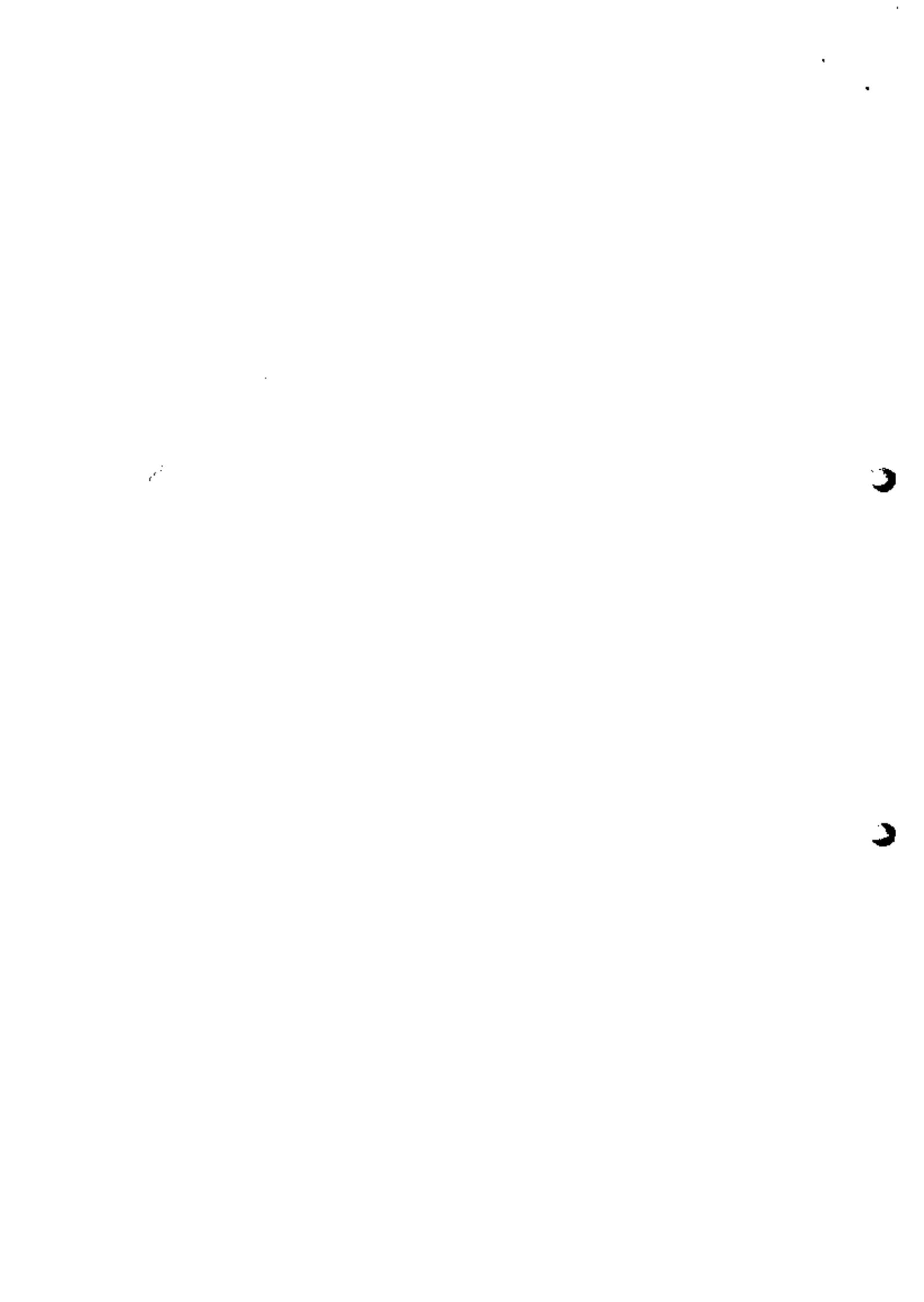
FAÇO SABER a todos que o processo nº 3534/02, em nome de SANEPAR, foi proposta a nº 683/1998, com desfavor de QI

E pelo presente edital faz saber supracitados, já provido a execução pública, no valor de R\$ 2.000,00, no Cartório de Registros de Imóveis

FIGANDO INTIMADOS, a serem devidamente e procedam a visandó resguardar seus direitos

DESPACHO DE FL. 209: A edição do edital previsto no artigo 34, 09.11.2004. (a) Dra. Paula Pri

CAMPINA GRANDE DO SUL
Regina D'Almeida Borno Esc



Fls.: 718
Proc.: 3534/00
Rubr.: See



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA

OFÍCIO Nº 200/2005 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

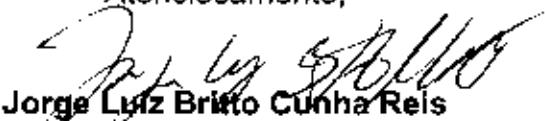
Brasília, 22 de março de 2005.

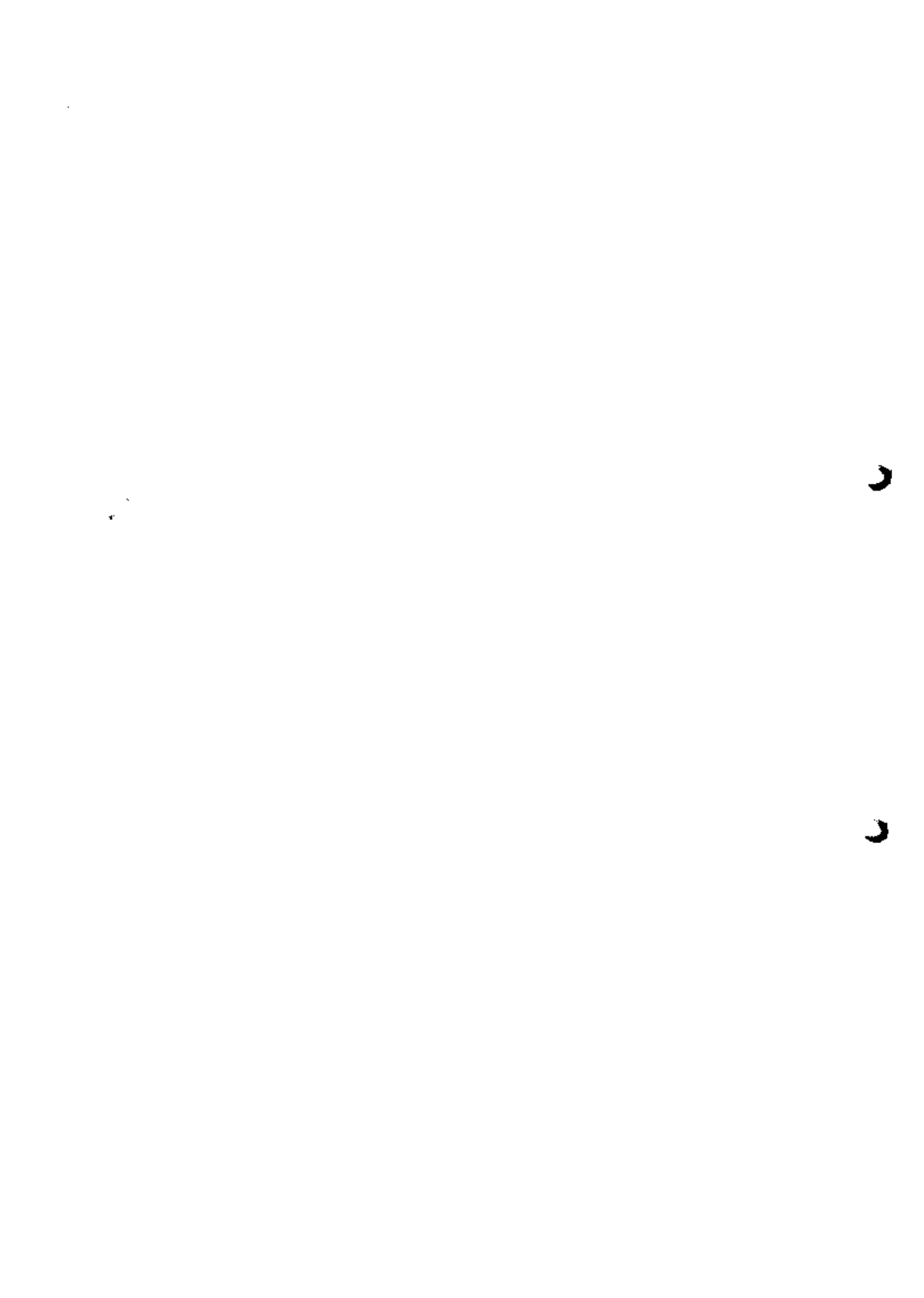
A Sua Senhoria o Senhor
Durval Nascimento Neto
Coordenador de Meio Ambiente e Segurança
América Latina Logística do Brasil S/A - ALL
Rua Emílio Bertolini, 100 – Vila Oficinas
82.920 - 030 – Curitiba/PR
Tel: (041) 2141-7388
Fax: (041) 2141-7394

Senhor Coordenador,

1. Reportamo-nos ao processo nº 02017.003534/00-90, referente ao Licenciamento Ambiental da Malha Ferroviária Sul da ALL – América Latina Logística do Brasil S/A, para implantação dos pátios de cruzamento ferroviário nos quilômetros 287, 390, 419, 447 e 533, do trecho Uvaranas – Apucaranas, no Estado do Paraná.
2. Solicitamos que sejam reenviadas a este Instituto as cópias das publicações do recebimento da Licença de Instalação nº 299/2005, pois as já enviadas estão incompletas, faltando o cabeçalho (data, nome, seção e página, no jornal de grande circulação; e data, seção e nome do Estado, no Diário Oficial).
3. Sem mais no momento, colocamo-nos a disposição para quaisquer esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,


Jorge Luiz Brito Cunha Reis
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos





AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

Fls.: 719
Proc.: 3534/00
Rubr.: SDR

Carta nº 099/GMASI/05

Curitiba, 28 de março de 2005.

Ao
IBAMA
AT. Sr. Jorge Luis Brito Cunha Reis
M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental – DILIQ
SCEN – Av. L4 Norte – Bloco C – Ed. Sede do IBAMA
CEP: 70818-900 – Brasília - DF

PROCOLO
DILIQ/IBAMA
Nº 3132
DATA: 01/04/05
RECEBIDO:

Assunto: Publicações da Licença de Instalação Pátios Ferroviários - ALL

Caro senhor.

Conforme solicitado através da carta 200/2005, estamos reenviando as publicações solicitando a licença de instalação dos 5 (cinco) pátios ferroviários que serão construídos no trecho ferroviário que liga a região norte a região central do estado do Paraná.

Atenciosamente,

DURVAL NASCIMENTO NETO
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial

*Ja usar
com o lous
Audi*

A D.ª Teresa

Para conhecimento
e anexar ao
processo.

Em, 1º/4/2005

[Handwritten signature]



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA
Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental - DILIQ
Coordenadoria Geral de Licenciamento Ambiental - CGLIC
Coordenação de Avaliação de Impactos e Riscos - COAIR

PUBLICAÇÃO DO RECEBIMENTO DA LICENÇA DE INSTALAÇÃO Nº 299 / 2005

DIÁRIO OFICIAL

Diário OFICIAL Paraná
Circulação, Esportes e Notícias

12 | 3ª feira | 22/Fev/2005

A ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A. torna público que recebeu do INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, a licença de instalação nº 299/2005, referente à implantação dos pátios de cruzamentos ferroviários nos quilômetros 287, 390, 419, 447 e 533 do trecho que liga Apucarana à Ponta Grossa, no estado do Paraná, com validade até 14/02/2006.

Nº 18388 - R\$ 32,00 - 7511/2006

JORNAL DE GRANDE CIRCULAÇÃO

18 | **O ESTADO DO PARANÁ**
SEXTA-FEIRA, 18 DE FEVEREIRO DE 2005

A ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A. torna público que recebeu do INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, a licença de instalação nº 299/2005, referente à implantação dos pátios de cruzamentos ferroviários nos quilômetros 287, 390, 419, 447 e 533 do trecho que liga Apucarana à Ponta Grossa, no estado do Paraná, com validade até 14/02/2006.

1000

1000

1000



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

Coordenação de Meio Ambiente e Segurança Industrial

Fls. 721
Proc. 3534100
Rubr. 177A

Carta nº 159/GMASI/04

Curitiba, 16 de Novembro de 2004.

Ao
IBAMA
AT. Sr. Jorge Luis Brito Cunha Reis
M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental - DILIQ
SCEN - Av. L4 Norte - Bloco C - Ed. Sede do IBAMA
CEP: 70818-900 - Brasília - DF

PROTOCOLO
DILIQ/IBAMA
Nº 11003
DATA: 17/11/04
RECEBIDO: *hanna*

Assunto: Controle de plantas invasoras em plataforma férrea.

Prezado Sr.,

Com o **objetivo** principal de demonstrar a importância do **uso da capina química** para garantir a segurança do transporte ferroviário, bem como, informar sobre a segurança da **prática da sua aplicação** com relação a comunidade e ao meio ambiente, estamos lhe apresentando as considerações que nos subsidiam.

Considerando que para a manutenção da malha ferroviária, são necessárias de ações em infra-estrutura ferroviária, visando a melhoria da via permanente para a **redução de acidentes** e a **melhoria da segurança** de tráfego.

Considerando que o Brasil possui aproximadamente 27 mil km de ferrovias em operação, e destes aproximadamente 6 mil km são operados pela ALL - América Latina Logística do Brasil S/A, que percorrem 4 estados da União, em cerca de 150 municípios;

Considerando a melhoria nas condições de segurança do tráfego passa, obrigatoriamente, pelo controle da vegetação na plataforma e via. Esta atividade

ACDAIR
Em 17/11/04
Gamma

Ao Dr Bez ^{02.19.11.21}

Dr Jairo

Para avaliar.

Em, 18-11-2004

U



Jorge Luiz Brito Cunha Reis
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
IBAMA/DI/LQ/CGLIC/COAIR





AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

Coordenação de Meio Ambiente e Segurança Industrial

Fis	722
Proc	3534/00
Rubr	62A

visa controlar a vegetação existente sobre o lastro de brita dos trilhos numa faixa de aproximadamente 1 m de largura a cada lado da borda do lastro ou seja de 2,5 m de largura a cada lado dos trilhos.

Considerando que a utilização da capina química é pratica adotada em todas as ferrovias brasileiras, sendo inclusive item discutido e **aprovado nas reuniões das câmaras técnicas e jurídicas que formularam a proposta de resolução do CONAMA Nº 349, DE 16 DE AGOSTO DE 2004**, que dispõe sobre o licenciamento ambiental de empreendimentos ferroviários de pequeno potencial de impacto ambiental e a regularização dos empreendimentos em operação (documento em anexo);

Considerando que o artigo. 7o da resolução CONAMA 349 dispõem que integram a licença de operação, as seguintes atividades de manutenção, reparação e melhoria da via permanente, quando desenvolvidas dentro dos limites da faixa de domínio:

- I - supressão de vegetação nativa ou exótica, excetuada a vegetação existente em áreas de preservação permanente e nas áreas de Reserva Legal, conforme definidas na Lei no 4.771, de 1965 e suas alterações; nas unidades de conservação, conforme definidas na Lei no 9.985, de 2000; em quaisquer outras áreas legalmente protegidas, ou vegetação sujeita a regime especial de proteção legal;
- II - poda de árvores nativas ou exóticas que coloquem em risco a operação ferroviária;
- III - **controle de plantas invasoras da via permanente, inclusive com o uso de herbicidas específicos, devidamente registrados perante os órgãos competentes, observadas as normativas pertinentes ao emprego de produtos tóxicos;**
- IV - estabilização de taludes de corte e aterro, que independa de supressão de vegetação existente em áreas averbadas como Reserva Legal e em áreas de preservação permanente, conforme legislação vigente;
- V - limpeza e reparo de sistemas de drenagem, bueiros, canais e corta-rios;
- VI - obras de sinalização;
- VII - implantação de cercas, defensas metálicas ou similares;
- VIII - substituição de lastro, dormentes e trilhos;
- IX - reparos e manutenção em obras de arte;
- X - obras para estabilização geométrica da via e instalação de passarelas, passagens em nível e/ou desnível, desde que independam de realocação de população humana ou de intervenção em áreas de preservação permanente,





AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

Fls	723
Proc	3534/00
Rubr	

Coordenação de Meio Ambiente e Segurança Industrial

em áreas de Reserva Legal e no interior de unidades de conservação, conforme legislação vigente;

XI - melhorias e/ou modernizações em unidades de apoio existentes, que não impliquem em ampliação destas unidades ;

XII - esmerilhamento e soldagem de trilhos;

XIII - manutenção do sistema de comunicação de uso próprio da ferrovia;

XIV - obras para alteração de linha férrea nos pátios e terminais de carga.

Parágrafo único. Ficam autorizadas, sem prejuízo de outras licenças e autorizações cabíveis, as atividades previstas neste artigo, até a regularização ambiental das ferrovias existentes (documento anexo).

Considerando que a vegetação invasora da linha férrea causa inúmeros inconvenientes a operação ferroviária;

Considerando que a vegetação invasora da linha férrea **impede a drenagem** da água pelas pedras britas da via, contribuindo para o aumento da umidade e conseqüente **apodrecimento dos dormentes** de madeira;

Considerando que os dormentes são o **elo principal de sustentabilidade dos trilhos a plataforma férrea**, devendo permanecer em bom estado de conservação, **garantindo** assim a **segurança** do transporte de cargas, inclusive as consideradas perigosas;

Considerando que a **conservação do dormente** de madeira **contribui** para a **redução do desmatamento** de nossas florestas;

Considerando que a capacidade de **suporte de carga da linha**, devido a retenção de umidade, fica comprometida;

Considerando que a **vegetação alta** compromete a visibilidade, aumentando o **risco de acidentes com pedestres e animais silvestres**;



Considerando as dificuldades na **manutenção e conservação das linhas** (trilhos, dormentes, chaves e acessórios) ocultadas pela vegetação e pela água não drenada,

Considerando a **dificuldades na circulação dos trens**, patinação dos rodéis na tração e deslize no caso de frenagens, devido a vegetação sobre os trilhos, (aumento do consumo de combustível);

Considerando o surgimento de **animais peçonhentos** ao longo da linha e colocando em **risco empregados** da ALL durante à operação e revisão de trens;

Considerando o **encobrimento da sinalização e interferências no funcionamento dos aparelhos** de mudança de via, encobertos pela vegetação;

Considerando o comprometimento do aspecto estético, zelo e conservação da via permanente;

Considerando a **dificuldade de visualização** e identificação de possíveis **defeitos** existentes na linha, comprometendo a segurança da ferrovia;

Considerando que o excesso de vegetação propicia a ação de **vandalismo** e a **desvalorização paisagística** afetando a imagem da Ferrovia com constantes reclamações da comunidade.

Considerando que as ações necessárias a implementação da capina química, **segue procedimentos** de aplicação nas áreas, **plano de controle ambiental aprovado pelo órgão ambiental**, incluindo o levantamento de espécies vegetais infestantes, parâmetros para escolha do herbicida, prováveis impactos ambientais, plano de emergência para atendimento de acidentes durante a aplicação e monitoramento de controle a ser realizado periodicamente nas áreas em questão;

118



Considerando que entre os métodos de controle da vegetação está a capina mecanizada, que é um método tradicional que **não elimina os fragmentos da raiz, rizomas, e outros componentes das plantas exterminadas**, assim como as sementes que por ventura tenham caído sobre o solo, facilitando assim, o rápido ressurgimento das mesmas;

Considerando que através do processo de **capina mecanizada** a intensidade da infestação é aumentada com este método de eliminação, uma vez que **divide as raízes em várias partes, cada uma com capacidade de germinação, favorecendo assim a multiplicação das plantas, através da propagação vegetativa**;

Considerando que a **queimada**, outra maneira de destruir as ervas daninhas, facilitando a quebra a dormência das sementes do solo, **não oferece condições práticas nas ferrovias e tampouco deve ser utilizada**, por ser extremamente prejudicial ao meio ambiente, além de danificar os dormentes;

Considerando que tanto a capina manual como a queimada são processos totalmente manuais, de baixa produtividade e eficiência;

Considerando que a capina com herbicidas trouxe um avanço considerável na tecnologia de controle das ervas invasoras e o seu controle nas linhas da Ferrovia ALL é de fundamental importância, sendo efetuada de forma segura, consciente, sem perder em momento algum a preocupação com o meio ambiente, com produto registrado no IBAMA e de acordo com as diretrizes estabelecidas pelos órgãos ambientais do Rio Grande do Sul;

100
100
100



Considerando-se a dosagem e a área atingida, os impactos decorrentes da capina química, são infinitamente menores que o uso de herbicidas e outros agrotóxicos na agricultura;

Considerando que a aplicação é efetuada com jatos dirigidos, espargidos de vagões especialmente construídos para esta finalidade e tracionado em composição especial. Estes vagões de aplicação são compostos por reservatórios, sendo a calda aplicada através de um sistema de moto - bombas, **com registro de controle de vazão de fácil acionamento em caso de emergência;**

Considerando que a aplicação sobre a via e bordas (não é executada sobre os taludes) opera em velocidades médias de 20 Km/h e a uma vazão entre 200 a 300 l de calda por hectare.

Considerando que a água utilizada no abastecimento dos tanques é oriunda de reservatórios das Estações da ALL, não sendo utilizado fontes naturais de água existentes ao longo da via;

Considerando que as embalagens utilizadas são armazenadas em vagão depósito, sendo enviadas ao fabricante do herbicida ou fabricante das embalagens, (conforme documento em anexo);

Considerando que o produto utilizado **possui registro no IBAMA** e seu uso é autorizado para áreas não agrícolas (estradas de ferro, estradas de rodagem, oleodutos, cercas, aceiros, calçadas, canais drenados, ruas e linhas de alta tensão);

Considerando que o **Glifosato** tem seu uso aprovado e comprovado em todo mundo, mesmo em situações de manejo junto a áreas florestais. O uso deste produto em formulações diferenciadas é **aprovado em vários países** para uso em

44



controle de mato e plantas aquáticas sobre represas, lagos e áreas de proteção ambiental, utilizado a mais de 15 anos em diversas culturas, sendo o **herbicida mais consumido no mundo**;

Considerando que no Brasil é largamente **utilizado no sistema de plantio direto** de: soja, milho, algodão, trigo, arroz com até um dia de antecedência do plantio, sem afetar a produção destas culturas;

Considerando que o produto é utilizado também em ameixa, banana, cacau, café, cana de açúcar, citrus, maçã, nectarina, pêra, pêssego, uva, pastagem, na implantação e condução de espécies florestais. Na cana de açúcar é utilizado com baixas dosagens, aplicado de aero-aplicação, para melhorar a maturação da cana, tendo em todas estas culturas o seu devido registro, amparado por todo estudo toxicológico e residual, onde foi avaliado aspectos de impacto sobre a saúde humana, animal e de meio ambiente. Em muitos países o produto é inclusive liberado para venda em supermercados, pré-formulado para uso em jardins. Tudo isto fornece uma grande tranquilidade em recomendar o uso nas mais diversas condições.

Considerando que o **Glifosato** apresenta a melhor relação custo x benefício de todos os herbicidas disponíveis no mercado, sendo o de **maior segurança presente ao meio ambiente**, com o maior número de ervas daninhas controladas. Glifosato não mata arbustos e árvores nas doses recomendadas, pois não danifica as plantas com caules subrizados, e tem um baixíssimo impacto ambiental.

Considerando que o **produto uma vez no solo**, fica totalmente **inativado** pela alta fixação que sofre pelos colóides, húmus, matéria orgânica, argilas, óxidos e hidróxidos de ferro e alumínio, não sofrendo nenhum tipo de caminhamento nem em profundidade, nem lateralmente no solo, não oferecendo risco de contaminação do lençol freático, rios, lagos e outras fontes de água. O produto no solo sofre

11





AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

Coordenação de Meio Ambiente e Segurança Industrial

Flo	728
Proc	3534/100
Rubr	CAA

decomposição microbiana, tendo 50% de sua molécula decomposta em 28 dias e mais de 90% em 90 dias, sendo que o produto desta decomposição são produtos naturais, como gás carbônico, água, nitrogênio e fosfatos, que são normalmente utilizados nos processos metabólicos das plantas em seu crescimento e manutenção. A atividade microbiana no solo é incrementada pela maior presença de Glifosato no solo e a molécula original do herbicida não é absorvida pelo sistema radicular das plantas;

Considerando que o herbicida SCOUT N.A. (marca do produto com glifosato) não possui ação sobre as sementes no solo;

Considerando que uma forma geral, o herbicida atinge diretamente a superfície do solo em pequenas quantias, já que se trata de um produto de pós-emergência, sofrendo então uma rápida e forte adsorção às partículas do solo. No caso da **ferrovia este fica adsorvido na brita do lastro**. A intensidade deste processo é tamanha a ponto da molécula de glifosato, uma vez adsorvida, **perder sua ação como herbicida** e praticamente não sofrer processos de lixiviação.

Considerando que a aplicação da capina química é **restrita e executada em locais essencialmente necessários**, até mesmo para se **evitar desperdícios** do produto em locais onde não há a infestação de ervas invasoras;

Considerando que a aplicação da capina química é **restrita e executada respeitando a distância mínima de 50 metros** de córregos, rios e demais fontes hídricas;

Considerando que a aplicação da capina química é **restrita e executada somente com condições climáticas adequadas**, considerando a umidade do solo, a umidade relativa do ar, possibilidade de chuvas e da velocidade do vento;



Considerando que na **água**, o **produto** sofre fixação pelos colóides e argilas presentes na mesma e **não se bioacumula** nem no meio, nem em peixes, microcrustáceos ou algas, sendo que nestas, como estão submersas, **não sofrem sua ação herbicida**;

Considerando que o glifosato penetra nas plantas principalmente por difusão (diferença de concentração) e quando aplicado em **ambientes aquáticos sofre uma diluição** tão alta que acaba por **perder sua característica herbicida** na solução;

Considerando que são observadas todas as **normas de segurança** para manuseio, aplicação e transporte recomendados pelo fabricante;

Considerando que todos os integrantes da equipe de aplicação deverão estar trajados e munidos com os devidos equipamento de proteção, que compreende macacão com mangas compridas, luvas, botas, e protetor facial e máscaras, ao manusear o produto concentrado e nas aplicações. Como **Glifosato** não é volátil, nem sujeito a foto-decomposição, isto é **positivo em termos de prevenção**;

Considerando que a equipe encarregada pela execução dos serviços conta com o **acompanhamento, supervisão e responsabilidade técnica em tempo integral de Engenheiro Agrônomo**;

Considerando que os locais de aplicação serão demarcados previamente (24 horas) pelo Fiscal Supervisor da ALL, encarregado da manutenção de cada respectivo trecho.

100



Considerando que após a aplicação, todo trecho aplicado será percorrido para uma avaliação de resultados, observando-se: resultado visual de controle do Glifosato, avaliação da faixa tratada e possível adequação para próxima aplicação, situação da flora presente ao longo da faixa tratada, espécies vegetais controladas e persistentes na área, buscando uma adequação de dose, porcentagem de controle obtido, ervas presentes antes de cada aplicação e estágio de desenvolvimento;

Considerando que será realizado um registro documental e até fotográfico em trechos críticos para acompanhamento da evolução da infestação.

Considerando que **não é realizado** o controle de **vegetação dentro do perímetro urbano**, bem como em outras localidades restringidas pela licença expedida pelo órgão ambiental;

Considerando que em 2004 transportamos 21 milhões de toneladas em produtos, em **2004** há a previsão de transportarmos mais de **25 milhões de toneladas** e com o **aumento de escoamento de safra previsto para 2005**;

Considerando que se mostra evidente e inquestionável o interesse público na realização do transporte de cargas via linha férrea, pois possibilita a transferência da maioria do volume de carga atualmente transportado por via rodoviária para os trens, meio de transporte vantajoso para a coletividade frente as demais opções, sendo eficaz, menos poluente, barato e ágil, necessário às atividades agrícolas, comerciais e industriais locais, além de desonerar a União da necessidade de construção e freqüente manutenção das ferrovias, em razão da diminuição do fluxo de "cargas pesadas" pelas vias rodoviárias;

1



Considerando ser obrigação da concessionária prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, sem qualquer tipo de discriminação e sem incorrer em abuso de poder econômico, atendendo às condições de regularidade, continuidade, eficiência, **segurança**, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e ainda **zelar pela integridade dos bens vinculados a concessão, mantendo-os em perfeitas condições de funcionamento e conservação;**

Considerando que a RFFSA já fazia a utilização da capina química em todo o trecho ferroviário, inclusive dentro de áreas urbanas;

Considerando os dados técnicos do SCOUT N.A e que o produto é registrado junto ao IBAMA.

Acreditando que as o PCA – Plano de Controle Ambiental para a aplicação do herbicida já atende necessidades com relação a segurança das comunidades lindeiras e a proteção ao meio ambiente, **sollicitamos a anuência para a aplicação da capina química em TODOS os trechos ferroviários desta ALL.**

Sendo o que se apresenta para o momento, subscrevemo-nos externando respeitosos votos de elevada consideração e apreço.

Atenciosamente,


Dival Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial -ALL

33





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA
SCEM, Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA s/nº, Bloco "C", 1º andar
CEP: 70818-900 – Brasília/DF. Fone: 61 316-1347 / Fax: 61 225-0564

OFICIO Nº 239/2005 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

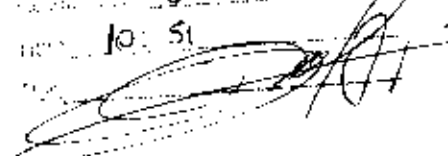
Brasília, 5 de abril de 2005.

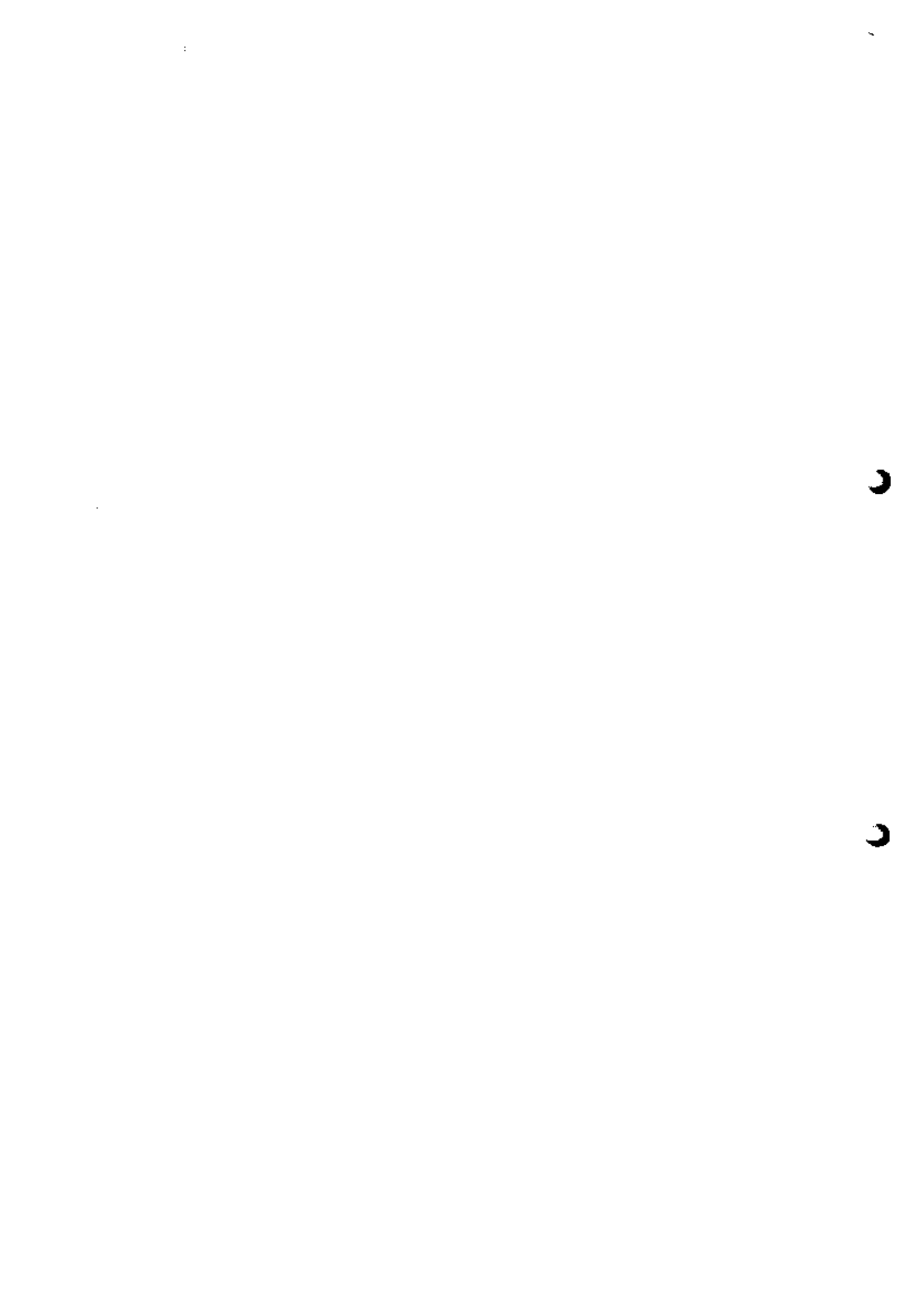
A Sua Senhoria o Senhor,
Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial
América Latina Logística – ALL
Rua Emílio Bertolini, 100 – Vila Oficinas
82920-030 – Curitiba/PR

1. Em relação ao controle de plantas invasoras na plataforma férrea da ALL, apresentado ao IBAMA por meio da Carta nº 159/GMASI04, informo que o IBAMA não identifica óbice quanto à utilização do controle químico, desde que não se faça uso dessa prática nas Áreas de Preservação Permanente (APPs), definidas de acordo com a legislação ambiental vigente, bem como nas áreas que constituem Unidades de Conservação.
2. A aplicação de herbicidas deve ser feita de acordo com as recomendações técnicas feitas por profissional competente (engenheiro agrônomo ou florestal), baseada em receituário agrônômico.
3. As disposições da Lei 7802/89 devem ser devidamente observadas e consideradas, além, daquelas contidas nas legislações estaduais sobre agrotóxicos.

Atenciosamente,


Jorge Luiz Britto Cunha Reis
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

05/04/2005
10:51






SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

RELATÓRIO DE VISTORIA – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 08 de abril de 2005.

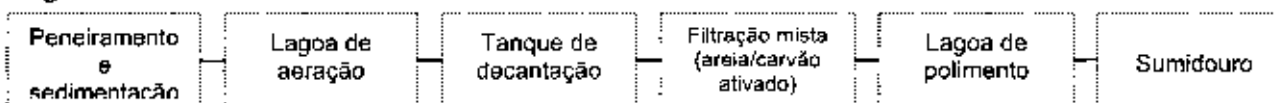
Dos Técnicos: Ludmila Ladeira Alves de Brito
Wilson José Naliato
Ao: Dr. Jorge Luiz Britto Cunha Reis
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
Data da Vistoria: 01 de abril de 2005
Assunto: Posto de lavagem de vagões em Maringá.

INTRODUÇÃO

- No dia 01 de abril de 2005 foi realizada uma vistoria junto ao Escritório Regional do IBAMA em Londrina ao complexo da América Latina Logística do Brasil S/A em Maringá/PR, onde a empresa pretendia instalar um Posto de Lavagem de Vagões para atender exigências estabelecidas por clientes.
- A consulta da ALL sobre a necessidade de licenciamento junto ao IBAMA para a referida obra foi realizada em 05 de novembro de 2004, e a resposta positiva deste órgão, incluindo o Termo de Referência para a execução do Estudo Ambiental, foi encaminhada neste mesmo dia. A não manifestação da empresa neste período em contraste com a urgência da obra motivou a vistoria no local, realizada junto à fiscalização do IBAMA.

DESENVOLVIMENTO DA VISTORIA

- Durante a vistoria realizada foi visualizada a plataforma de lavagem de vagões, impermeabilizada com concreto, cuja drenagem é toda conduzida por duas canaletas até uma bomba central, cuja função é recalcar estes efluente para o sistema de tratamento.
- O sistema de tratamento, já concluído e em fase de teste, é constituído das seguintes unidades:



- Além destas unidades, existem 4 tanques para secagem do lodo retirado em todo o processo, que será destinado inicialmente ao Aterro da cidade de Maringá, existindo a possibilidade de sua doação para compostagem de adubos.



6. Nos testes iniciais foi constatado um pequeno problema operacional com a bomba de recalque do efluente, pois a grande quantidade de sólidos acabava por 'entupir' a bomba, interrompendo seu funcionamento.

7. Foram apresentados documentos comprobatórios da entrada do processo de licenciamento junto ao IAP, contendo inclusive um documento que concede uma Autorização Prévia para a obra.


8. Como toda a obra foi implantada sem licença ou anuência do IBAMA, a ALL do Brasil S/A foi notificada para apresentar em 15 dias o licenciamento do IBAMA e o Cadastro Técnico Federal da empresa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

9. Como existem outras situações semelhantes, sugerimos que a ALL seja oficiada a apresentar os requerimentos de licença para os outros postos de Lavagem de Vagão e que seja realizada vistoria em todas as áreas das futuras obras para verificação da situação atual e para que seja dado andamento ao processo de licenciamento.

À consideração superior,


Ludmila Ladeira Alves de Brito
Analista Ambiental
COAIR/CGLIC/DILIO


Vitor José Roberto
Analista Ambiental
IBAMA

..

..

..

..

Fls.: 735
Proc.: 3534/00
Rubr.: SOR



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA

OFÍCIO Nº 267/2005 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

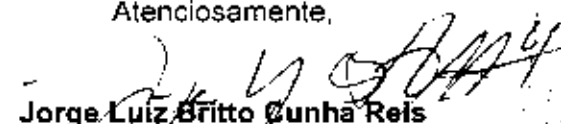
Brasília, 14 de abril de 2005.

A Sua Senhoria o Senhor
Durval Nascimento Neto
Coordenador de Meio Ambiente e Segurança
América Latina Logística do Brasil S/A - ALL
Rua Emílio Bertolini, 100 – Vila Oficinas
82.920 - 030 – Curitiba/PR
Tel: (041) 2141-7388
Fax: (041) 2141-7394

Senhor Coordenador,

1. Em relação ao Projeto de Retaludamento e Drenagem para as obras emergenciais no aterro situado na faixa de domínio dessa ferrovia no km 579, localizado em Apucarana / PR, apresentado ao IBAMA por meio da Carta nº 018/GMASI/2005, informamos que não identificamos nenhum óbice à este Projeto.
2. Porém, ressaltamos que este Projeto deveria ter sido apresentado **antes** do início das obras. E comunicamos que essa empresa será notificada se caso como esse vier a ocorrer novamente.
3. Sendo assim, deverá ser apresentado a este Instituto um relatório com fotografias e um laudo técnico da situação atual da área; assim como, as tratativas feitas com os moradores das casas atingidas pelo escorregamento, e das que foram atingidas com a execução das obras.
4. E ainda, solicitamos que nos seja informado se as moradias lindeiras à via férrea, nesta localidade, estão dentro da faixa de domínio desta ferrovia.
5. Sem mais no momento, colocamo-nos a disposição para quaisquer esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,


Jorge Luiz Britto Cunha Reis
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

18 4 05
16 20
412141-7394

3

3

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A Grande Função é a Diferença.

Gerência de Meio Ambiente e Segurança Industrial

Fls.: 736
Proc.: 3534/00
Rubz.: SCKEmpresa / Instituição : IBAMA - Regional Londrina- PR
Fax : (43) 3322-4956De (From) : Renata Twardowsky Ramalho
Empresa : (Organization) : ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A.Data (Date) : 04/05/2005
Nº de Páginas inclusive esta: 01
Em caso de erro favor contatar: (41) 2141-7310/ 2141-7447

Mensagem:

Prezados Senhores,

Informamos que nesta madrugada, ocorreu um acidente ferroviário, no trecho entre as estações de Francisco Cruz e Jataizinho, Km 197+500, município de Ibiporã - PR.

A composição envolvida possuía 33 vagões, dos quais:

- 2 vagões descarrilados, sendo um vazio e outro carregado com álcool, sem vazamentos;
- 1 vagão vazio adernado;
- 4 vagões tombados, sendo um deles vazio e os demais carregados com álcool, cujo um dos vagões teve um vazamento pela válvula de pressão de aproximadamente 500 litros.

O vazamento foi estancado duas horas após o acidente, e todo o produto ficou contido no local.

A equipe de atendimento emergencial da ALL chegou prontamente ao local com todo material de apoio, e o transbordo do produto já está sendo realizado, com o acompanhamento do órgão ambiental estadual (IAP), corpo de bombeiros e defesa civil.

Foi comunicado verbalmente, imediatamente após o ocorrido, o chefe da regional do IAP de Londrina, Sr. Ney Paulo.

Sem mais para o momento subscrevemo-nos.

Atenciosamente,

Renata Twardowsky Ramalho
Renata Twardowsky Ramalho
Gerência de Meio Ambiente e Segurança Industrial

2

3

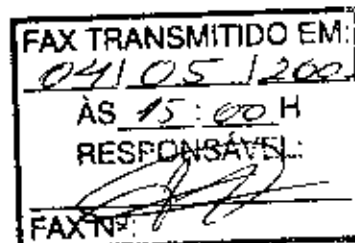


SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA

OFÍCIO Nº 312/ 2005 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 03 de maio de 2005.

A Sua Senhoria o Senhor
Durval Nascimento Neto
Coordenador de Meio Ambiente e Segurança
América Latina Logística do Brasil S/A - ALL
Rua Emílio Bertolini, 100 – Vila Oficinas
82.920 - 030 – Curitiba/PR
Tel: (041) 2141-7388
Fax: (041) 2141-7394



Senhor Coordenador,

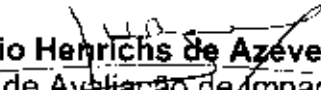
1. Reportamo-nos ao processo nº 02017.003534/00-90, referente ao Licenciamento Ambiental da Malha Ferroviária Sul da ALL – América Latina Logística do Brasil S/A.
2. Informamos que não consta atendimento às condicionantes da Licença de Instalação Nº 244/2004, relativa à ampliação do pátio de Reserva / PR. Desse modo, solicitamos que sejam encaminhadas, em caráter de urgência, às informações relativas a estas condicionantes; assim como, as cópias das publicações de recebimento da referida Licença, conforme Resolução CONAMA Nº 06/86.
3. Após vistoria realizada em 01/04/05 ao complexo ferroviário de Maringá /PR, foi constatada a implantação de um Posto de Lavagem de Vagões sem a devida licença ambiental deste Instituto. Portanto, solicitamos o envio de uma relação de todos os Postos de Lavagem de Vagões ou outras estruturas semelhantes em toda a malha, que tenham sido instalados ou que estejam em instalação sem processo de licenciamento neste Instituto.

13)



4. Ressaltamos, que é este Instituto o órgão licenciador de toda Malha Ferroviária Sul, atualmente sob concessão dessa empresa, sendo que esse processo envolve tanto a malha ferroviária como as unidades de apoio (oficinas de manutenção de vagões e locomotivas, postos de abastecimento e armazenamento de combustíveis, oficinas eletromecânicas de manutenção de peças, postos de lavagem de vagões e locomotivas, dentre outros), conforme ofício nº 339/2004 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA, de 05/11/04, já enviado.
5. Sem mais para o momento, colocamo-nos à disposição para os esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,


Júlio Henrichs de Azevedo
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
Substituto

1

2

3

Fis.:	739
Proc.:	3534/00
Rubr.:	SCB



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

MEMO Nº 27/ 2005 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 09 de maio de 2005.

DO: Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
AO: Chefe da Qualidade Ambiental
Sr. MÁRCIO ROSA RODRIGUES FREITAS

Assunto: Acidente ferroviário da ALL

Segue em anexo para conhecimento, cópia da comunicação feita pela América Latina Logística do Brasil S/A – ALL do acidente ferroviário ocorrido na madrugada de 03/05/05, no trecho de sua malha ferroviária entre as estações de Francisco Cruz e Jataizinho, km 197+500, município de Iporã/PR, com processo de licenciamento ambiental neste Instituto de nº 02017.003534/00-42.

Atenciosamente,

Jorge Luiz Brito Cunha Reis
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

Recebido em: 09/05/05
Hora: _____
Por:





AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

Fis.:	740
Proc.:	353410
Rubr.:	502

Carta nº 113/GMASI/05

Curitiba, 28 de Abril de 2005.

Ao

IBAMA

AT. Sr. Jorge Luis Brito Cunha Reis

M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental - DILIQ

SCEN - Av. L4 Norte - Bloco C - Ed. Sede do IBAMA

CEP: 70818-900 - Brasília - DF

Assunto: Ampliação de Pátio Ferroviário - ALL

Caro senhor,

Considerando o que dispõem a RESOLUÇÃO CONAMA nº 349, de 16 de Agosto de 2004, sobre o licenciamento ambiental de empreendimentos ferroviários de pequeno potencial de impacto ambiental e a regularização dos empreendimentos em operação;

Considerando o acordado em reunião realizada neste IBAMA, para que o mesmo seja informado quando da ampliação dos pátios de cruzamento;

Considerando que para aumentar a segurança do transporte estamos investindo recursos no trecho ferroviário que liga Curitiba à Paranaguá, como troca de trilhos, dormentes, treinamento e reciclagem para todos que compõem a operação ferroviária (inclusive maquinistas, supervisores de operação e via permanente);

Considerando que o traçado deste trecho ferroviário é muito antigo, sendo necessárias obras de ajuste para "desembaraçar" o plano de escoamento de safra agrícola em direção ao Porto de Paranaguá;

Considerando que o trecho já possui a Licença de Operação nº 290/2002 emitida pelo IBAMA;

A. D. Torres

Paper Conclusions

Em, 11-5-2005

J. J. Y



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

Fis.: 741

Proc.: 3534/00

Rubr.: 500

Informamos que estaremos realizando a ampliação (em 900 metros) do pátio já existente no km 16, no município de Alexandra - Pr. A obra será realizada dentro da faixa de domínio da ferrovia, em paralelo a linha já existente.

A área do pátio foi escolhida devido ao baixo impacto ambiental que apresenta, não devendo alterar significativamente o local, já que a vegetação além de não possuir espécies significativas, é composta na sua maioria por espécies exóticas (como goiabeiras, bananeiras, patas-de-vaca e etc.) e as espécies nativas são comuns ao local, sendo que nativas e exóticas se encontram em estágio secundário de desenvolvimento. O volume de madeira a ser retirada é de aproximadamente 3 metros cúbicos.

Estaremos enviando o relatório contendo fotos, planta do pátio, características físicas e biológicas do local escolhido.

Atenciosamente,

DURVAL NASCIMENTO NETO
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial

.

.

☾

☾

Carta nº 115/GMASI/05

Curitiba, 04 de Maio de 2005.

Ao

IBAMA

AT. Sr. Jorge Luis Brito Cunha Reis

M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental – DILIQ

SCEN – Av. L4 Norte – Bloco C – Ed. Sede do IBAMA

CEP: 70818-900 – Brasília - DF

Assunto: Licenciamento Estação de tratamento de efluentes em Maringá - PR

Caro senhor,

Vimos através desta, apresentar o Estudo Ambiental para licenciamento da lavagem de vagões e estação de tratamento de efluente instalados no pátio ferroviário de Maringá – PR, conforme Termo de referência deste IBAMA, enviado à ALL – América Latina Logística do Brasil S.A.

Salientamos a importância desta implantação, a qual trará benefícios ao meio ambiente e economia de recursos naturais.

Aproveitamos ainda para solicitar informações de como proceder para a regularização do licenciamento ambiental deste empreendimento.

Ficamos no aguardo da manifestação deste IBAMA, bem como nos colocamos a disposição para esclarecer quaisquer dúvidas que se façam necessárias.

Atenciosamente,

[assinatura]
DURVAL NASCIMENTO NETO

Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial

A. D. Teresa

Pava analisar.

Em, 11-5-2005





AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

Fis.: 743
Proc.: 3534/00
Rubr.: B

Carta nº 116/GMASI/05

Curitiba, 04 de Maio de 2005.

Ao
IBAMA
AT. Sr. Jorge Luis Brito Cunha Reis
M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental – DILIQ
SCEN – Av. L4 Norte – Bloco C – Ed. Sede do IBAMA
CEP: 70818-900 – Brasília - DF

Assunto: Resposta ao ofício nº 312/2005

Caro senhor,

Vimos através desta, atender às solicitações deste IBAMA, requeridas no ofício nº 312/2005, referente ao item 2.


Conforme condicionantes da licença de instalação nº244/2004, deste IBAMA, segue em anexo:

- Cópia da publicação de recebimento de licença de instalação do IBAMA;
- Diretrizes de segurança e meio ambiente, para empresas contratadas e colaboradores;
- Procedimento de coleta seletiva de lixo, implantada em toda à ALL;
- Programa de educação ambiental desenvolvido para a comunidade e colaboradores;
- Cronograma executivo das obras.

Informamos que o solo proveniente do corte para implantação do pátio, foi entregue à administração municipal de Reserva - PR, para ser utilizado na pavimentação de estradas secundárias e rurais.

Ressaltamos ainda, que não foram gerados resíduos domésticos durante a execução das obras, haja visto que o local do pátio é próximo a cidade onde os funcionários iam almoçar.

Atenciosamente,


DURVAL NASCIMENTO NETO
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

Fls.: 74/1
Proc.: 3534/00
Rubr.: 18

**PROTOCOLO
DILIQ/IBAMA**

Nº: 6594

DATA: 17/05/05

RECEBIDO: J

Carta nº 117/GMASI/05

Curitiba, 09 de Maio de 2005.

Ao

IBAMA

AT. Sr. Jorge Luis Brito Cunha Reis

M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental - DILIQ

SCEN - Av. L4 Norte - Bloco C - Ed. Sede do IBAMA

CEP: 70818-900 - Brasília - DF

Assunto: Resposta ao ofício nº 312/2005

Caro senhor,

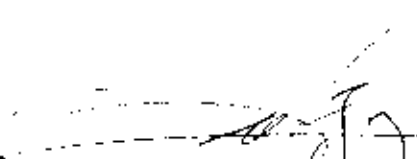
Buscando sempre a melhoria contínua de seus processos, a ALL - América Latina Logística do Brasil S.A. está adequando suas operações, pois a RFFSA não possuía sistemas de lavagem e tratamento de efluentes em conformidade com a atual necessidade operacional.

Atendendo às solicitações deste IBAMA, requeridas no ofício nº 312/2005, referente ao item 3, que solicita a relação de postos de lavagem e estações de tratamento de efluentes que a ALL - América Latina Logística do Brasil S.A., está adequando a capacidade de tratamento ou construindo em suas instalações operacionais, segue a tabela abaixo:

Em Adequação	Tipo de adequação	Em construção	Tipo de construção
Paranaguá	Adequação e ampliação do piso da lavagem de vagões já existente.	Desvio Ribas	Piso para lavagem de vagões e estação de tratamento de efluentes
Pátio do Iguaçu	Adequação do lavador de locomotivas (já existente) e Estação de tratamento de efluentes	Maringá	Piso para lavagem de vagões e estação de tratamento de efluentes
Uvaranas	Adequação do lavador de locomotivas e Estação de tratamento de efluentes já existentes		

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de elevada consideração e apreço.

Atenciosamente,


DURVAL NASCIMENTO NETO
Gerente de Meio Ambiente

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 - Curitiba - PR
Tel.: (41) 2141-7388 - Fax: (41) 2141-7358

A COAR
Em 17/05/05

A Da Teresa

Pape avaiar.

Lim, 1905-2005

[Signature]



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para

Fls	745
Proc	3534/05
Rubr	074

nte e Segurança Industrial

**PROTOCOLO
DILIQ/IBAMA**

Carta nº 120/GMASI/05

Nº: 6787

DATA: 23/05/05

RECEBIDO:

Curitiba, 12 de Maio de 2005.

A

IBAMA – Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
AT. Sr. Jorge Luiz Britto Cunha Reis
M.D. Coordenador de avaliação de Impactos e Riscos
Brasília - DF

Assunto: Resposta as condicionantes LI 299/2005.

Processo vol IV fl. 745

Prezado Senhor,

Entregamos a este IBAMA, as respostas das condicionantes específicas da Licença de instalação 299/2005 para a execução de obras de instalação dos pátios de cruzamento dos quilômetros 287, 390, 419, 447 e 533.

Em resposta a **condicionante 2.1**, informamos que foram utilizados aproximadamente 15 colaboradores terceirizados para cada canteiro de obra. Sendo que todos pernoitavam em suas residências ou em casas alugadas em cidades próximas. As refeições foram realizadas em restaurantes próximos aos locais da construção dos pátios.

Quanto a **condicionante 2.2**, informamos que o plano básico ambiental para as obras já faz parte da cultura da empresa e é aplicado em todas as atividades respeitando as especificidades de cada tarefa. Segue (**ANEXO I**) o programa de educação ambiental, o gerenciamento de resíduos sólidos e efluentes líquidos, apesar de não ter havido o lançamento de efluentes líquidos nos canteiros de obra (**ANEXO II**), o programa de segurança do trabalho (**ANEXO III**) e o treinamento em segurança do trabalho (**ANEXO IV**) aplicados nas atividades da ALL.

U course
vom 23/05
~~2005~~

A. Dr. Teresk

Para avaliam.

Em, 24-5-2005

[Signature]



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

Gerência de Meio Ambiente e Segurança Industrial

Fis 746
Proc 3531/00
Rubr UFA

Entendemos que o programa de gestão de qualidade do ar para tal obra, não é aplicado, pois nas atividades que foram realizadas (instalação dos pátios em céu aberto) não há impactos expressivos a saúde humana ou ao meio ambiente.

Com relação ao programa de gestão da geração de ruídos, informamos que o controle dos ruídos gerados pelas máquinas e que poderiam afetar os colaboradores, já está contemplado no programa de segurança do trabalho e foi minimizado pelo uso de protetores auriculares tipos "plug" ou "concha", conforme a necessidade. Os locais escolhidos para a ampliação dos pátios também levaram em consideração a ausência de residências próximas. Mesmo assim, além de visar a segurança laboral dos colaboradores, as atividades de construção foram desenvolvidas no período diurno, evitando incômodos aos moradores lindeiros a ferrovia.

Em função das adequações na infra-estrutura dos taludes foram realizadas obras de elevamento e de drenagens de águas pluviais (como canaletas e valas de crista de cortes). Estas medidas, em conjunto com a semeadura de espécies gramíneas foram tomadas com a intenção de estabilizar e evitar erosões.

A comunicação social é desenvolvida dentro da ALL através de programas visando atingir um público alvo específico (**ANEXO V**). Para dar início as obras os colaboradores terceiros receberam treinamento abrangendo temas relacionados a obra em si, a segurança do trabalho e ao meio ambiente.

Por acreditar na premissa de que educação é fundamental e capaz de gerar mudanças efetivas, a ALL - América Latina Logística, criou o programa "ALL Nos Trilhos da Educação". Este projeto, iniciado em 2001, possibilita a formação no ensino fundamental e médio de inúmeros colaboradores gerando resultados positivos para todas as partes envolvidas. Os colaboradores se sentem mais seguros e confiantes, a empresa aumenta o nível de escolaridade de sua gente e a sociedade recebe cidadãos mais conscientes e engajados. A partir do sucesso da iniciativa acima, a empresa pretende

11





AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

Gerência de Meio Ambiente e Segurança Industrial

Fls. 747
Proc 3534/00
Rubr. 059

ainda em 2005 implantar o programa "Oficina de Talentos", para que assim as externalidades positivas do acesso a educação cheguem também aos moradores das comunidades que a cercam, qualificando mão-de-obra, para quem sabe no futuro, fazer parte do time ALL (**ANEXO VI**).

Com relação a **condicionante 2.3** informamos que a escolha dos pátios levou em consideração as características do ambiente, dando-se preferência aos locais onde não seria necessário fazer muitas obras de infra-estrutura como a movimentação de solo (cortes e aterros), ausência de corpos hídricos, presença de habitações e quantidade de vegetação. No pátio do km 419 foi necessário fazer o desbaste e a retirada da vegetação que se encontrava em estágio secundário de crescimento. Para fins de contagem das árvores existentes, foi levado em consideração o tamanho das mesmas, sendo desconsideradas as espécies com menos de 15 centímetros de DAP – Diâmetro a Altura do Peito. As espécies encontradas estão relacionadas no **ANEXO VII**.

A **condicionante 2.4** solicita que informássemos ao IBAMA sobre o início e o fim das obras. Esta condicionante foi atendida e a informação enviada a este IBAMA em cronograma anexo à carta 001//GMASI/05 de 03 de janeiro de 2005.

Quanto a **condicionante 2.5**, considerando-se a Cláusula Décima do Contrato de Concessão celebrado entre a União Federal, por intermédio do Ministério dos Transportes, e a Concessionária, para a exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte de carga na malha Sul que autoriza a concessionária de construir pátios para a melhoria e/ou expansão dos serviços da malha, bem como a Cláusula Quinta do Contrato de Arrendamento de Bens vinculados à prestação de serviço público de transporte ferroviário, objeto da concessão, outorgada pela União Federal através do decreto de 21 de fevereiro de 1997, que celebram a RFFSA e a concessionária que atribui ao arrendatário o direito de realizar ampliações e modernizações das instalações ferroviárias recebidas da RFFSA tecemos os seguintes esclarecimentos.





AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

Gerência de Meio Ambiente e Segurança Industrial

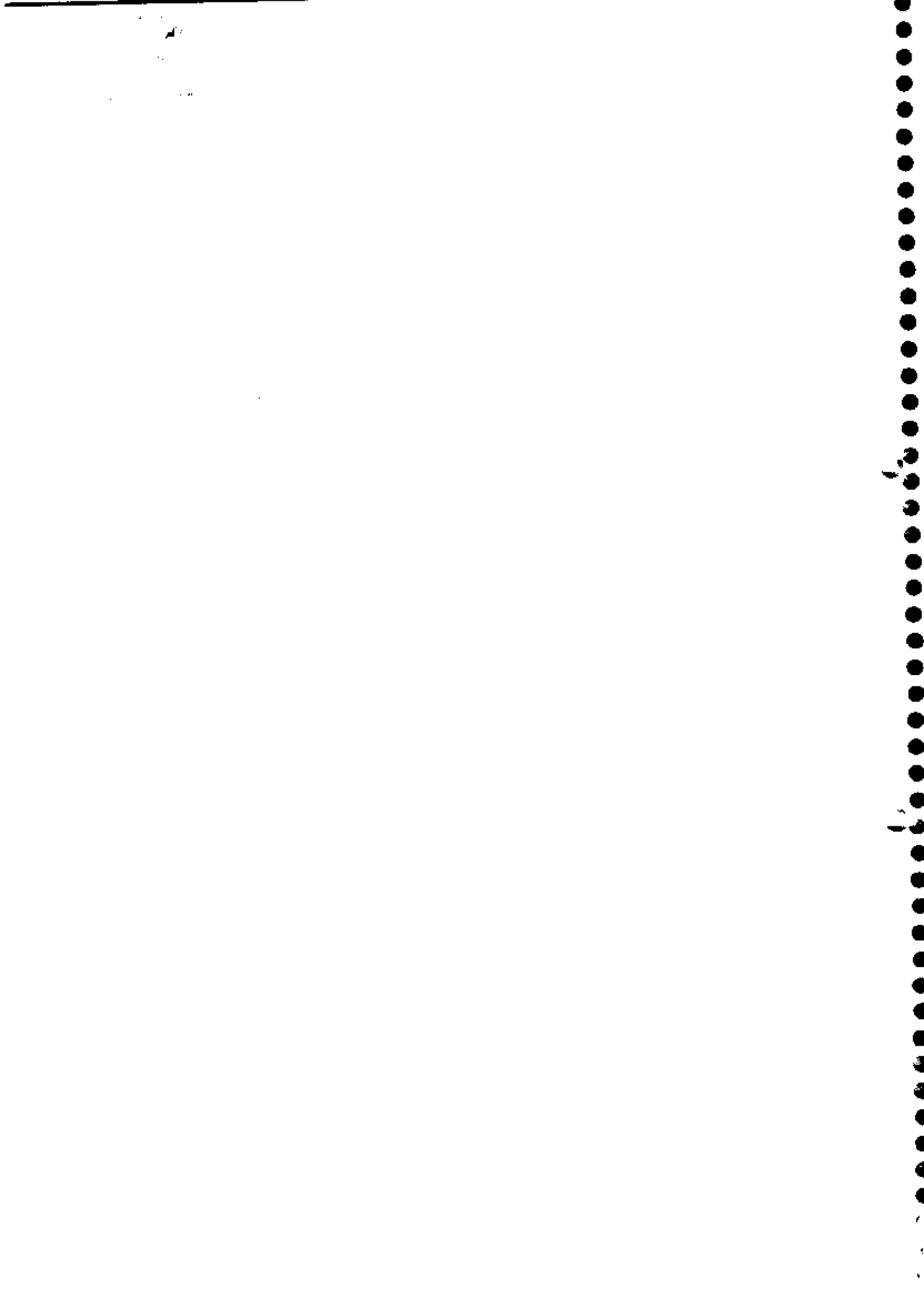
Flo	748
Proc	3534/00
Rubr	08A

Considerando-se que as áreas onde foram ampliados os pátios ferroviários são de propriedade da União conforme o Decreto Federal nº 5.412/05 e vinculadas à concessão federal de prestação do serviço público do transporte ferroviário de cargas, é nosso entender que é competência da própria administração federal a concessão de anuências para a realização de obras em áreas de sua propriedade e neste sentido, temos que houve o preciso exercício de tal competência a partir do momento em que as obras citadas foram baseadas em autorizações firmadas em Contrato com a União Federal, não cabendo, portanto, delegação da referida competência.

Ademais, complementamos o entendimento baseados no fato de que as referidas obras são consideradas pela RESOLUÇÃO CONAMA Nº 349, de 16 de agosto de 2004, como de pequeno potencial de impacto ambiental e desenvolvidas dentro dos limites da faixa de domínio preexistente, não implicando em remoção de população, intervenção em áreas de preservação permanente, unidades de conservação ou em outros espaços territoriais especialmente protegidos ou supressão de vegetação sujeita a regime especial de proteção legal, bem como de espécies referidas no art. 7º, da Lei no 4.771, de 15 de setembro de 1965.

Quanto a **condicionante 2.6**, informamos que as madeiras provenientes do corte das árvores isoladas existentes na faixa de domínio dos pátios de cruzamento foram doadas aos moradores rurais lindeiros a ferrovia, que as utilizaram como lenha para consumo próprio.

Quanto a **condicionante 2.7**, acreditamos que os programas desenvolvidos pela empresa atenderam a demanda dos serviços executados na ampliação dos pátios, considerando a segurança do transporte ferroviário, a saúde dos trabalhadores e o meio ambiente. A eficiência dos novos pátios pode ser avaliada através do aumento da quantidade de vagões transportados, tendo em vista o aumento da segurança já que estamos transportando mais composições com quantidades menores de vagões por viagem. Apresentamos no **ANEXO VIII** o relatório final de obras com o registro fotográfico dos pátios ampliados.





AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

Gerência de Meio Ambiente e Segurança Industrial

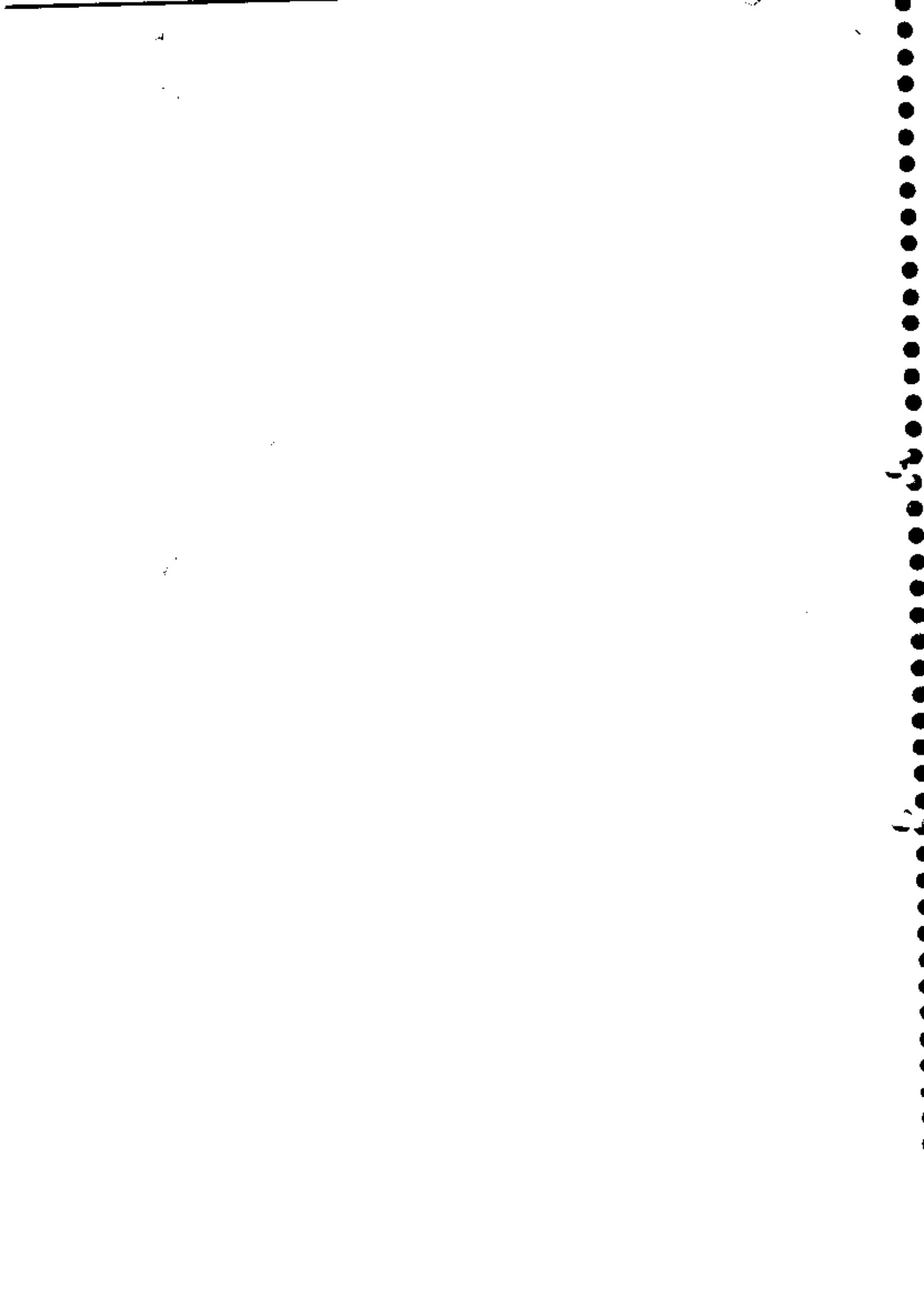
Fla 749
Proc 3534/00
Rubr. 05A

Sendo que se apresenta para o momento,

Atenciosamente,



Duryal Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente





AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

Fis.: 750
Proc.: 3534/00
Rubr.: Sde

Carta nº 123/GMASI/05

Curitiba, 25 de Maio de 2005.

Ao
IBAMA
AT. Sr. Jorge Luis Brito Cunha Reis
M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental – DILIQ
SCEN – Av. L4 Norte – Bloco C – Ed. Sede do IBAMA
CEP: 70818-900 – Brasília - DF

PROTOCOLO
DILIQ/IBAMA
Nº: 7037
DATA: 30/05/05
RECEBIDO:

Assunto: Licenciamento Ambiental Malha Ferroviária Sul - ALL

Caro senhor,

Como é de conhecimento deste Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis – IBAMA a América Latina Logística do Brasil S.A. – ALL requereu em 26 de outubro de 2000 a Licença de Operação da malha ferroviária Sul e seus anexos operacionais, através do processo nº02017.003534/00-90.

Considerando que o primeiro trecho que recebeu a licença de operação nº 290/2002, foi o que passa nos municípios de Rio Branco do Sul – Curitiba – Morretes – Paranaguá no estado do Paraná;

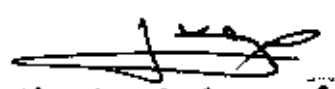
Considerando que neste trecho existe a mais de 100 anos um ramal ferroviário com 16 quilômetros e 200 metros de extensão que liga o município de Morretes à cidade portuária de Antonina.

Considerando que com a reativação do porto de Antonina, com aporte de navios de médio calado, este ramal votou a ter fluxo de trens constantes no ano de 2004.

de com
com 30/05/05
CJA

A Dra. Ludmila ^{univ. de}
Dra. Tereza
conta 03106105

Para Avaliaçao
em 31.5.2005



Julio Henrichs de Azevedo
Coordenador de Avaliaçao de Impactos e Riscos
Substituto - IBAMA/DILIQ/COLELIC/AIR

Considerando que o processo de licenciamento corretivo desta ALL segue o Termo de Referência aceito por este IBAMA através do ofício nº 222/01-IBAMA/DLQA/COGEL de 31 de julho de 2001.

Solicitamos o aceite deste IBAMA para a inclusão do ramal ferroviário de Antonina no processo de regularização ambiental nº 02017.003534/00-90 em andamento.

Informamos que os estudos ambientais do ramal ferroviário de Antonina seguirão os aceitos no Termo de Referência, e serão realizados neste ano de 2005, junto com os estudos dos trechos do cronograma proposto por esta ALL.

Seguem em anexo os documentos elencados abaixo:

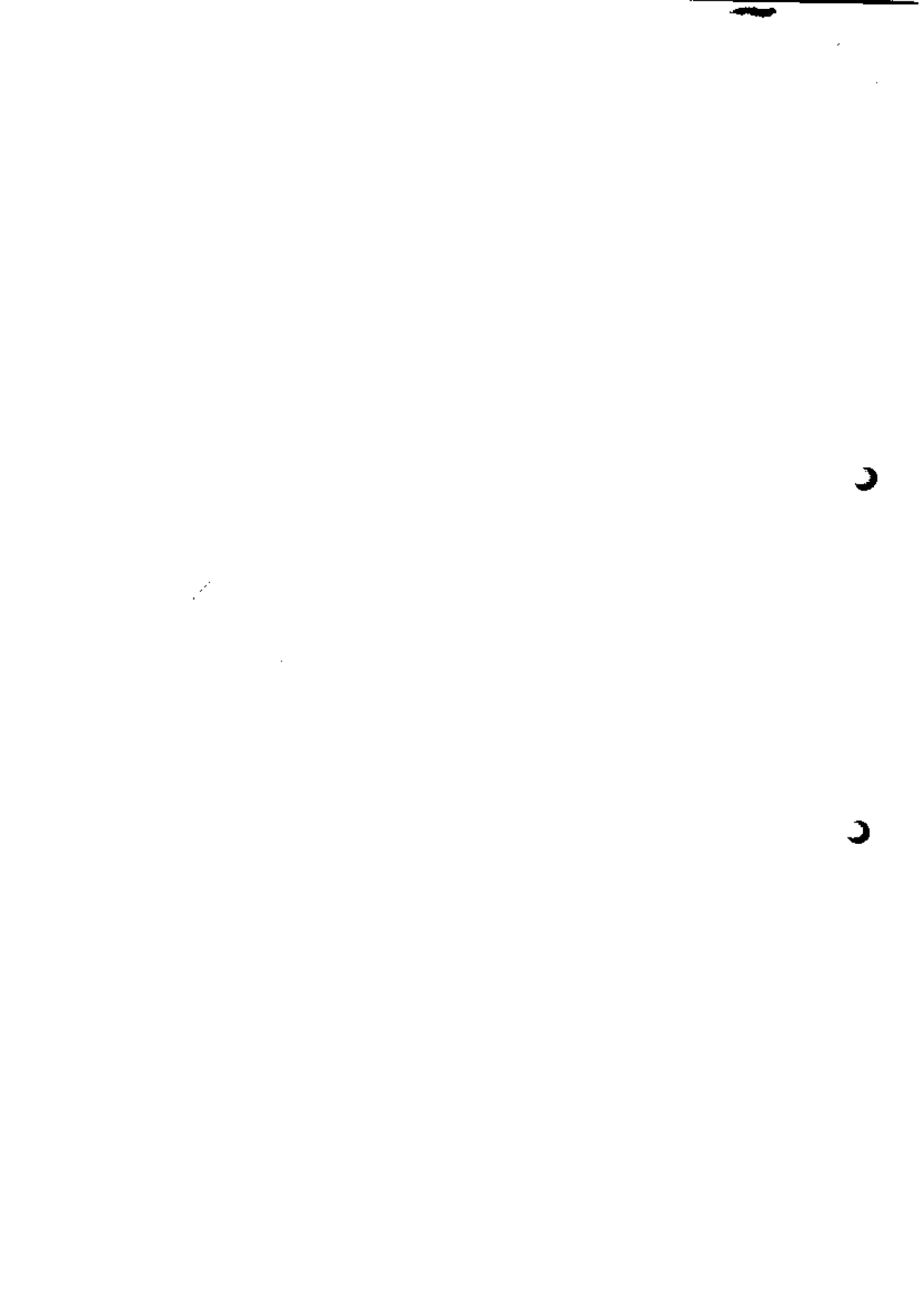
- 1) Mapa geográfico da malha ferroviária sob concessão da ALL;
- 2) Anexo (1) do contrato de concessão celebrado entre esta ALL e a União, para exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga na Malha Sul.

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de elevada consideração e apreço.

Atenciosamente,


DURVAL NASCIMENTO NETO

Gerente de Meio Ambiente



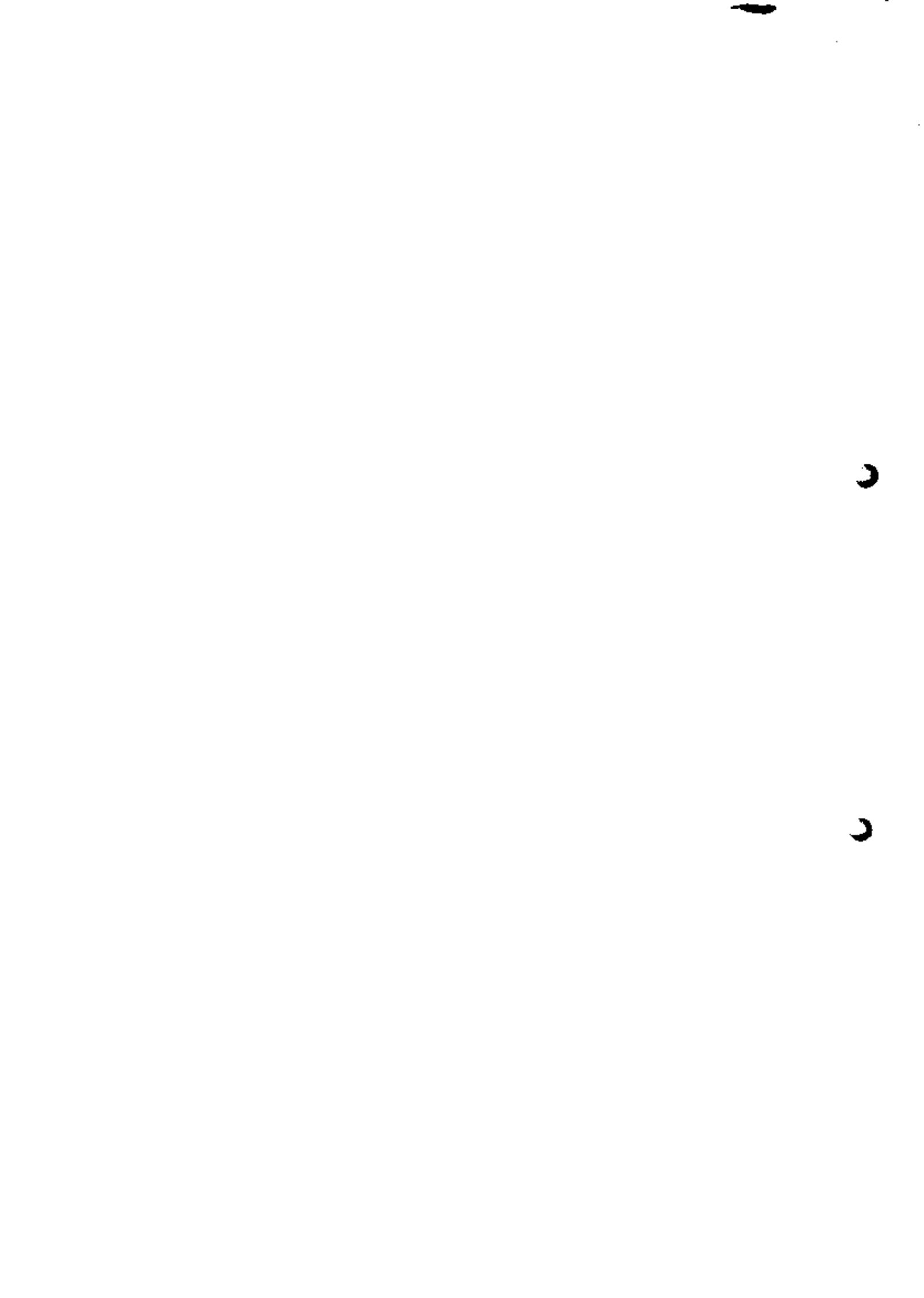


AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

Fis.: 757
Proc.: 3534/00
Rubr.: 800

ANEXO 1

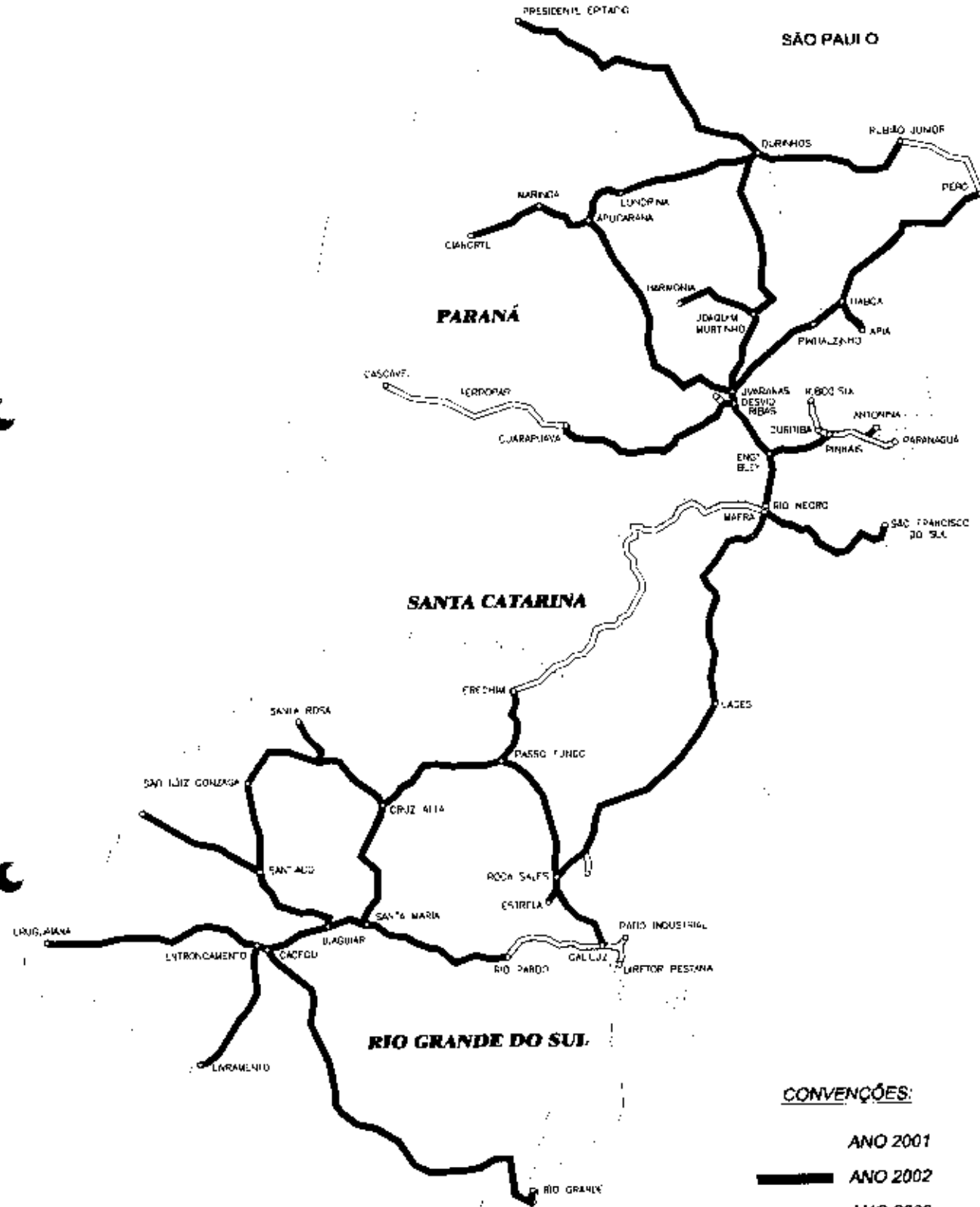
Mapa geográfico da malha ferroviária sob concessão da ALL





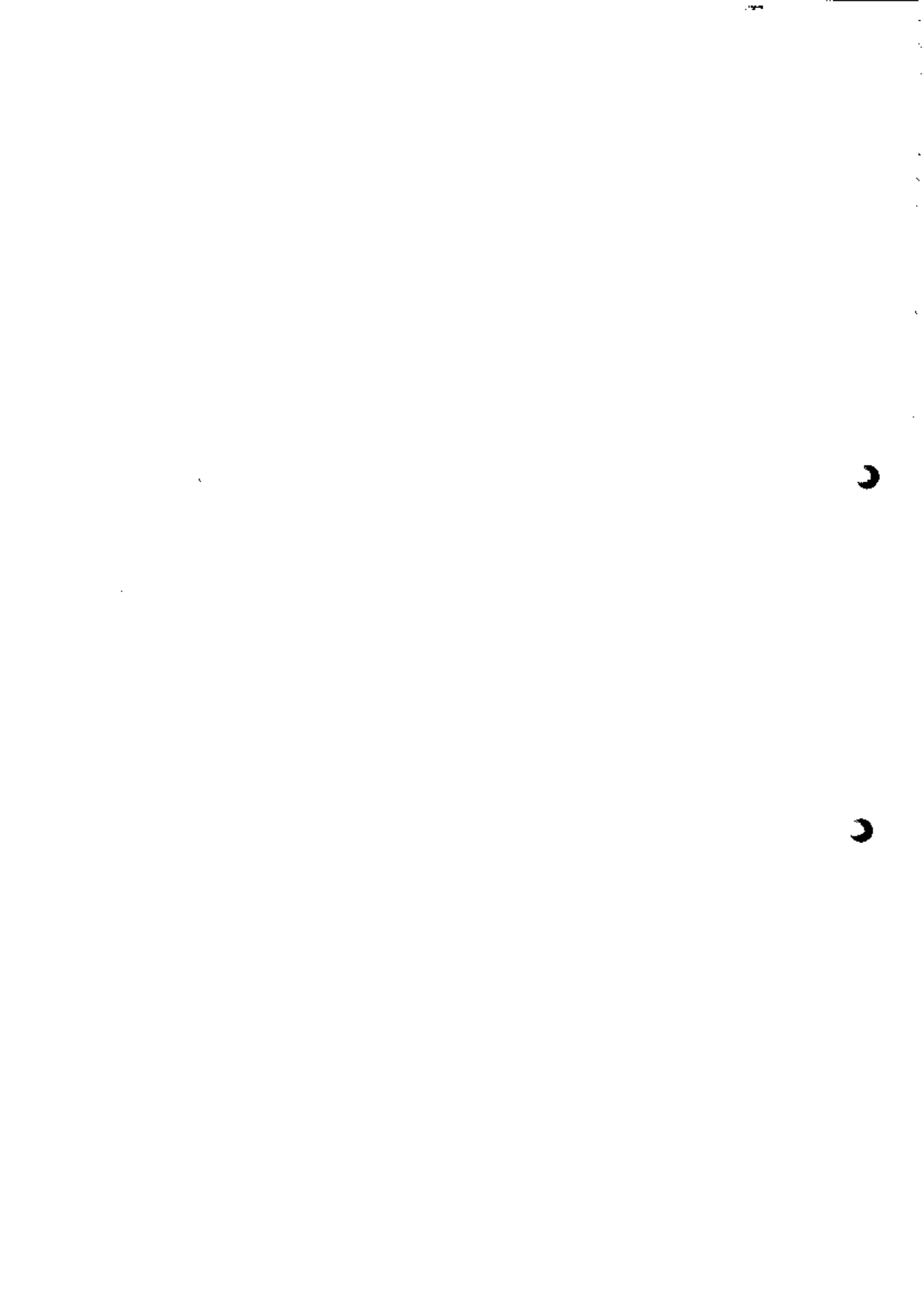
AMÉRICA LATINA LÓGICA

CRONOGRAMA DE INVESTIMENTOS PARA LICENCIAMENTO IBAMA



CONVENÇÕES:

- ANO 2001
- ANO 2002
- ANO 2003
- ANO 2004
- ANO 2005
- ANO 2006



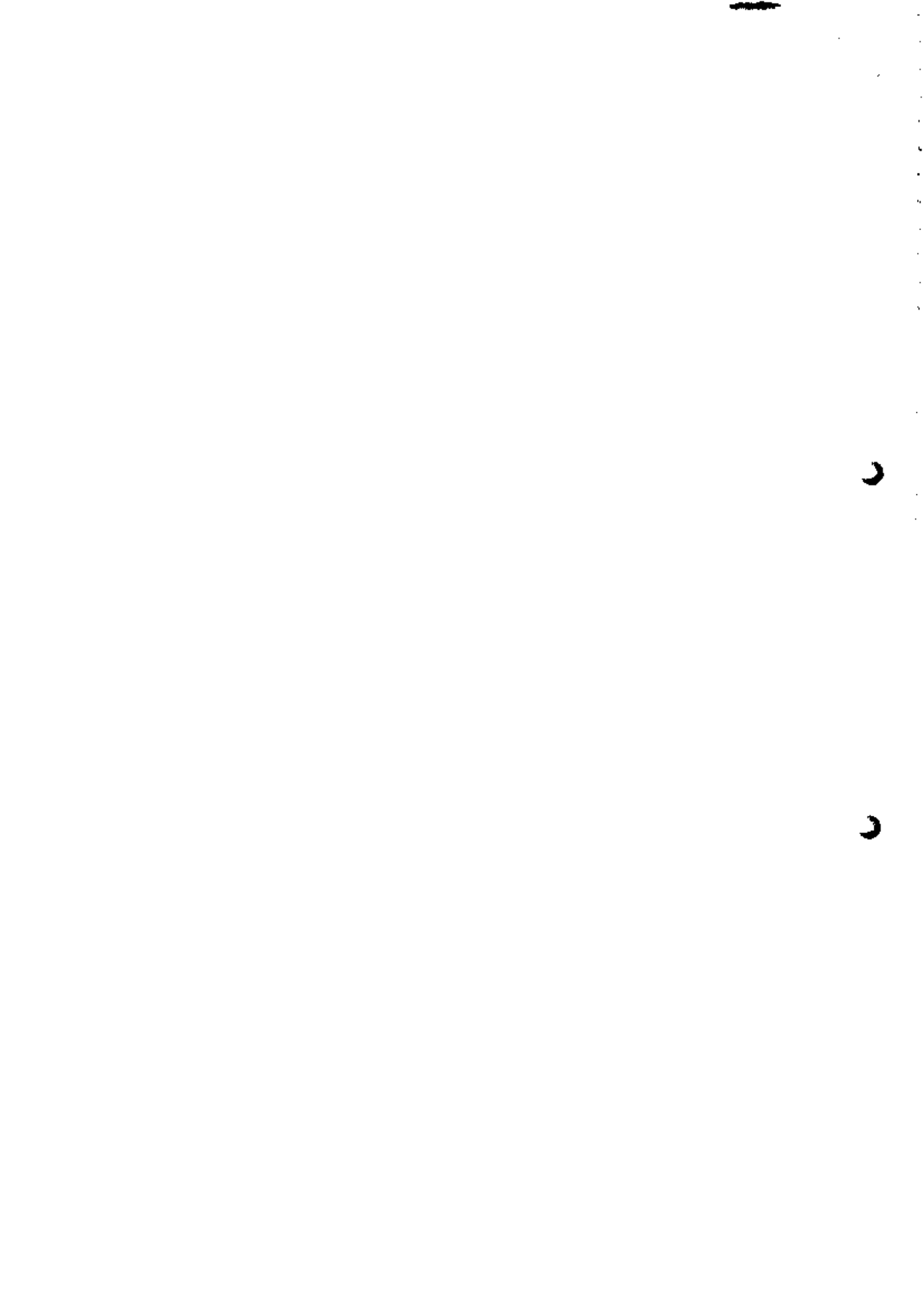


AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

Fls.:	754
Proc.:	3534/20
Rubr.:	8 de

ANEXO 2

Anexo do contrato de concessão celebrado entre esta ALL e a União, para exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga na Malha Sul.

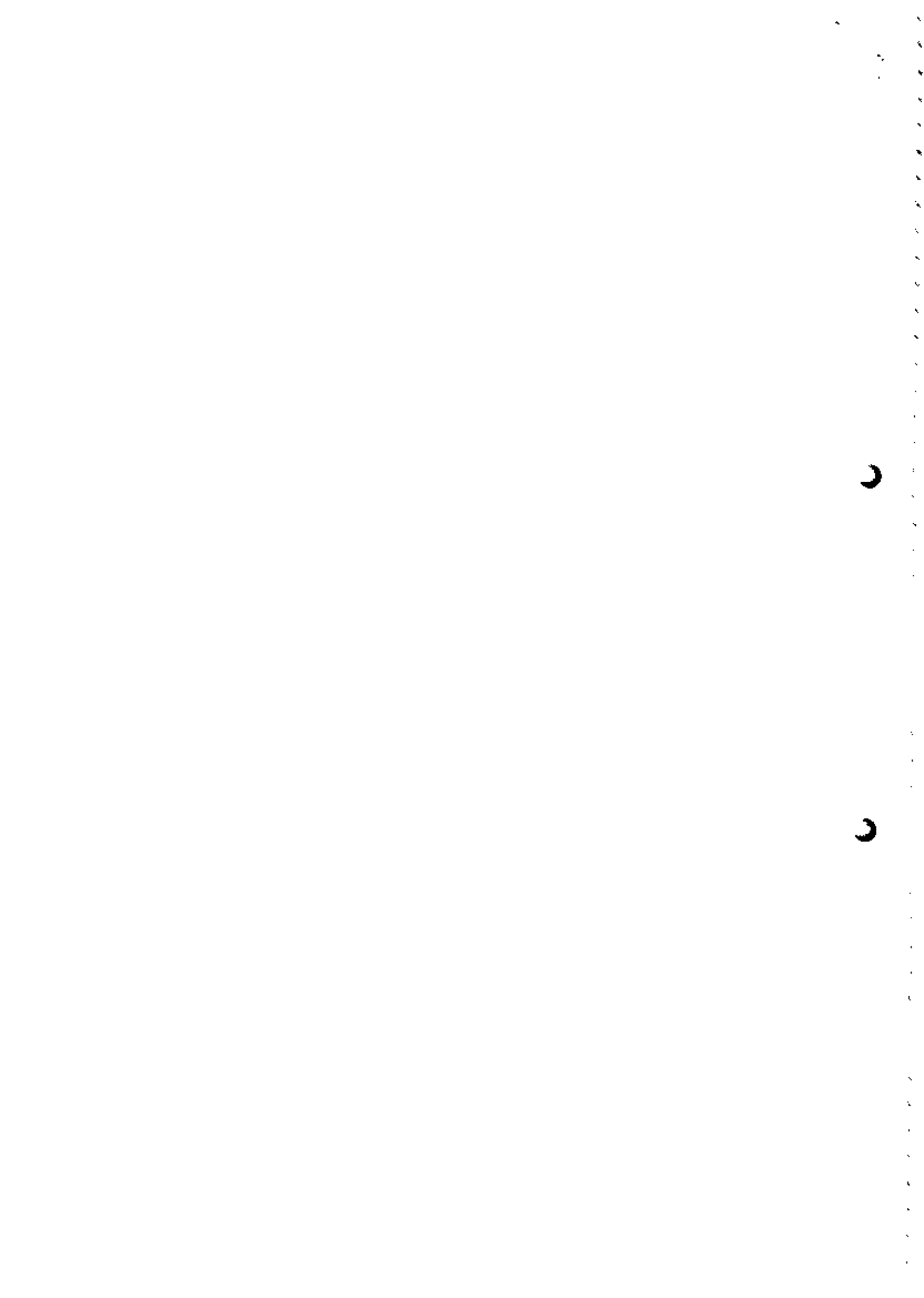


Fls.: 755
Proc.: 3534130
Rubr.: *CE*

ANEXO 1

SR - 5

[Handwritten mark]

















DESCRIÇÃO DA MALHA

1 - EXTENSÃO DAS LINHAS

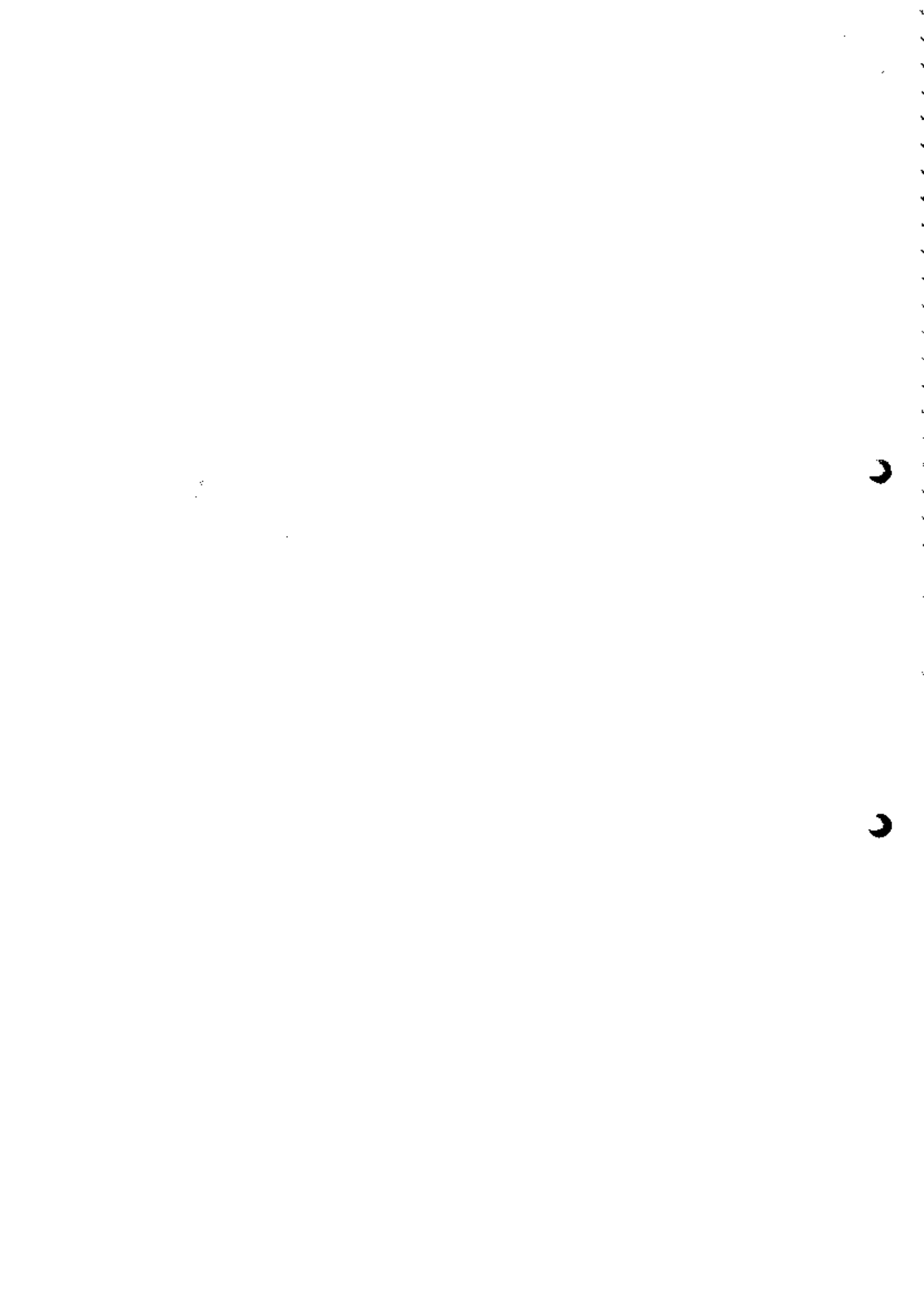
A malha da SR 5 é constituída de linhas em bitola única, métrica e possui uma extensão de 3.167,540 km de linha principal, (itens 1 a 4) e 492,260 km de linhas de cruzamento e desvio (Item 5) :

1) Linhas Tronco

	Paranaguá - Uvaranas	251,157 km
	Uvaranas - Apucarana	330,593 km
	Ourinhos Cianorte	430,216 km *
	Uvaranas - Pinhalzinho	127,110 km
	Eng.º Bley - Mafra	62,500 km
	Mafra - Lages	282,777 km
	Uvaranas - Jaguariaíva	147,396 km
	Jaguariaíva - Marques dos Reis	209,698 km
	Desvio Ribas - Eng.º Gutierrez	117,990 km
	Eng.º Gutierrez - Guarapuava	139,480 km
	São Francisco do Sul - Mafra	212,963 km
	Mafra - Porto União da Vitória	240,337 km
	Porto União da Vitória (km 483,000) - Marcelino Ramos	379,550 km
	Pinhais - Curitiba	7,401 km
		<hr/>
		2.949,166 km

* no km 219,000 existe uma igualdade com o km 219,600.












2) Outras linhas principais

- Triplicação do km 5 (Paranaguá)
- Duplicação de Araucária

8,760 km (referente a 2 linhas)
 4,110 km (referente a 1 linha)

 12,870 km

3) Ramais

-  Curitiba - Rio Branco do Sul
-  Morretes - Antonina
-  Raul de Mesquita - Harmonia
-  Cará-Cará - Oficinas
-  Ramal de Maringá
-  Ramal de Bucarein
-  Ramal da Pisa

41,262 km
 16,200 km
 116,511 km
 9,500 km
 3,012 km
 3,116 km Jolville-Moinho .Santista
 6,419 km Jaguariáiva-Fábrica PISA
 (remanescente Itararé -
 Jaguariáiva)

 196,020 km

4) Linhas de Acesso a terminais de Clientes

- Duplicação de Desvio Ribas
- Duplicação de Maringá

4,492 km
 4,990 km

 9,482 km

5) Linhas de Cruzamento e Desvio

- Linhas principais de cruzamento
- Linhas de desvio

176,191 km
 316,069 km

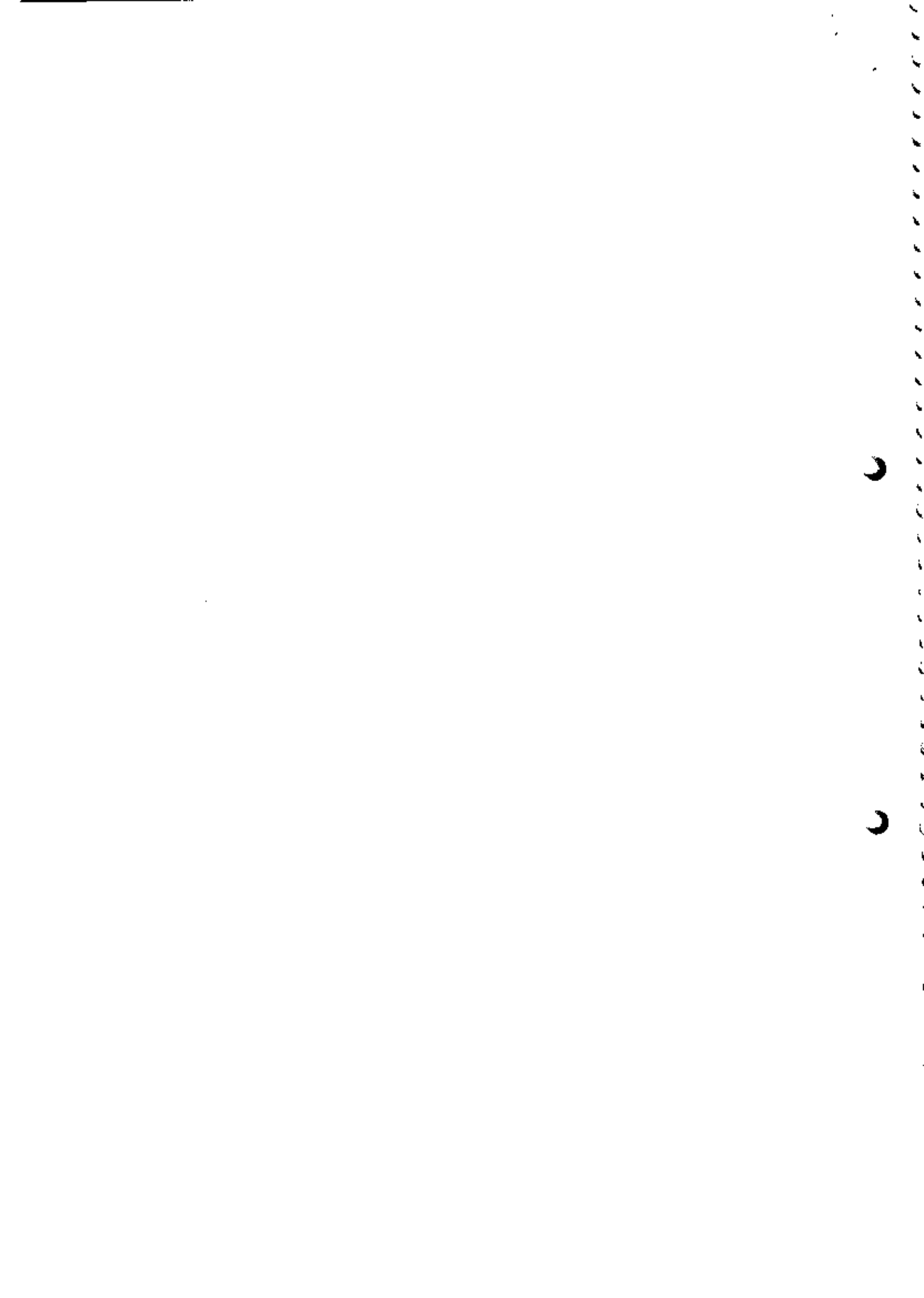
 492,260 km

O trecho Raul de Mesquita - Harmonia (Ramal de Harmonia), de 116,511 km tem sua Manutenção de Via Permanente realizada pela Empresa Klabin - Fabricadora de Papel e Celulose S.A., através de contrato nº 0285 em vigor desde 01/08/94.

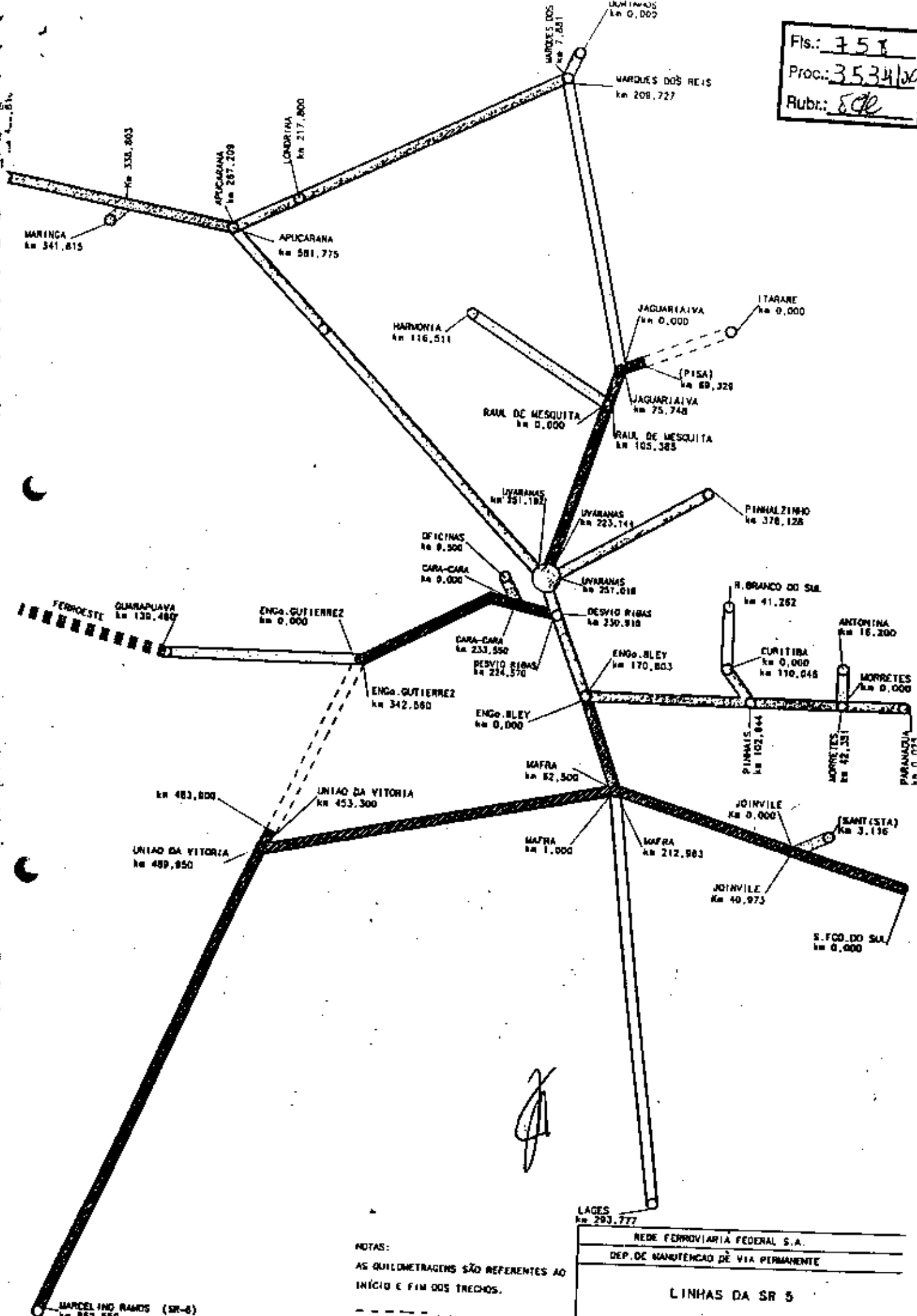
Os locais de intercâmbio com outras regionais e/ou tráfego mútuo com outras ferrovias são:

- Em Lages com a SR 6.
- Em Marcelino Ramos com a SR 6
- Em Pinhalzinho com a FEPASA
- Em Ourinhos com a FEPASA
- Em Guarapuava com a FERROESTE





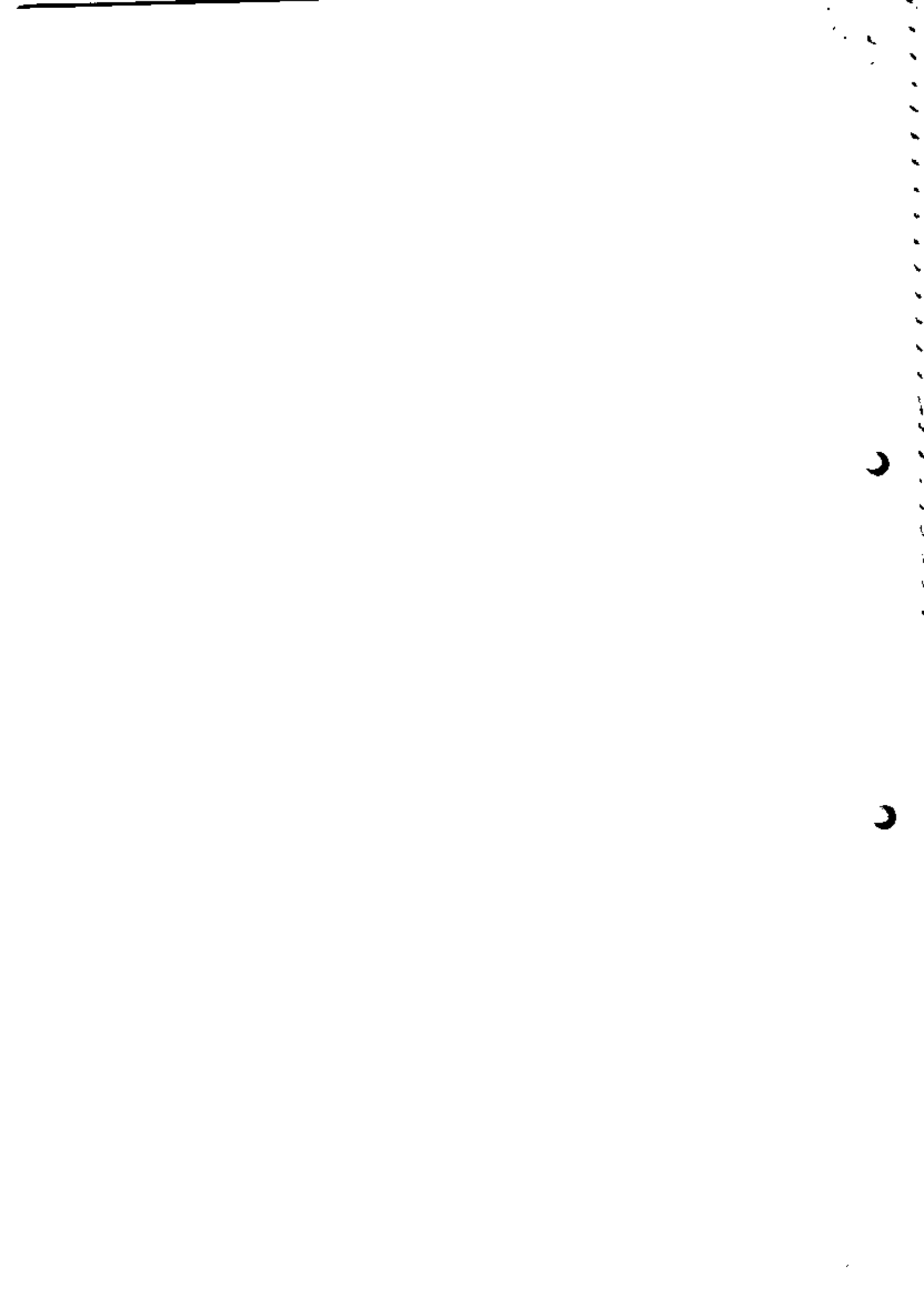
Fis.: 758
 Proc.: 3534/00
 Rubr.: 800



NOTAS:
 AS QUILÔMETRAGENS SÃO REFERENTES AO
 INÍCIO E FIM DOS TRECHOS.
 - - - - - LINHA ENRADICADA

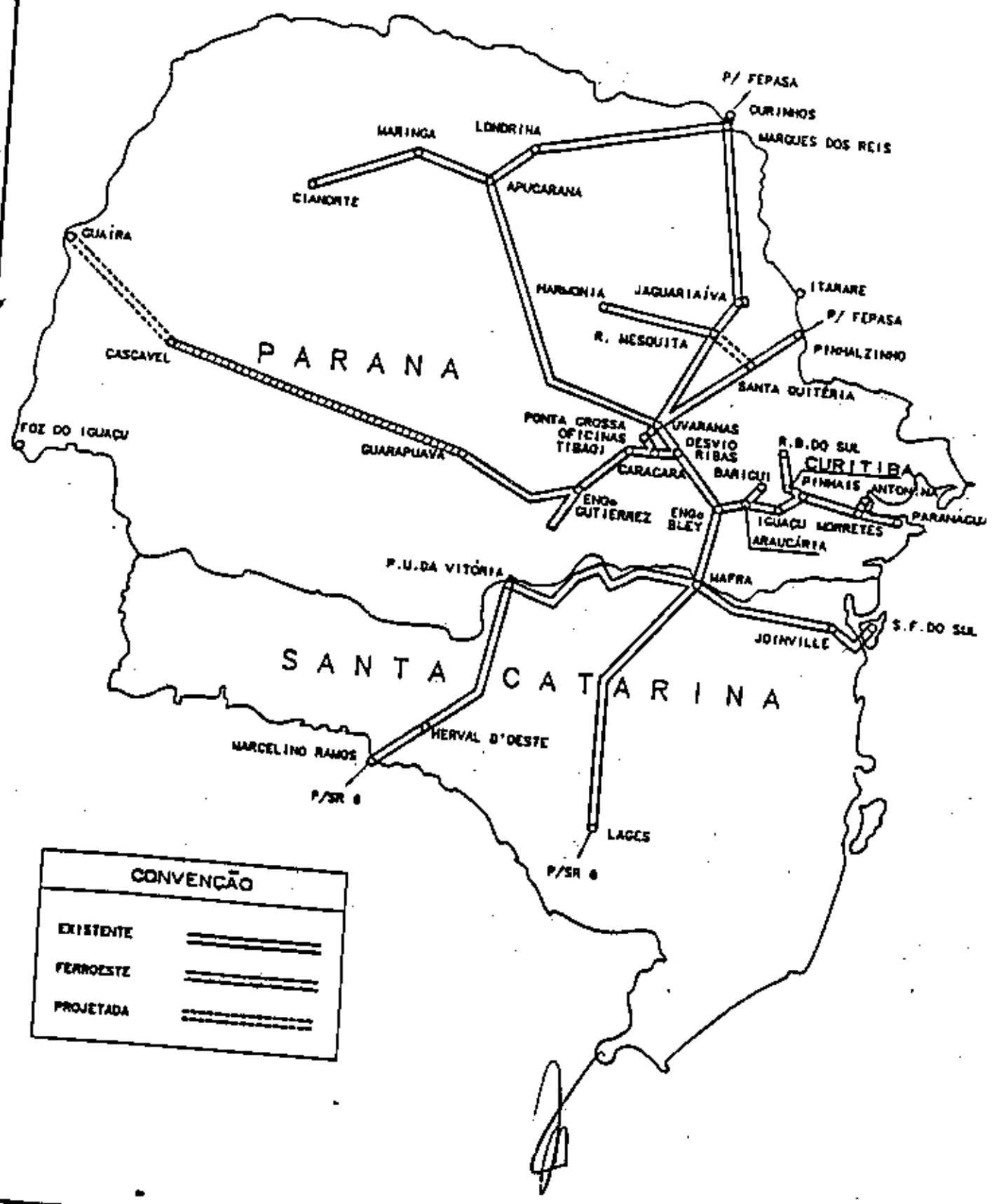
LAGES km 293.777			
REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.			
DEP. DE MANUTENÇÃO DE VIA PERMANENTE			
LINHAS DA SR 5			
DATA: JAN/98	DES No. 3409	DES: MIRIAM	ARC: ESOP/99

MARCELINO RAMOS (SR-8)
 km 882.550

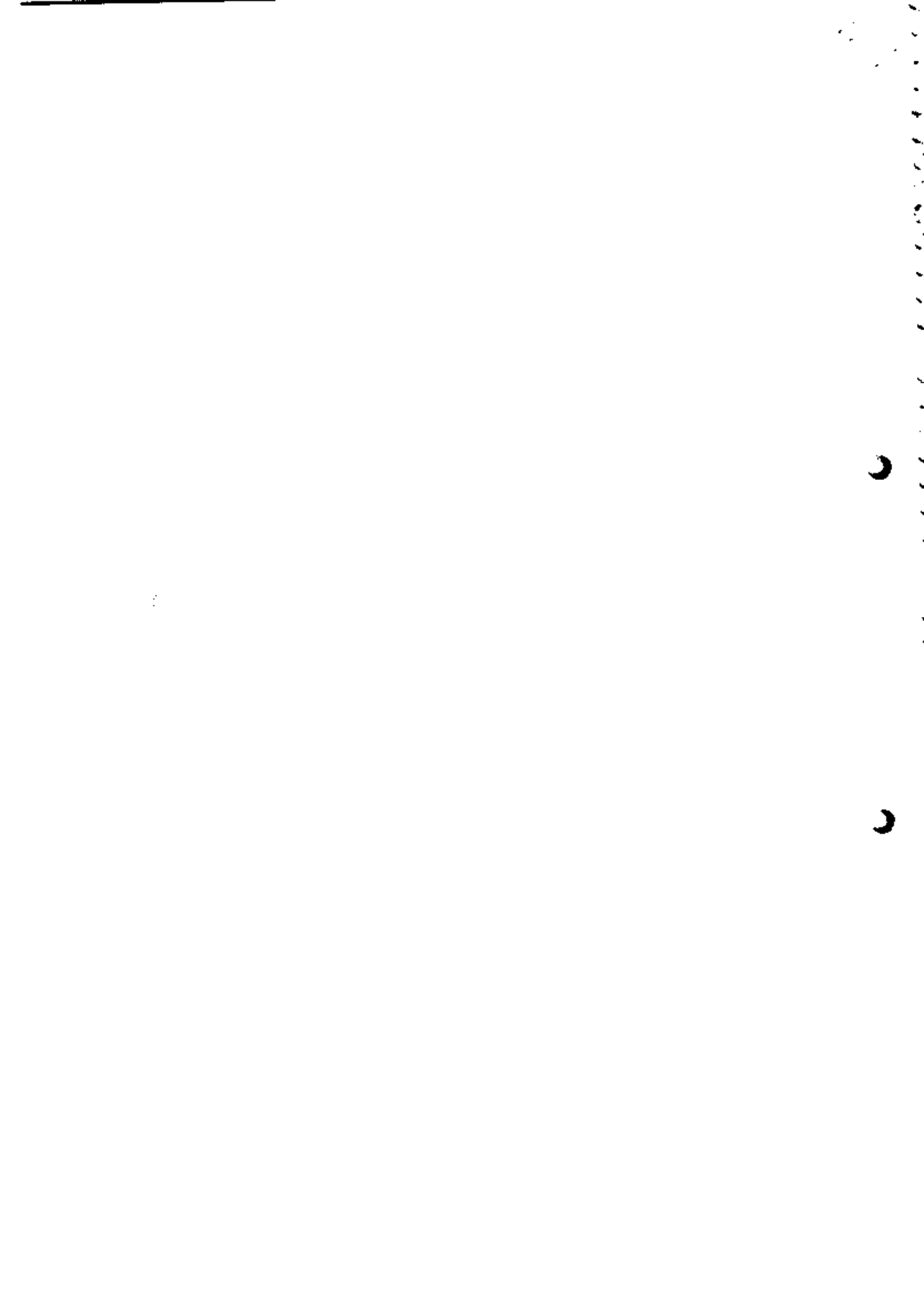


ESQUEMA DAS LINHAS DA SR-5

Fis.: 759
 Proc.: 3534/00
 Rubr.: SCL



CONVENÇÃO	
EXISTENTE	=====
FERROESTE	-----
PROJETADA	-----





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA

OFÍCIO Nº 367/2005 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 30 de maio de 2005.

A Sua Senhoria o Senhor
Durval Nascimento Neto
Coordenador de Meio Ambiente e Segurança
América Latina Logística do Brasil S/A - ALL
Rua Emílio Bertolini, 100 – Vila Oficinas
82.920 - 030 – Curitiba/PR
Tel: (041) 2141-7388
Fax: (041) 2141-7394

Senhor Coordenador,

1. Reportamo-nos ao processo nº 02017.003534/00-90, referente ao Licenciamento Ambiental da Malha Ferroviária Sul da ALL – América Latina Logística do Brasil S/A.
2. Solicitamos a gentileza de que todos os documentos que venham a ser encaminhados a este Instituto, venham com o ofício de encaminhamento **separado** do documento propriamente dito, e **não anexado** ao mesmo.
3. Sem mais no momento, colocamo-nos a disposição para quaisquer esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,


Jorge Luiz Brito Cunha Reis
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos



Carta nº 118/GMASI/05

Curitiba, 12 de Maio de 2005.

A
IBAMA – Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
AT. Sr. Jorge Luiz Britto Cunha Reis
M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
Brasília - DF

Assunto: Corte de Pinus e Eucaliptos na faixa de domínio da ferrovia

Prezado Senhor,

Informamos a esse IBAMA – Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, que estaremos promovendo o corte e retirada de árvores das espécies *Pinus sp* e *Eucaliptos sp*. na "faixa de domínio" dos trechos ferroviários desta ALL – AMÉRICA Latina Logística do Brasil S.A nos estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, tal atividade visa aumentar a segurança do transporte ferroviário, impedindo que estas árvores que estão próximas a ferrovia caiam com os fortes ventos e venham a provocar acidentes com locomotivas e vagões que transportam combustível.

A dispensa para o licenciamento do corte destas árvores está previsto no Art. 7º da RESOLUÇÃO CONAMA Nº 349, DE 16 DE AGOSTO DE 2004, que dispõe sobre o licenciamento ambiental de empreendimentos ferroviários de pequeno potencial de impacto ambiental e a regularização dos empreendimentos em operação, onde informa que integram a licença de operação, as seguintes atividades de manutenção, reparação e melhoria da via permanente, quando desenvolvidas dentro dos limites da faixa de domínio:

I - supressão de vegetação nativa ou exótica, excetuada a vegetação existente em áreas de preservação permanente e nas áreas de Reserva Legal, conforme definidas na Lei no 4.771, de 1965 e suas alterações; nas unidades de conservação, conforme definidas na Lei no 9.985, de 2000; em quaisquer outras áreas legalmente protegidas, ou vegetação sujeita a regime especial de proteção legal;

II - poda de árvores nativas ou exóticas que coloquem em risco a operação ferroviária;

Sendo que se apresenta para momento,



Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial

PROTOCOLO
DILIQ/IBAMA
Nº: 7212
DATA: 03/06/05
RECEBIDO:



A CGAIR

Em 06.06.05


Paula Marcia Salvador de Melo
Analista Ambiental

A Patreza

Para conhecimento

Em 9-6-2005


Jorge Luiz Brito Cinha Reis
Coordenador

Coordenador
IBAMA/DILIO/CGAIR

Fls.:	767
Proc.:	353410
Rubr.:	SC



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

Ofício nº 395/2005 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 10 de junho de 2005.

Ao Sr.
Durval Nascimento Neto
Gerente de Meio Ambiente e Segurança Industrial
América Latina Logística
Rua Emílio Bertolini, 100 - Vila Oficinas
82.920-030 – Curitiba / SC
Fone: (41) 2141.7388

Assunto: **Corte de árvores exóticas na faixa de domínio da ferrovia.**

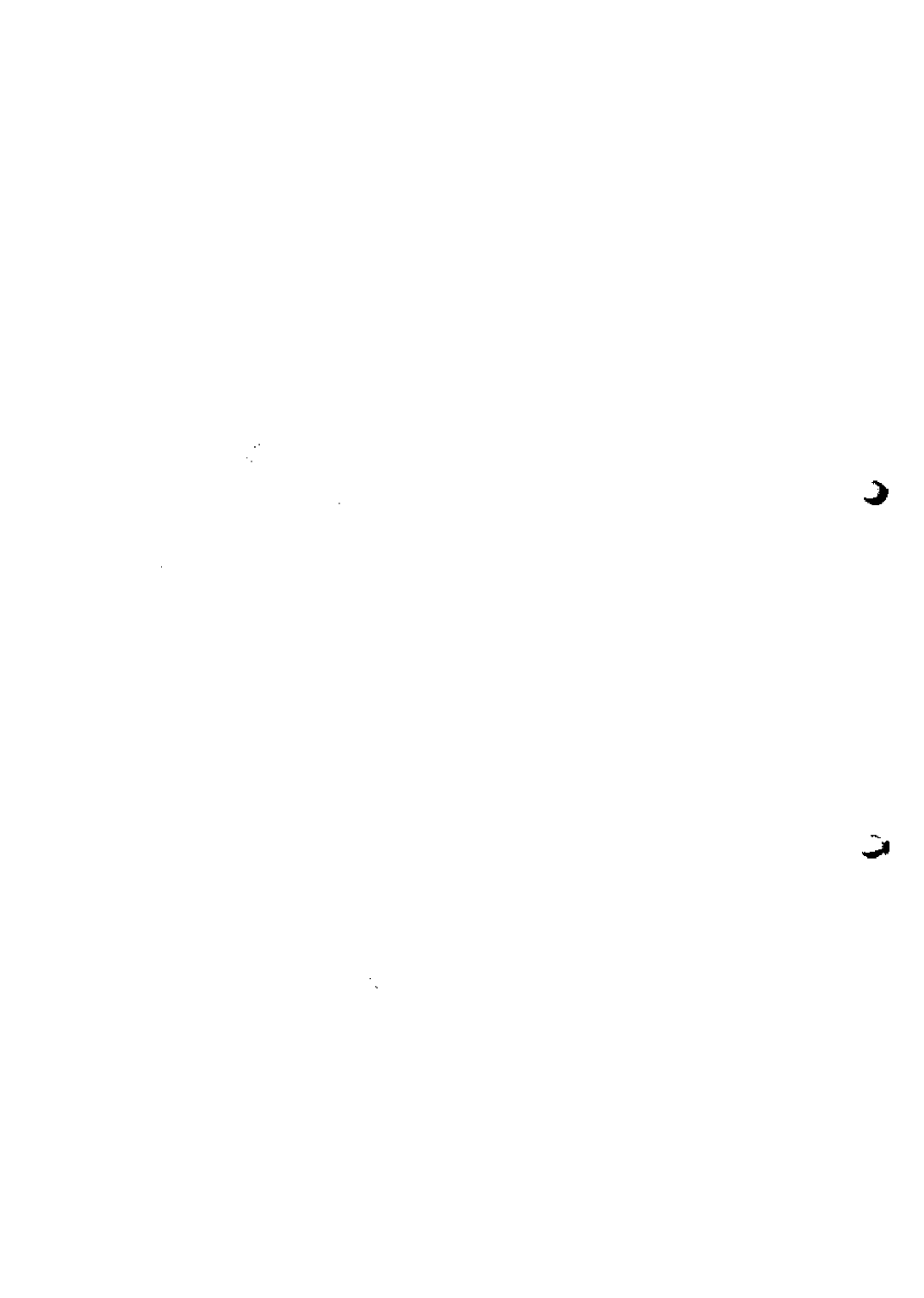
Prezado Sr.,

1 Informo que o corte de espécies arbóreas exóticas (que incluem todas as espécies dos gêneros Eucalyptus e Pinus, entre outras) dentro da faixa de domínio da ferrovia **não** necessita de autorização por parte do IBAMA desde que as mesmas estejam situadas **fora** de áreas consideradas como de Áreas de Preservação Permanente (APP) de acordo com o estabelecido na Lei Federal 4.771/65 e suas alterações posteriores (Código Florestal).

2 No caso dos exemplares localizados em APP, o corte deverá ser precedido da obtenção da necessária autorização a ser concedida pelo IBAMA que é o órgão licenciador do empreendimento.

Atenciosamente,


JORGE LUIZ BRITTO CUNHA REIS
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos





AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

Fls.: 763
Proc.: 3534/00
Rubr.: SCL

Carta nº 129/GMASI/05

Curitiba, 06 de Junho de 2005.

Ao
IBAMA

AT. Sr. Jorge Luis Brito Cunha Reis
M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental – DILIQ
SCEN – Av. L4 Norte – Bloco C – Ed. Sede do IBAMA
CEP: 70818-900 – Brasília - DF

PROTOCOLO
DILIQ/IBAMA

Nº: 7516

DATA: 10/06/05

RECEBIDO:

Assunto: Publicação Licença de Implantação do Pátio de Reserva - ALL

Caro senhor,

Encaminhamos, em anexo, a publicação feita no Diário Oficial sobre o recebimento da licença concedida por este IBAMA para a implantação do Pátio de Reserva no estado do Paraná.

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de elevada consideração e apreço.

Atenciosamente,

DURVAL NASCIMENTO NETO
Gerente de Meio Ambiente

J. Colla
10/06/05

A COAIR

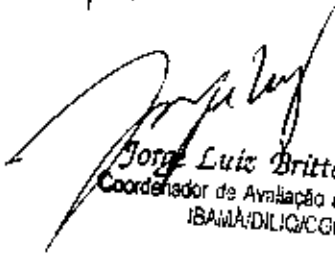
Em 13.06.05


Paula Márcia Salvador de Melo
Analista Ambiental

A D^a Teresa

Boa tarde

Em 14-6-2005



Jorge Luiz Britto Cunha Reis
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
IBAMA/DILIC/CGLIC/COAIR



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA
Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental - DILIQ
Coordenadoria Geral de Licenciamento Ambiental - CGLIC
Coordenação de Avaliação de Impactos e Riscos - COAIR

PUBLICAÇÃO DO RECEBIMENTO DA LICENÇA DE INSTALAÇÃO Nº 244 / 2004
PÁTIO DE RESERVA

DIÁRIO OFICIAL

Diário OFICIAL Paraná
COMÉRCIO, INDÚSTRIA & SERVIÇOS

16 | 5ª feira | 02/Jun/2005

A ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A. torna público que recebeu do INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, a licença de instalação, referente à implantação do pátio de cruzamento ferroviário de Reserva, no estado do Paraná.


Nº 33176 - R\$ 30,00 - 1418/2004

JORNAL DE GRANDE CIRCULAÇÃO

10 O ESTADO DO PARANÁ
TERÇA-FEIRA, 23 DE MARÇO DE 2004

A AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A., torna público que recebeu do INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, a licença de instalação, referente à ampliação do Pátio ferroviário de Reserva - PR, com validade até 17/03/2005.



Fls.: 765
Proc.: 3534/00
Rubr.: 



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO E QUALIDADE AMBIENTAL

INFORMAÇÃO TÉCNICA Nº 40/2005 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 15 de junho de 2005.

Da Técnica: Ludmila Ladeira Alves de Brito Tieghi

Ao Coordenador: Jorge Luiz Britto Cunha Reis

Assunto: 'Check -list' do Estudo Ambiental / Plano Básico Ambiental apresentado para subsidiar a concessão de Licença de Instalação para o Posto de Lavagem do Pátio de Manobras de Maringá/PR, pertencentes à ALL do Brasil S/A.

Processo: 02017.003534/2000-42

1 – INTRODUÇÃO

2 – IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDEDOR

Item contemplado.

3 – REGULAMENTAÇÃO APLICÁVEL

4 – DESCRIÇÃO DO EMPREENDIMENTO

4.1 Caracterização do Empreendimento

4.1.1 Histórico

Item contemplado.

4.1.2 Aspectos gerais

Item contemplado.

4.2 Objetivos e Justificativas

Item contemplado.

4.4 Alternativas Locacionais

Item não contemplado.

5 – DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

5.1 Áreas de Influência

Item parcialmente contemplado.

5.2 Meio Físico

Clima e Meteorologia, Geologia e geomorfologia, Hidrologia e hidrogeologia.

Os itens não foram contemplados em sua totalidade, fornecendo menos informações do que solicitadas. No entanto, pela simplicidade da atividade, o nível de informações apresentadas podem ser consideradas aceitáveis.



5.3 Meio Biótico

Os itens não foram contemplados em sua totalidade, fornecendo menos informações do que solicitadas. No entanto, pela simplicidade da atividade, o nível de informações apresentadas podem ser consideradas aceitáveis.

5.4 Meio antrópico

Item não contemplado.

6 – ANÁLISE INTEGRADA

- Efluentes Líquidos:

Item não contemplado, tendo sido considerada a Estação de Tratamento de Efluentes como parte do projeto.

- Resíduos Sólidos

Item parcialmente contemplado Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, que apresentou somente as diretrizes de sua implantação, não estando detalhado.

- Emissões atmosféricas

Item não contemplado.

- Ruído e Vibração

Item não contemplado.

- Áreas de Empréstimo

Item não contemplado.

7 – AVALIAÇÃO DE IMPACTOS

Item não contemplado.

8– PLANO BÁSICO AMBIENTAL (PBA)

Item parcialmente contemplado.

9 – EQUIPE TÉCNICA

Item contemplado.

10 – BIBLIOGRAFIA

Item contemplado.

11 – GLOSSÁRIO

Item não contemplado.

ANEXO – Documentos complementares:

1. Declaração da Prefeitura Municipal ou do Governo do Distrito Federal de que o local e o tipo de empreendimento ou atividade está em conformidade com o Plano Diretor ou similar;

Item contemplado.

2. Projeto básico contendo plantas e croquis, apresentados na escala de 1:50 ou 1:100, e memorial descritivo contemplando:

Item contemplado.

3. As plantas deverão apresentar legenda e quadro indicativo das áreas (em m²) da cobertura da área de abastecimento; dos boxes; do depósito dos produtos e materiais; dos escritórios e sanitários; dos locais destinados aos compressores; módulos de armazenamento e abastecimento; áreas sem cobertura (de tancagem a céu aberto, de descarga de produtos, de lavagem de veículos);

Item parcialmente contemplado.



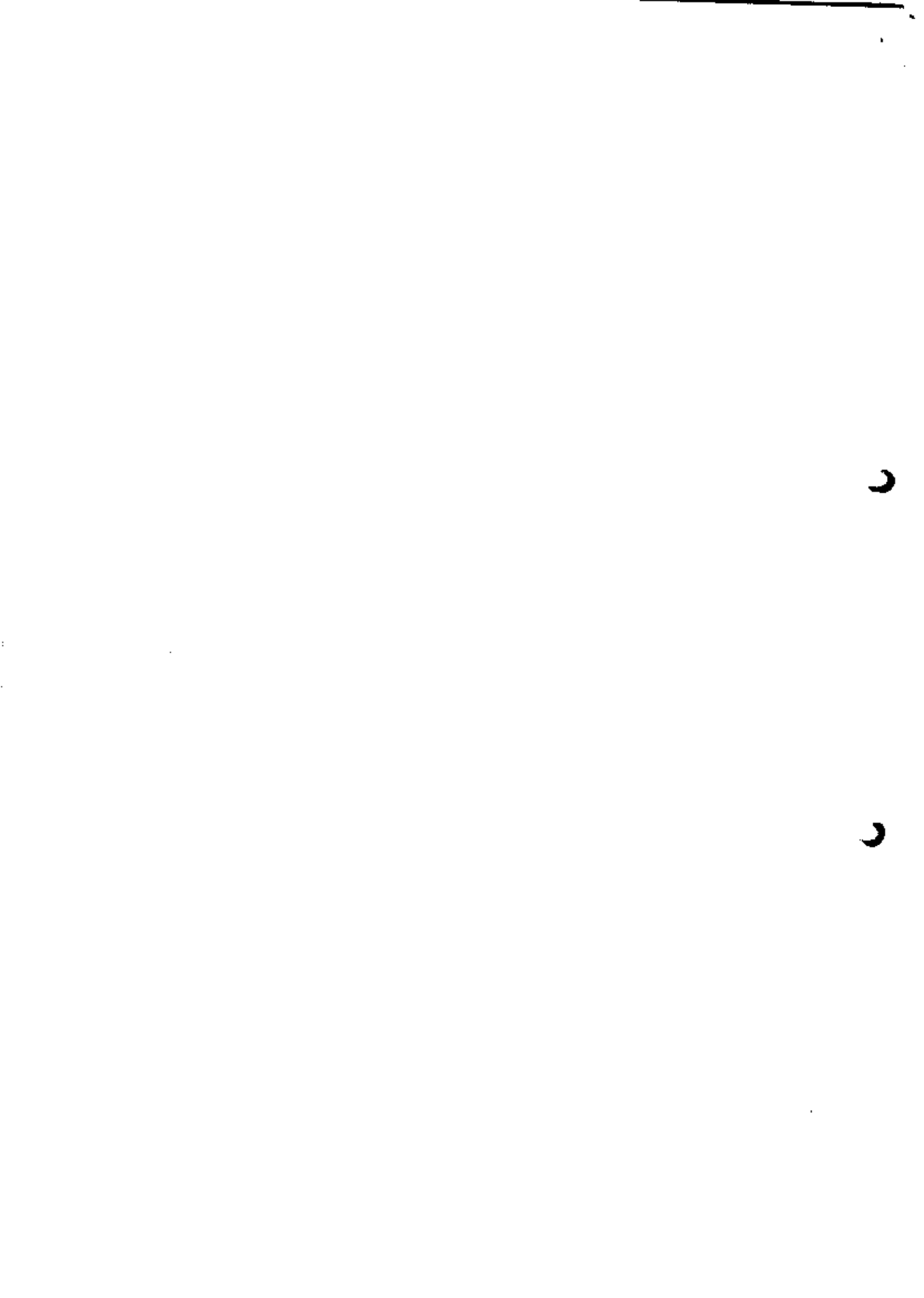
4. Projeto e descrição do canteiro de obras;

Item não contemplado.

5. Cópia da Anotação de Responsabilidade Técnica – ART – dos técnicos envolvidos na elaboração de projetos;

Item contemplado.

Luídmila Leiteiro Alves de Brito
Analista Ambiental
CONREGULIC/UCG



Fis.: 768
Proc.: 3534/00
Rubr.: SCL



Serviço Público Federal
Ministério do Meio Ambiente
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA

PARECER Nº 80/2005 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 05 de agosto de 2005.

Dos Técnicos: Géza de Faria Árbocz – Engenheiro Agrônomo
Ludmila Ladeira Alves de Brito – Bióloga / Analista Ambiental
Tereza Cristina Lampert Conde – Engenheira Civil

Ao: Dr. Jorge Luiz Britto Cunha Reis
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

Assunto: Análise dos documentos encaminhados em atendimento às condicionantes da Licença de Instalação Nº 299/2005, referente à implantação dos pátios de cruzamento ferroviário nos quilômetros 287, 390, 419, 447 e 533, do trecho Uvaranas – Apucaranas, no Estado do Paraná, pertencentes à MALHA FERROVIÁRIA SUL, de responsabilidade da América Latina Logística do Brasil S/A.

Processo: Nº 02017.003534/00-90

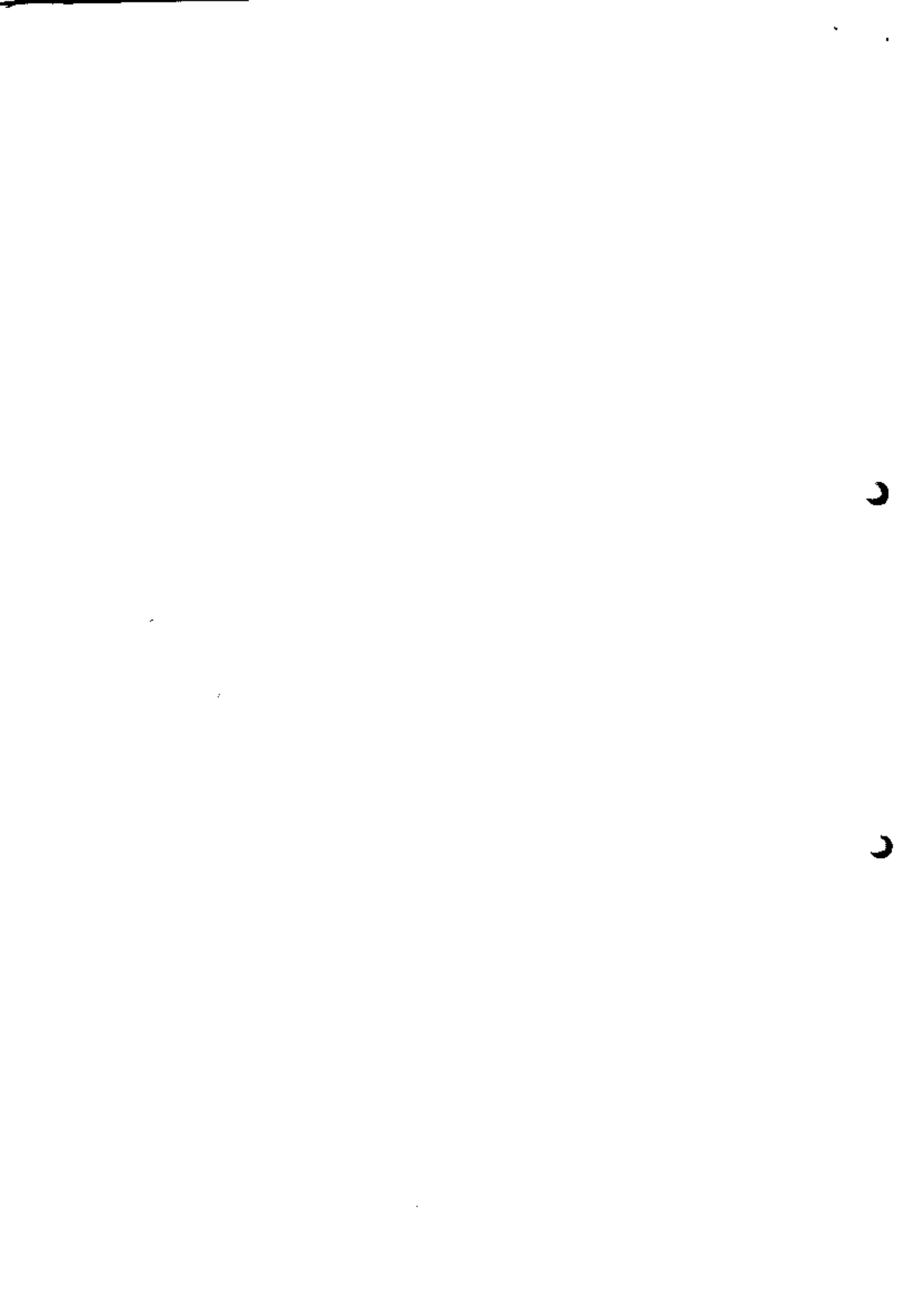
I - INTRODUÇÃO

O presente parecer técnico tem por objetivo apresentar o resultado da análise dos documentos encaminhados em atendimento às condicionantes da Licença de Instalação Nº 299/2005, através da Carta nº 120/GMASI/05 (fl. 745), de 12/05/05.

II - ANÁLISE

A seguir serão apresentados os comentários resultantes da análise dos documentos técnicos referentes ao atendimento às condicionantes da Licença de Instalação Nº 299/2005, relativa à execução de obras de instalação dos pátios de cruzamento dos quilômetros: 287 (município de Ponta Grossa / PR), 390 e 419 (município de Reserva / PR), 447 (município de Ortigueira / PR) e 533 (município de Marilândia/PR), lembrando que a numeração apresentada refere-se àquela constante da Licença.

SCL



1 – Condições Gerais

1.1 *Esta Licença deverá ser publicada em conformidade com a Resolução nº 006/86 do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, sendo que cópias das publicações deverão ser encaminhadas ao IBAMA.*

Foi encaminhada cópia da publicação da Licença, no jornal "O Estado do Paraná" e no Diário Oficial do Paraná (fl. 720), através da Carta Nº 022/GMASI/05 (fl. 715), de 24/02/05.

Condicionante atendida.

1.2 *O IBAMA, mediante decisão motivada, poderá modificar as condicionantes e as medidas de controle e adequação, suspender ou cancelar esta licença, caso ocorra:*

- *violação ou inadequação de quaisquer condicionantes ou normas legais;*
- *omissão ou falsa descrição de informações relevantes, que subsidiaram a expedição da licença; e*
- *graves riscos ambientais e de saúde.*

1.3 *Qualquer alteração das especificações do projeto deverá ser precedida de anuência do IBAMA.*

1.4 *Em havendo necessidade de renovação desta Licença o empreendedor deverá requerê-la, num prazo mínimo de 30 (trinta) dias, antes do término da sua validade.*

As condicionantes 1.2., 1.3. e 1.4. são orientativas.

2 – Condições Específicas

2.1 *Apresentar, antes do início das obras, informação referente sobre a localização dos canteiros de obra e número de funcionários a serem contratados, incluindo dados sobre o alojamento e alimentação destes funcionários.*

Comentário: A ALL informou através da Carta nº 120/GMASI/05 (fl. 745), de 12/05/05, que foram utilizados aproximadamente 15 funcionários terceirizados para cada canteiro de obra. Sendo que todos pernoitavam em suas residências ou em casas alugadas em cidades próximas, e suas refeições eram feitas em restaurantes próximos aos locais da construção dos pátios.

Condicionante atendida.

SGE



Fis.:	770
Proc.:	3534/00
Rubr.:	5 CE

- 2.2 *Apresentar, antes do início das obras, um Plano Básico Ambiental das obras, contendo no mínimo: Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e de Efluentes Líquidos, Programa de Segurança no Trabalho, Programa de Gestão de Qualidade do Ar e Geração de Ruídos, Programa de Recomposição Vegetal (prevendo a estabilização dos taludes a serem criados com a duplicação da ferrovia) e Programa de Comunicação Social.*

De acordo com o empreendedor, o plano básico ambiental já faz parte da cultura da empresa e é aplicado em todas as atividades respeitando as especificidade de cada tarefa. Apresenta, ainda, mais uma vez todos os programas isolados, voltados para a operação da ALL, e não para a obra em questão. Não foi comprovado que a empresa realizou qualquer controle ambiental da obra nem atividades de comunicação social voltados para a obra.

Condicionante não atendida.

- 2.3 *Apresentar, antes do início das obras, detalhamento das árvores isoladas do pátio 419, para subsidiar a concessão da autorização de supressão para esta área.*

O empreendedor já efetuou a supressão da vegetação arbórea do local e apenas informou ao IBAMA a relação das árvores cortadas, sem aguardar a necessária autorização de supressão da vegetação conforme descrito nesta condicionante da Licença, o que foi considerado como procedimento errôneo que deve ser coibido com todo o rigor.

No local foram cortadas 67 árvores sendo 45 nativas e 22 exóticas. Dentre as árvores nativas eliminadas havia um exemplar de canela-sassafrás (*Ocotea odorifera*) que é uma espécie ameaçada de extinção de acordo com Portaria no 37-N, de 3 de abril de 1992.

Condicionante não atendida.

- 2.4 *Informar o início e o fim das obras ao IBAMA-Sede e a GEREX do IBAMA no Paraná.*

O empreendedor não apresentou a informação solicitada.

Condicionante não atendida.

- 2.5 *Apresentar, em até 60 (sessenta) dias, anuência das Prefeituras à realização das obras.*

Não foi apresentada pela ALL a anuência das Prefeituras solicitada.

Condicionante não atendida.

5 CE
[assinatura]

3

3

Fis.:	771
Proc.:	3534/00
Rubr.:	500

2.6. *Apresentar, em até 60 (sessenta) dias, Programa de Destinação Final da madeira gerada pelo corte das árvores isoladas existentes na faixa de domínio dos pátios de cruzamento dos kms 287, 419 e 533.*

A ALL informou através da Carta nº 120/GMASI/05 (fl. 745), de 12/05/05, que as madeiras provenientes do corte das árvores isoladas existentes na faixa de domínio dos pátios de cruzamento foram doadas aos moradores rurais lindeiros a ferrovia, que as utilizaram como lenha para consumo próprio.

Deve ser apresentada comprovação desta doação por meio de uma declaração dos recebedores, citando inclusive o volume doado.

Condicionante parcialmente atendida.

2.7 *Apresentar após a conclusão das obras de cada pátio, um Relatório Final de Obras consolidado, contendo avaliação da eficiência/eficácia da aplicação dos programas implantados e documentação fotográfica.*

O relatório apresentado afirma que os programas foram eficazes durante a execução de serviços. No entanto, os programas apresentados não foram desenvolvidos para a realização das obras, e sim para a operação ferroviária como um todo, não podendo ser afirmado que as atividades de controle ambiental foram eficazes. Para tanto, devem ser utilizados parâmetros práticos e empíricos (como a manifestação dos operários da obra, por exemplo).

A documentação fotográfica apresentada foi composta de poucas fotos de cada pátio, após a obra concluída, e não uma seqüência das obras, não servindo ao seu propósito (ilustrar o acompanhamento da obra e das execuções dos programas ambientais).

Condicionante não atendida.

S. C. P.
[assinatura]

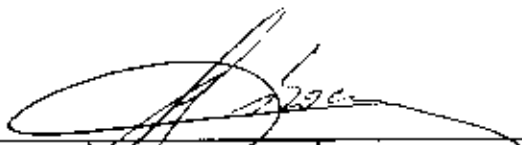


III - CONCLUSÃO

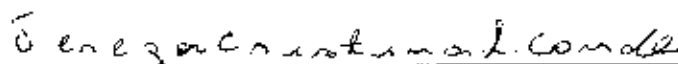
Os documentos enviados atenderam parcialmente às condicionantes da Licença de Instalação Nº 299/2005. Recomendamos, então, aplicação das sanções cabíveis (Artigos 60 da Lei de Crimes e Ambientais – 9605/98, e Artigo 44 do Decreto 3179/99), considerando especialmente o corte não autorizado de vegetação nativa, além de serem exigidos do empreendedor que apresente os seguintes documentos:

- apresentar, no prazo máximo de 15 dias, a anuência das Prefeituras para as atividades de instalação e operação dos pátios.
- apresentar comprovantes dos proprietários que receberam a madeira proveniente da supressão

À consideração superior,

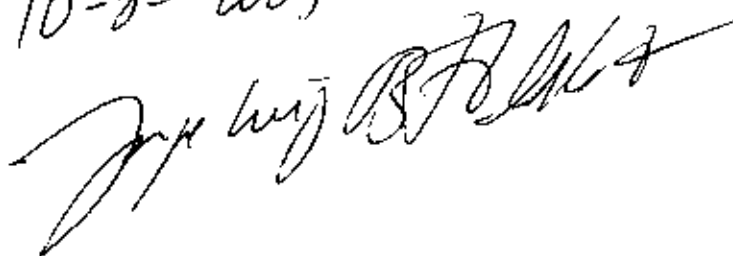

GÉZA DE FÁRIA ARBOÇZ
Engenheiro Agrônomo
CREA/SP – nº 060190157-1


LUDMILA LADEIRA ALVES DE BRITO
Bióloga / Analista Ambiental


TEREZA CRISTINA LAMPERT CONDE
Engenheira Civil
CREA/DF – nº 9.673/D

De acordo.

Em, 10-8-2005





Fls.:	773
Proc.:	3534/00
Rubr.:	Sec



Serviço Público Federal
Ministério do Meio Ambiente
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA

PARECER Nº 811/2005 - COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 05 de agosto de 2005.

Dos Técnicos: Géza de Faria Árbocz – Engenheiro Agrônomo
Ludmila Ladeira Alves de Brito – Bióloga / Analista Ambiental
Tereza Cristina Lampert Conde – Engenheira Civil

Ao: Dr. Jorge Luiz Britto Cunha Reis
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

Assunto: Análise dos documentos encaminhados em atendimento às condicionantes da **Licença de Instalação Nº 244/2004, referente à ampliação do pátio de Reserva**, no município de Reserva, no Estado do Paraná, pertencentes à MALHA FERROVIÁRIA SUL, de responsabilidade da América Latina Logística do Brasil S/A.

Processo: Nº 02017.003534/00-90

I - INTRODUÇÃO

O presente parecer técnico tem por objetivo apresentar o resultado da análise dos documentos encaminhados em atendimento às condicionantes da Licença de Instalação Nº 244/2004, através da Carta nº 116/GMASI/05 (fl. 743), de 04/05/05.

II - ANÁLISE

A seguir serão apresentados os comentários resultantes da análise dos documentos técnicos referentes ao atendimento às condicionantes da Licença de Instalação Nº 244/2004, lembrando que a numeração apresentada refere-se àquela constante da Licença.

[Assinatura]
SAR



1 – Condições Gerais

1.1 *Esta Licença deverá ser publicada em conformidade com a Resolução nº 006/86 do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, sendo que cópias das publicações deverão ser encaminhadas ao IBAMA.*

Foi encaminhada cópia da publicação da Licença, no jornal "O Estado do Paraná", do dia 23 de março de 2004, e no Diário Oficial do Paraná, no dia 02 de junho de 2005 (portanto fora do prazo exigido pela Resolução CONAMA 006/86.) (fl. 764 do processo).

Condicionante parcialmente atendida.

- 1.2 *O IBAMA, mediante decisão motivada, poderá modificar as condicionantes e as medidas de controle e adequação, suspender ou cancelar esta licença, caso ocorra:*
- *violação ou inadequação de quaisquer condicionantes ou normas legais;*
 - *omissão ou falsa descrição de informações relevantes, que subsidiaram a expedição da licença; e*
 - *graves riscos ambientais e de saúde.*
- 1.3 *Qualquer alteração das especificações do projeto deverá ser precedida de anuência do IBAMA.*
- 1.4 *Em havendo necessidade de renovação desta Licença o empreendedor deverá requerê-la, num prazo mínimo de 30 (trinta) dias, antes do término da sua validade.*

As condicionantes 1.2., 1.3. e 1.4. são orientativas.

2 – Condições Específicas

2.1 *Apresentar, em 30 (trinta) dias, Plano Ambiental de Construção, contemplando os seguintes itens: Segurança de trabalho e educação ambiental; Medidas de controle ambiental das obras de implantação (controle de erosão, resíduos domésticos, etc); e Gerenciamento dos resíduos de construção civil da obra, privilegiando reaproveitamento e reciclagem.*

Foram apresentados programas isolados de Segurança de Trabalho, Programa de Coleta Seletiva de Lixo e as diretrizes de Educação Ambiental da ALL, todos estes voltados para a operação ferroviária. Foi solicitado ao empreendedor na condicionante da Licença um programa específico para obra em questão, cujo objetivo é o controle ambiental da obra realizada.

Não foi determinado o destino dos resíduos da construção civil, sendo que o solo proveniente das atividades de corte, de acordo com o empreendedor, foi doado à administração municipal de Reserva/PR. Deve ser apresentada comprovação desta doação por meio de uma declaração da prefeitura, citando inclusive o volume doado.

Esta equipe considera que esta condicionante não foi atendida, pois o empreendedor não comprovou que aplicou medidas de controle ambiental durante a obra.

Condicionante não atendida.

JB



2.2 *Apresentar, em 30 (trinta) dias, o cronograma executivo das obras.*

Foi apresentado pela a ALL o referido cronograma, porém, após a conclusão das obras.

Condicionante atendida.

2.3 *Apresentar relatórios trimestrais de andamento das obras.*


Estes relatórios não foram apresentados. Devendo, portanto, ser apresentado no prazo máximo de 15 dias, um Relatório Final de Obras, contendo documentação fotográfica e descrição das atividades exercidas.

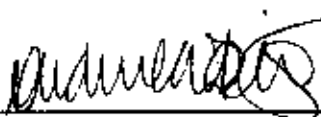
Condicionante não atendida.

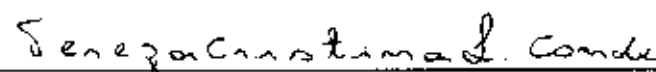
III - CONCLUSÃO

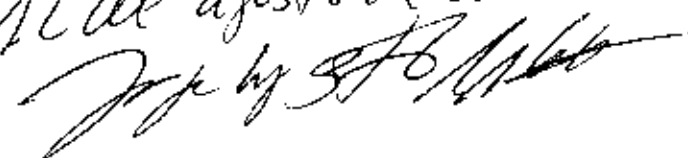
Os documentos enviados atenderam parcialmente às condicionantes da Licença de Instalação Nº 244/2004. Recomendamos, então, aplicação das sanções cabíveis (Artigo 60 da Lei nº 9.605/98 (Lei de Crimes Ambientais), e Artigo 44 do Decreto nº 3179/99). E ainda, de ser exigido do empreendedor a apresentação, no prazo máximo de 15 dias, de um Relatório Final de Obras, contendo documentação fotográfica e descrição das atividades exercidas, sob risco de nova autuação em caso de não atendimento.

À consideração superior,


GEZA DE FARIA ARBOZ
Engenheiro Agrônomo
CREA/SP - nº 060190157-1


LUDMILA LADEIRA ALVES DE BRITO
Bióloga / Analista Ambiental


TEREZA CRISTINA LAMPERT CONDE
Engenheira Civil
CREA/DF - nº 9.673/D

De acordo.
Em, 12 de agosto de 2005






SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

Fis.: 776
Proc.: 3534/00
Rubr.: 800

INFORMAÇÃO TÉCNICA Nº 60 /2005-COAIR/CGLIC/DILIQ

Brasília, 05 de agosto de 2005.

Dos Técnicos: Geza de Faria Arbocz
Ludmila Ladeira Alves de Brito Tieghi

Ao: Coordenador Substituto de Avaliação de Impactos e Riscos
Jorge Luiz Britto Cunha Reis

Assunto: **Obra de ampliação do pátio do km16 do Trecho Curitiba – Paranaguá, município de Alexandra/PR.**

Processo: 02017.003534/2000-42

INTRODUÇÃO

1. Em 29 de abril de 2005 foi encaminhada a Carta nº113/GMASI/05, onde a ALL informa que será realizada obra de ampliação do Pátio do km16, trecho Curitiba – Paranaguá, no município de Alexandra/PR.
2. Neste documento o empreendedor afirma que a obra, por ser dentro da faixa de domínio da ferrovia, estaria dispensada de licenciamento pela Resolução CONAMA 349/2004.

CONSIDERAÇÕES

3. A Resolução CONAMA 349/2004 afirma, em seu Artigo 3º
“§ 1o Além das obras ferroviárias previstas neste artigo, poderão ser também consideradas atividades ou empreendimentos ferroviários de pequeno potencial de impacto ambiental, quando assim avaliados pelo órgão ambiental competente (grifo nosso):

II - a ampliação ou construção de pátios de manobras, transbordo e cruzamento; (...).”
4. Portanto, a definição do nível de impacto associado à obra cabe ao ÓRGÃO AMBIENTAL COMPETENTE, não ao empreendedor, como realizado no documento apresentado. Uma vez que não foi apresentada qualquer caracterização da área e nem mesmo o projeto executivo da obra.



5. Além disso, o documento, que afirma que existe a necessidade de supressão de vegetação, não destaca se existe interferência em Área de Preservação Permanente, ou em área de "vegetação sujeita a regime especial de proteção legal, bem como de espécies referidas no art. 7º, da Lei nº 4.771, de 15 de setembro de 1965", uma vez que o trecho em questão se encontra em sítio reconhecido de mata atlântica – protegida pelo Decreto 750/93.


6. Para que o IBAMA possa avaliar se existe a possibilidade de dispensa de licenciamento para a obra em questão o empreendedor deve apresentar:

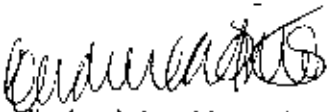
- Introdução (localização, situação operacional e de licenciamento);
- Objetivo e justificativa da obra;
- Descrição da obra, incluindo o projeto executivo (etapas, volumes de corte e aterro, áreas de empréstimo e de deposição de material excedente, matérias primas, insumos e serviços, localização e layout do canteiro de obras e número de funcionários, dentre outros)
- Caracterização ambiental do local (descrição da área a ser diretamente afetada e dos uso e ocupação do entorno, destacando as Áreas de Preservação Permanente ou outras áreas de interesse ambiental legalmente protegidas);
- Proposta de ações de controle ambiental para a obra;
- Documentação fotográfica detalhada da área.

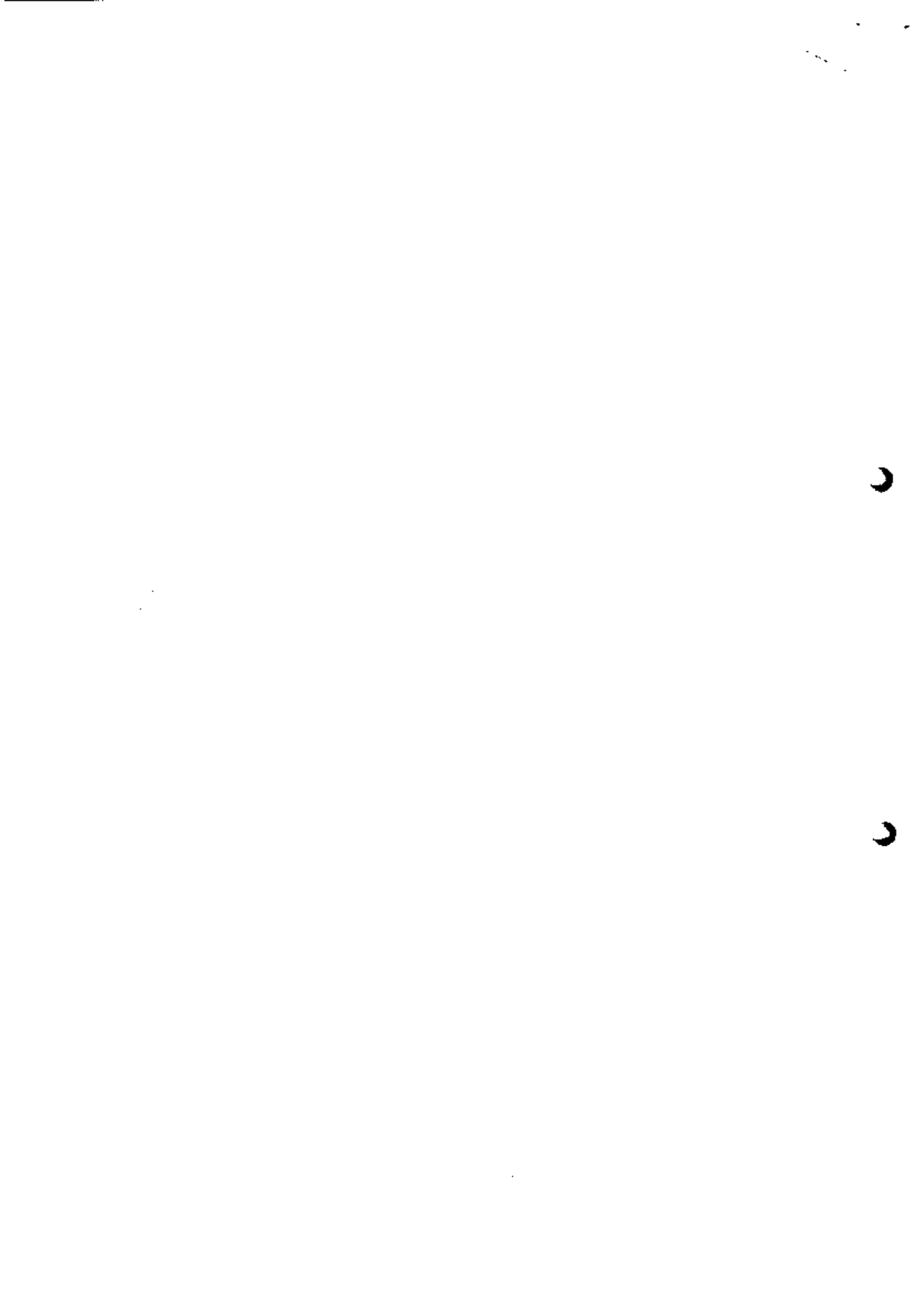
CONCLUSÃO

7. O empreendedor deverá apresentar as informações acima descritas em até 30 dias, destacando a situação atual da área. Caso a obra tenha sido realizada sem a devida manifestação do IBAMA, recomendamos a aplicação das sanções cabíveis (Artigos 60 da Lei de Crimes e Ambientais – 9605/98, e Artigo 44 do Decreto 3179/99).

À consideração superior,


Geza de Faria Arbocz
Analista Ambiental – Eng. Agrônomo


Ludmila Ladeira Alves de Brito
Analista Ambiental – Bióloga



Fls.:	778
Proc.:	3534/00
Rubr.:	802



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA

OFÍCIO Nº 580/2005 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília, 18 de agosto de 2005.

A Sua Senhoria o Senhor
Durval Nascimento Neto
Coordenador de Meio Ambiente e Segurança
América Latina Logística do Brasil S/A - ALL
Rua Emilio Bertolini, 100 – Vila Oficinas
82.920 - 030 – Curitiba/PR
Tel: (041) 2141-7388
Fax: (041) 2141-7394 / 7 3 7 7

Senhor Coordenador,

1. Reportamo-nos ao processo nº 02017.003534/00-90, referente ao Licenciamento Ambiental da Malha Ferroviária Sul da ALL – América Latina Logística do Brasil S/A.
2. Solicitamos que sejam encaminhadas a este Instituto as informações relativas aos itens, a seguir:

A) *Referente à implantação dos pátios de cruzamento ferroviário nos quilômetros 287, 390, 419, 447 e 533, do trecho Uvaranas – Apucaranas, no Estado do Paraná (Licença de Instalação Nº 299/2005)*

- Apresentar, no prazo máximo de 15 (quinze) dias, a contar da data do recebimento, a anuência das Prefeituras para as atividades de instalação e operação dos pátios. (condicionante 2.5)
- Apresentar comprovantes dos proprietários que receberam a madeira proveniente da supressão (corte das árvores isoladas existentes na faixa de domínio dos pátios de cruzamento), conforme informado através da Carta nº 120/GMASI/05, de 12/05/05. (condicionante 2.6)
- Apresentar, no prazo máximo de 15 (quinze) dias, a contar da data do recebimento, um Relatório Final de Obras consolidado, contendo documentação fotográfica e descrição das atividades exercidas **durante a obra**.



B) Referente à ampliação do pátio de Reserva / PR (Licença de Instalação Nº 244/2004)

- Apresentar, no prazo máximo de 15 (quinze) dias, a contar da data do recebimento, um Relatório Final de Obras consolidado, contendo documentação fotográfica e descrição das atividades exercidas durante a obra.

C) Referente a obra de ampliação do pátio do km 16, do trecho Curitiba - Paranaguá, no município de Alexandra / PR

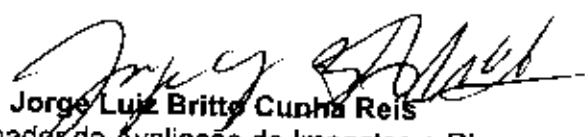
Apresentar, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, a contar da data do recebimento, destacando a situação atual da área, os seguintes itens:

- Introdução (localização, situação operacional e de licenciamento);
- Objetivo e justificativa da obra;
- Descrição da obra, incluindo o projeto executivo (etapas, volumes de corte e aterro, áreas de empréstimo e de deposição de material excedente, matérias primas, insumos e serviços, localização e layout do canteiro de obras, dentre outros);
- Caracterização ambiental do local (descrição da área a ser diretamente afetada e do uso e ocupação do entorno, destacando as Áreas de Preservação Permanente ou outras áreas de interesse ambiental legalmente protegidas);
- Proposta de ações de controle ambiental para a obra; e
- Documentação fotográfica detalhada da área.

3. E ainda, deverão ser apresentadas, no prazo máximo de 15 (quinze) dias, a contar da data do recebimento, as informações solicitadas através do Ofício nº 267/2005 - COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA, datado de 14/04/05, referentes ao Projeto de Retaludamento e Drenagem para as obras emergenciais no aterro situado na faixa de domínio dessa ferrovia no km 579, localizado em Apucarana / PR.

4. Sem mais para o momento, colocamo-nos à disposição para os esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,



Jorge Luiz Britto Cunha Reis
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

FAX TRANSMITIDO EM:
18 / 8 / 05
AS 14 : 40 H
RESPONSÁVEL:
MARCOS CA
FAX Nº

4121412394

10

11

12



Fis.:	780
Proc.:	3534/00
Rubr.:	502

DOCUMENTO

Nº Documento : 10100.003627/05

Nº Original : 249/05

Interessado : CONAMA

Data : 18/8/2005

Assunto : ENC. CÓPIA DOS PROCESSOS 02000.003080/2005-01, E OUTROS REF. A REQUERIMENTO DE URGÊNCIA APRESENTADOS NA 78ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONAMA.

ANDAMENTO

De : GABIN

Para : DILIQ *e DILPPO*

Data de Andamento: 18/8/2005 10:05:59

Observação: DE ORDEM PARA INFORMAR COM URGÊNCIA.

**PROTOCOLO
DILIQ/IBAMA**

Nº: 10.633

DATA: 18/08/05

RECEBIDO:

Assinatura da Chefia do(a) GABIN

Confirmo o recebimento do documento acima descrito.

Assinatura e Carimbo

18 AGO 2005

Wanna em 23/08

P/

DR. JORGE LUIZ

P/ INFORMAR O

ITEM Nº 2

19/08/05

Fernando Marques
Assessor
MILICIA

* RETORNAR A
ESTA DILIA

A Dr. Torres
Presidente SCD ZILORIOS

Dr. Ger
Presidente SCD

Silvan. 2008

Favor fazer

Atteste e

apresentar.

Observe-se

Em 19-8-2005

Jorge Luis
Coordenador
IBAMA

Cláudia Reis

Coordenadora

de Projetos e Recursos

IBAMA



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA
Esplanada dos Ministérios, bl. B, 6º andar, sala 637
70068-900 - Brasília/DF
Tel. (0xx61) 4009.1433 - conama.mma.gov.br

Fis.: 781
Proc.: 3534/00
Rubr.: 802

Ofício n.º 249 /05/CONAMA/MMA.

Brasília, 11 de agosto de 2005.

A Sua Senhoria o Senhor

MARCUS BARROS

Presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA
Brasília/DF

Assunto: Requerimento de urgência.

Senhor Presidente,

1. Encaminho a Vossa Senhoria para as devidas providências, cópia dos processos referentes a requerimentos de urgência apresentados na 78ª Reunião Ordinária do CONAMA, realizada nos dias 27 e 28 de julho de 2005, como identificado abaixo:

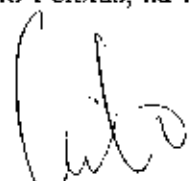
- 02000.003080/2005-01 - Requer informações sobre o acidente ocorrido no litoral do Estado do Paraná com o navio chileno Vicuña; *31-08-05 PR.*

→ - 02000.003082/2005-92 - Requer informações sobre o acidente ocorrido na Serra do Mar do Estado do Paraná com composição ferroviária da empresa América Latina Logística;

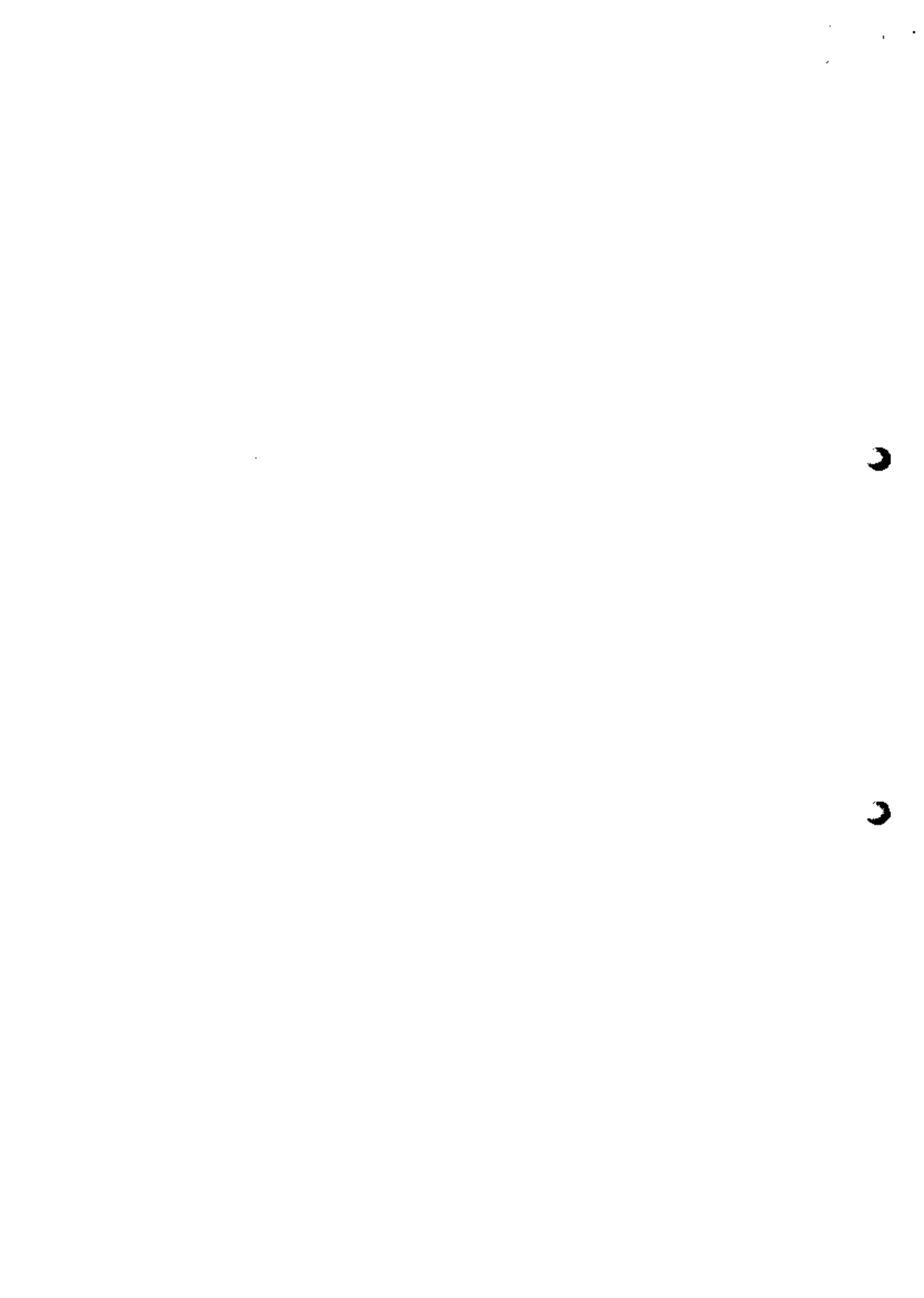
* - 02000.003083/2005-37 - Requer informações sobre o licenciamento da UHE Tijucu Alto, a ser instalada no Vale da Ribeira, no Estado do Paraná;

* - 02000.003084/2005-81 - Requer informações sobre a concessão da Licença de Operação de UHE Barra Grande, no Rio Pelotas, na Fronteira dos Estados do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina.

Atenciosamente,


Nilo Sérgio de Melo Diniz
Diretor do CONAMA

MMA - IBAMA
Documento
10100.003627/05-17
GABIN
Data: 18/08/05 Prazo: _____





Fls.: 786
 Proc.: 3534/00
 Rubr.: SGE

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

04/08/2005 11:15:27



Ministério do Meio Ambiente

INTERESSADO:

Processo Nº 02000.003082/2005-92

ASSUNTO:

Unid. Autuadora: SEPRO

CÓDIGO:

Interessado: ASSOCIAÇÃO DE PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE DE CIANORTE (APROMAC)-Zuleica Nycz

OUTROS DADOS:

Resumo: Requer informações sobre o acidente ocorrido na Serra do mar do Estado do Paraná com composição ferroviária da empresa América Latina Logística.

M O V I M E N T A Ç Õ E S

SE	SIGLA	CÓDIGO	DATA	SE	SIGLA	CÓDIGO	DATA
01	COJANA		04/08/2005	15			/ /
02			/ /	16			/ /
03			/ /	17			/ /
04			/ /	18			/ /
05			/ /	19			/ /
06			/ /	20			/ /
07			/ /	21			/ /
08			/ /	22			/ /
09			/ /	23			/ /
10			/ /	24			/ /
11			/ /	25			/ /
12			/ /	26			/ /
13			/ /	27			/ /
14			/ /	28			/ /

AS MOVIMENTAÇÕES DEVERÃO SER COMUNICADAS AO PROTOCOLO

ANEXOS:





Ministério do Meio Ambiente

MMA/SAA

Processo Nº 02000.003082/2005-92

Unid. Autuadora: SEPRO

Interessado: ASSOCIAÇÃO DE PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE DE CIANORTE (APROMAC)-Zuleica Nycz

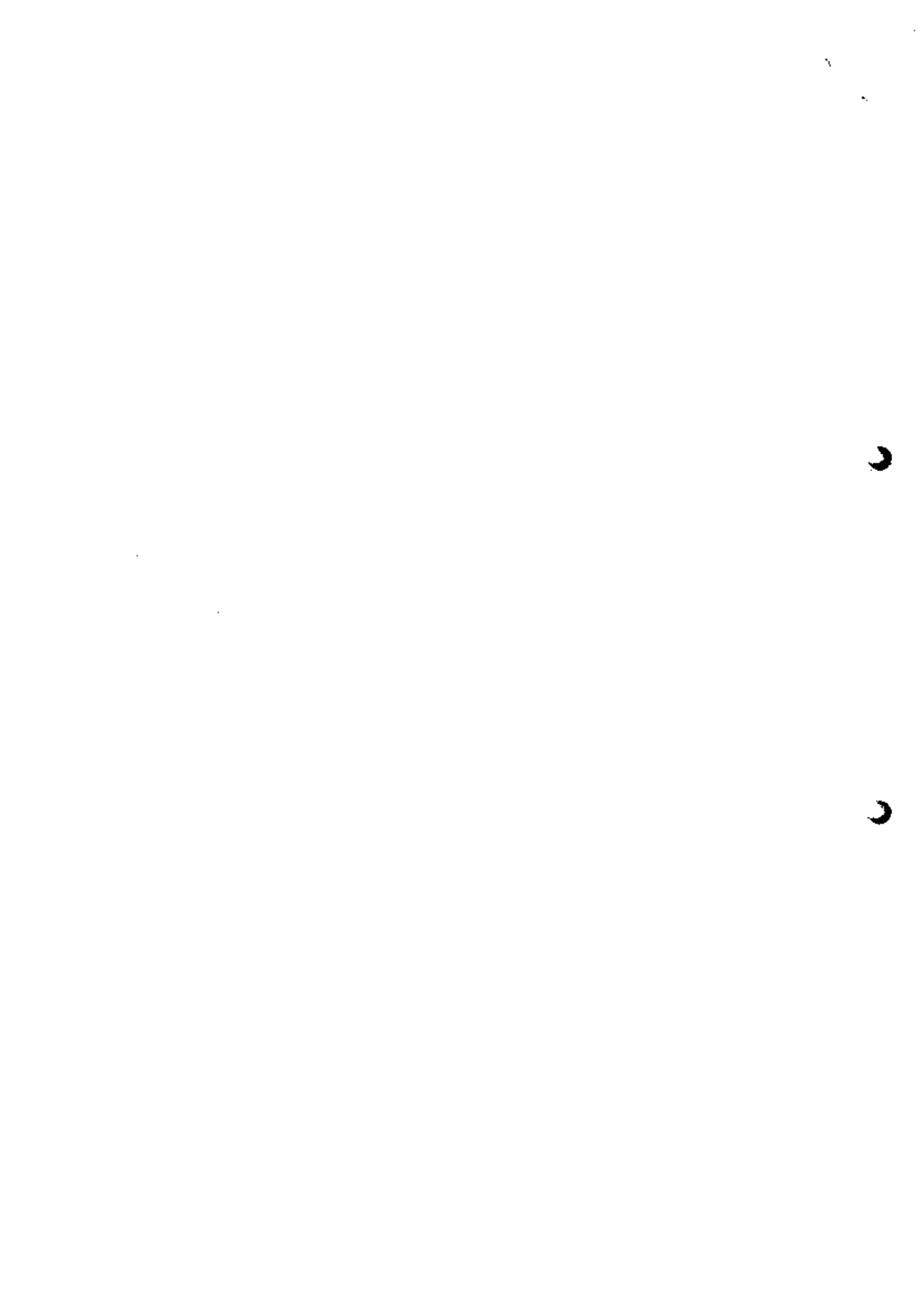
Resumo: Requer informações sobre o acidente ocorrido na Serra do mar do Estado do Paraná com composição ferroviária da empresa América Latina Logística.

Fis.: 183
Proc.: 3534100
Rubr.: 8 CR

NÚMERO: 113 / 2005

GUIA DE PROVIDÊNCIA DE DOCUMENTOS – GPD

ESPÉCIE: PROCESSO	PROCEDÊNCIA CONAMA
REGISTRO 00000.016499/2/005-00	DATA 03/08/2005
INTERESSADO ASSOCIAÇÃO DE PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE DE CIANORTE (APROMAC) – Zuleica Nycz	
ASSUNTO: Requer informações sobre o acidente na Serra do Mar do Estado do Paraná com composição ferroviária da empresa América Latina Logística.	
PROVIDENCIAR	
<input type="checkbox"/> REGISTRO E CADASTRAMENTO	<input type="checkbox"/> DESAPENSAÇÃO DO PROCESSO Nº _____
<input checked="" type="checkbox"/> AUTUAÇÃO	<input type="checkbox"/> ARQUIVAMENTO
<input type="checkbox"/> ANEXAÇÃO AO PROCESSO	<input type="checkbox"/> DESARQUIVAMENTO
<input type="checkbox"/> APENSAÇÃO AO PROCESSO Nº _____	<input type="checkbox"/> OUTROS
 Carimbo/Assinatura do Solicitante Solicitante COMARCA	
RECEBI EM / / HORA	RUBRICA
OBSERVAÇÕES: Encaminhar ao Conama.	





SEPRO/PR/MS
Fis. 384
Rubr. SCR

Ministério do Meio Ambiente

Conselho Nacional do Meio Ambiente

Protocolo Geral N° 00000.016499/2005-00

Fis.: 384
Proc.: 3534/0
Rubr.: SCR

Data do Protocolo: 28/07/2005

Hora do Protocolo: 17:13:45

N° do Documento: S/N

Data do Documento: 28/07/2005

Tipo do Documento: REQUERIMENTO

Procedência: [ASSOCIAÇÃO DE PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE DE CLANORTE]

Signatário/Cargo: Zuleica Nycz e outros

Resumo: Requer informações sobre o acidente ocorrido na Serra do mar do Estado do Paraná com composição ferroviária da empresa América Latina Logística.

Cadastro Nacional: [Ministério do Meio Ambiente] [Conselho Nacional do Meio Ambiente] [Edmundo Erwin Gomes de Miranda] [6026]

REGISTRE A TRAMITAÇÃO. - TRAMITE O DOCUMENTO ORIGINAL. - RACIONALIZE: EVITE TIRAR CÓPIAS.

Data da Tramitação: 28/07/2005

Hora da Tramitação: 17:15:50

Destino: [Conselho Nacional do Meio Ambiente]

Copacho: À Diretoria Adjunta para conhecimento.

Cadastro Nacional: [Ministério do Meio Ambiente] [Conselho Nacional do Meio Ambiente] [Edmundo Erwin Gomes de Miranda] [6026]

REGISTRAR OS DOCUMENTOS ANEXADOS NAS TRAMITAÇÕES

DOCUMENTOS APENSADOS

<p>1°</p> <p>A Zuleica Nycz p/mo. decisão</p> <p><i>[Assinatura]</i> Zuleica N. Nycz Diretora do CONAMA 29/07/05</p>	<p>2°</p> <p>Cláudio Inácio e outros Requere</p> <p>29/7/05</p> <p><i>[Assinatura]</i> Georgina M. [Assinatura]</p>
<p>3°</p> <p><i>[Assinatura]</i></p>	<p>4°</p>
<p>5°</p>	<p>6°</p>





Fls.: 785
Proc.: 353410
Rub.: JCB

REQUERIMENTO

Requer informações sobre o acidente ocorrido na Serra do Mar do Estado do Paraná com composição ferroviária da empresa América Latina Logística.

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE - CONAMA, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, regulamentada pelo Decreto nº 99.274, de 6 de junho de 1990 e suas alterações, tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno,

Considerando que a empresa ALL- América Latina Logística, concessionária do transporte ferroviário na Região Sul, é responsável por inúmeros acidentes ambientais nas ferrovias do Estado do Paraná e de Santa Catarina;

Considerando o grave acidente envolvendo composição ferroviária da empresa América Latina Logística - ALL, ocorrido na data de 19/07/2004, na travessia da ponte sobre o Rio São João, na Serra do Mar do Estado do Paraná;

Considerando que em função do acidente ocorrido em 19/07/2004, além da destruição de uma ponte centenária tombada pelo Patrimônio Histórico do Paraná, toneladas de milho, farelo e açúcar foram despejadas sobre o curso do Rio São João, e a degradação de tais produtos afetou negativamente a qualidade ambiental do curso d'água a ponto de comprometer sua qualidade e seu uso por toda uma população a jusante até a data de hoje.

Considerando que há informações de que ao invés de ser retirado, parte do material despejado foi enterrada nas proximidades do local de acidente, por orientação de técnicos do Instituto Ambiental do Paraná, e a parte restante ainda se encontra no local após decorrido mais de um ano, podendo seu apodrecimento ser a causa principal da degradação do Rio São João;

Considerando que não há notícias de reparação dos danos ambientais causados, nem de punição dos responsáveis por parte do IBAMA, órgão que licenciou a empresa em questão, ou do Instituto Ambiental do Paraná;

Considerando que apesar do péssimo estado das estradas de ferro nos dois estados, cuja manutenção é de responsabilidade da referida empresa, a Licença Ambiental de Operação concedida pelo IBAMA conti nua em vigor;

REQUER QUE o IBAMA, na próxima reunião ordinária do CONAMA, preste informações a respeito das conseqüências do acidente envolvendo a composição da América Latina Logística na Ponte do Rio São João, Estado do Paraná, em especial no que pertine ao impacto ambiental, à reparação dos danos ao ambiente e à punição dos responsáveis, bem como comprove se há o devido cumprimento das condicionantes do licenciamento ambiental concedido pelo IBAMA a esta empresa, e em caso negativo, quais medidas estão sendo tomadas para proteger o Patrimônio Histórico e Natural do Estado do Paraná e do Estado de Santa Catarina.

[Handwritten signatures and initials]





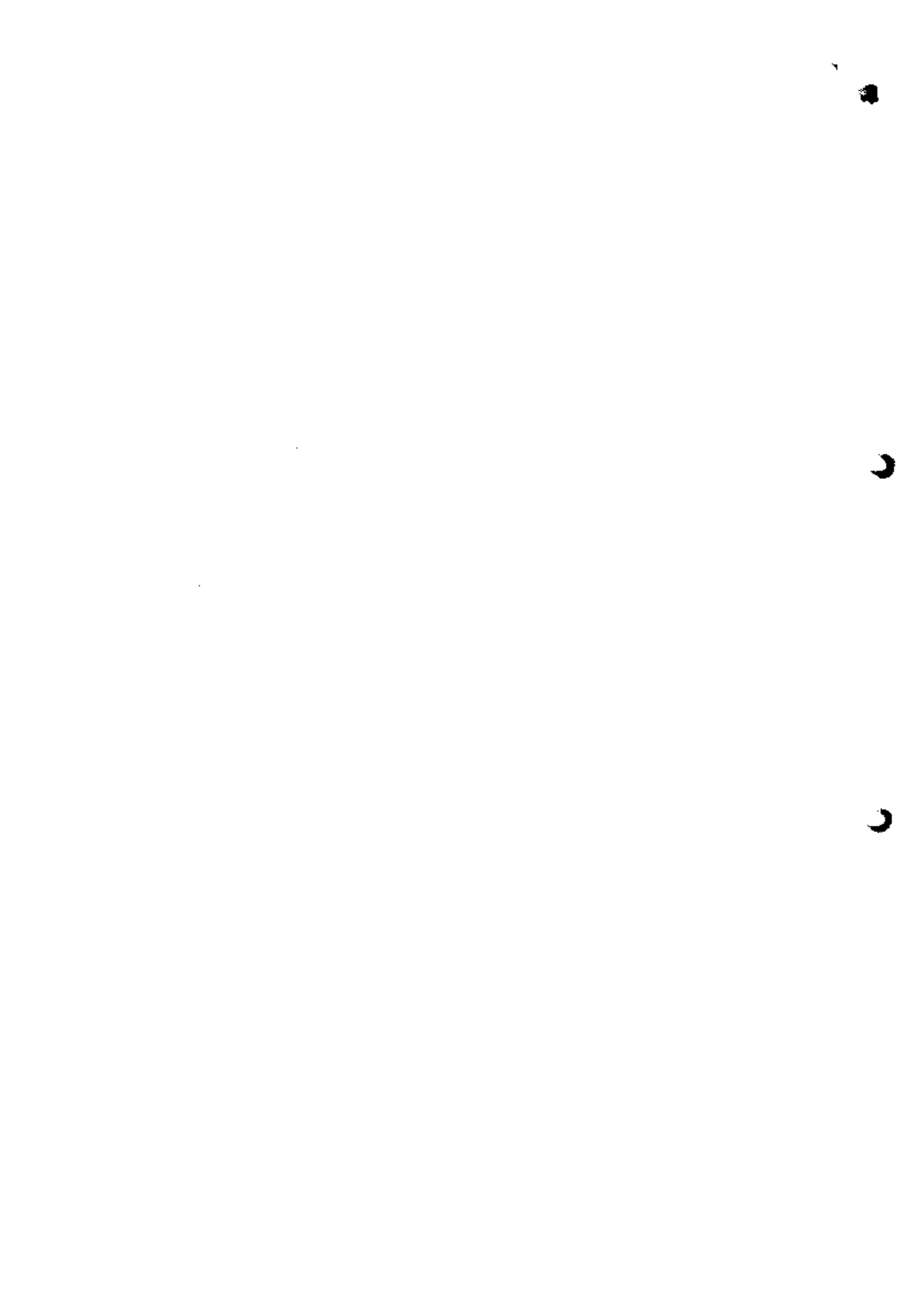
Fls.: 786
 Proc.: 3534/80
 Rubr.: 502

SEMI-ACORDADO
 Não
 Fls. 04
 Ref. 2

MINISTERIO DO MEIO AMBIENTE
 CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE-CONAMA

E ADEMAIS REQUER que a Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Paraná - SEMA e o Instituto Ambiental do Paraná - IAP, relatem as providências e resultados de suas atuações em relação ao referido caso.

- Eulécia Tuzi - ADECOM-PC - Região Sul
- Geo. Xani - ADEPARAN - Região Sul
- Juarez Antonio Spolitz - FCEBRA - REGIÃO CENTRO-COESTE
- Ambrósio - Haminde - Região Norte
- Maurício Rodrigues - SAMAN-AL - Região Nordeste
- Walmir do Carmo - GRAMA-BA - NOROESTE
- Kaudek - Vidua - Sudeste
- Alcides - APEDEMA-RS - Sudoeste
- A. L. - ISA - Nacional
- Paulo Rogério - ADEMASP-BR -



Fis.:	787
Proc.:	3534/00
Rubr.:	802



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA

OFÍCIO Nº 626/2005 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA

Brasília 22 de setembro de 2005.

A Sua Senhoria o Senhor
Durval Nascimento Neto
Coordenador de Meio Ambiente e Segurança
América Latina Logística do Brasil S/A - ALL
Rua Emílio Bertolini, 100 – Vila Oficinas
82.920 - 030 – Curitiba/PR
Tel: (041) 2141-7388 / (041) 2141-7310
Fax: (041) 2141-7377


**ASSUNTO: Licenciamento Ambiental da Malha Ferroviária, no trecho Paranaguá –
– Rio Branco do Sul**

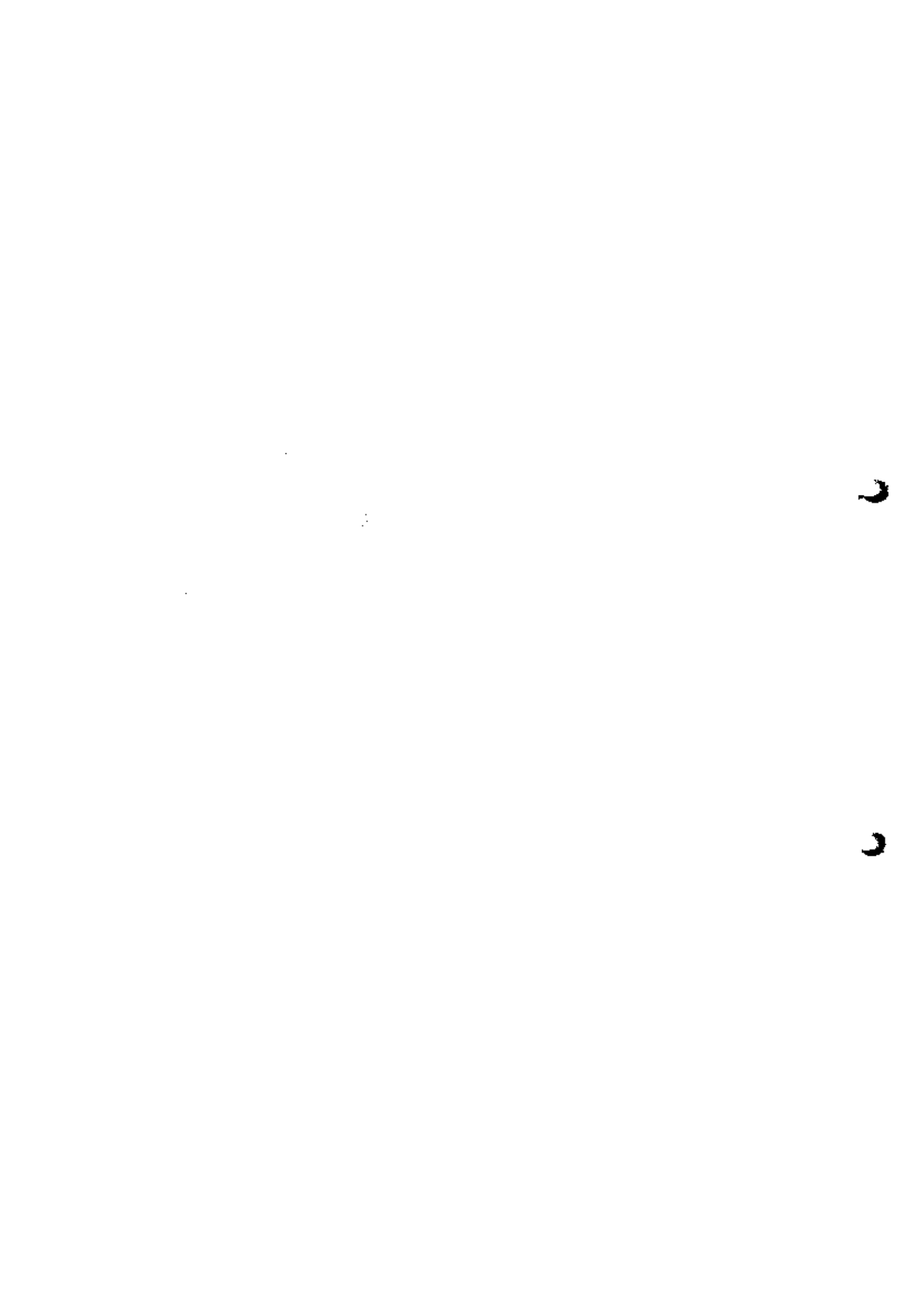
Senhor Coordenador,

1. Reportamo-nos ao processo nº 02017.003534/00-90, referente ao Licenciamento Ambiental da Malha Ferroviária Sul da ALL – América Latina Logística do Brasil S/A, no trecho Paranaguá – Rio Branco do Sul, no Estado do Paraná, com Licença de Operação Nº 290/2002.
2. Solicitamos que sejam encaminhados a este Instituto os documentos, a seguir:
 - Laudo da ANTT comprovando que o referido trecho está em condições de trafegabilidade.
 - Laudo da perícia da causa do acidente ferroviário, ocorrido em 19/07/04, na travessia da ponte sobre o rio São João, na Serra do Mar, no trecho em questão.
3. Sem mais para o momento, colocamo-nos à disposição para os esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,


Jorge Luiz Britto Cunha Reis
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

FAX TRANSMITIDO EM:	22/09/2005
AS 16:25:11	
RESPONSÁVEL:	
FAX Nº:	



Carta nº 147/GMASI/05

Curitiba, 06 de Setembro de 2005.

Ao

IBAMA

AT. Sr. Jorge Luis Brito Cunha Reis

M.D. Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos

Diretoria de Licenciamento e Qualidade Ambiental – DILIQ

SCEN – Av. L4 Norte – Bloco C – Ed. Sede do IBAMA

CEP: 70818-900 – Brasília - DF

Assunto: Resposta ao ofício nº 312/2005

Caro senhor,

Atendendo às solicitações deste IBAMA, requeridas no ofício nº 580/2005, seguem:

ANEXO A:

- Anuência das prefeituras municipais para as obras de ampliação dos pátios dos km 390, 419, 447 e 533;
- Relatório Consolidado da via permanente das obras de ampliação dos pátios dos km 287, 390, 419, 447 e 533;

ANEXO B:

- Relatório Consolidado da via permanente da obra de ampliação do pátio de Reserva;

ANEXO C:

- informações solicitadas no ofício 267/2005 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA.

Solicitamos dilatação do prazo, em mais 20 dias, para entregar a cópia da anuência da prefeitura para a ampliação do km 287 e o comprovante do proprietário que recebeu a madeira proveniente da supressão da vegetação, haja visto que o mesmo mora em zona rural distante, sendo necessário deslocamento até o local para conseguir o referido documento.

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de elevada consideração e apreço.

Atenciosamente,


DURVAL NASCIMENTO NETO
Gerente de Meio Ambiente

A CGLIC
em 15/09/05
J

A COA 12

Em 16.09.05

Paulo
Assessoria Técnica
IBAMA
COA/IR/CGLIC/DILIQ

A Dra Teresa
ciente 20109105 etc
Para avaliar.

Em, 20/9/2005

Jorge Luiz
Jorge Luiz Brito Cunha Reis
Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
IBAMA/DILIQ/CGLIC/COAIR

ciente 21109
Ludmila

Ludmila Ladeira Alves de Brito
Analista Ambiental
COAIR/CGLIC/DILIQ

Fla.:	789
Proc.:	3524/00
Rub.:	000



Reserva, 06 de Setembro de 2.005.

Ilmos senhores
América Latina Logística do Brasil S/A - ALL
Rua Emílio Bertolino, 100 - Vila Oficinas
82920-030 - Curitiba - Paraná

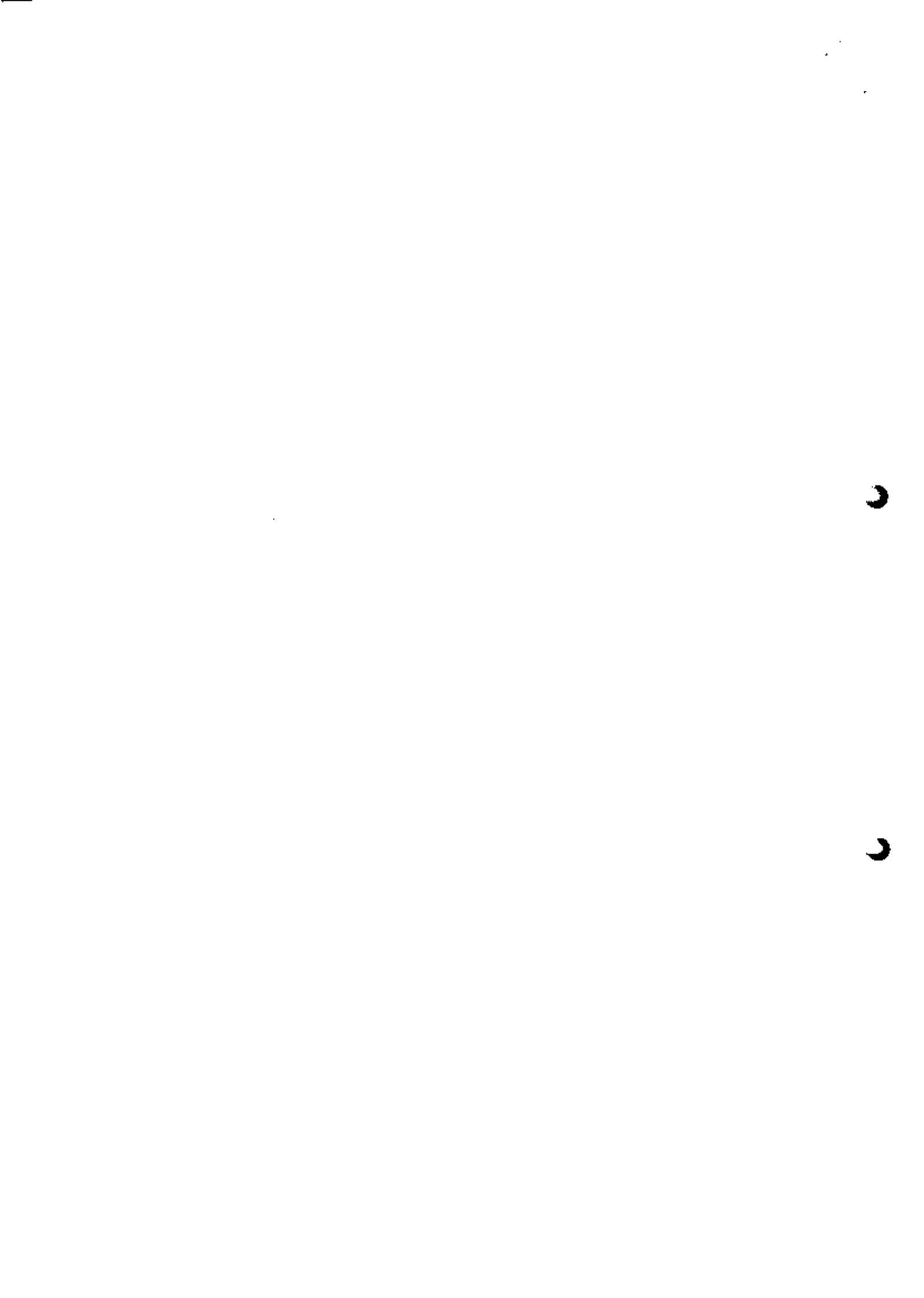
Prezados Senhores:

A Prefeitura Municipal de Reserva, Estado do Paraná, representada pelo seu Prefeito Municipal, Sr. Frederico Bittencourt Hornung, vem, através desta, conceder a anuência da execução de obras de fomento ao transporte ferroviário e operação localizada nos Km 390 e 419 desta Município à ALL - América Latina Logística do Brasil S/A, conforme solicitação efetuada pela carta 548/GRPC/05, em data de 02 de Setembro de 2.005, desde que cumpridas as formalidades legais e atendimento as normas vigentes atinentes ao assunto.

O Município de Reserva, reserva-se o direito de todo e qualquer momento revogar este Ato, desde constatado operações contrárias aquelas descritas na licença de operação nº 299/05 expedida pelo Ministério do Meio Ambiente.

Para que surta seus efeitos legais, subscrevemos


FREDERICO BITTENCOURT HORNUNG
Prefeito Municipal



GOVERNO MUNICIPAL DE ORTIGUEIRA

ESTADO DO PARANÁ

CNPJ 77 721 363/0001-40

Fis.: 790
3534/00
<i>[Handwritten Signature]</i>

Ortigueira, 05 de setembro de 2005.

Ilmos Srs

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A - ALL

Rua Emílio Bertolino, 100 - Vila Obemas

82920-030 - CURITIBA - PARANÁ

Prezados Senhores:

A Prefeitura Municipal de Ortigueira, Estado do Paraná, representada pelo seu Prefeito Municipal, Sr. Geraldo Magela do Nascimento, vem, através desta, conceder a ANUÊNCIA na execução de obras de fomento ao transporte ferroviário e operação do pátio localizado no Km 447 deste município a ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A, conforme solicitação efetuada pela Carta 550-GRPC 05, em data de 02 de setembro de 2005, desde que cumprida as formalidades legais e atendimento às normas vigentes atinentes ao assunto.

O Município de Ortigueira, reserva-se o direito de todo e a qualquer momento, revogar este ato, desde que constatado operações contrárias aquelas descritas na "Licença de Instalação" número 299/2005 expedida pelo Ministério do Meio Ambiente.

Para que surta seus efeitos legais, subscrevemos



Geraldo Magela do Nascimento
Prefeito Municipal de Ortigueira-Pr





PREFEITURA MUNICIPAL DE MAUÁ DA SERRA
ESTADO DO PARANÁ

Avenida Ponta Grossa, 480 – Fone: (43) 464-1265 – Mauá da Serra – PR
CNPJ: 95.548.400/0001-42

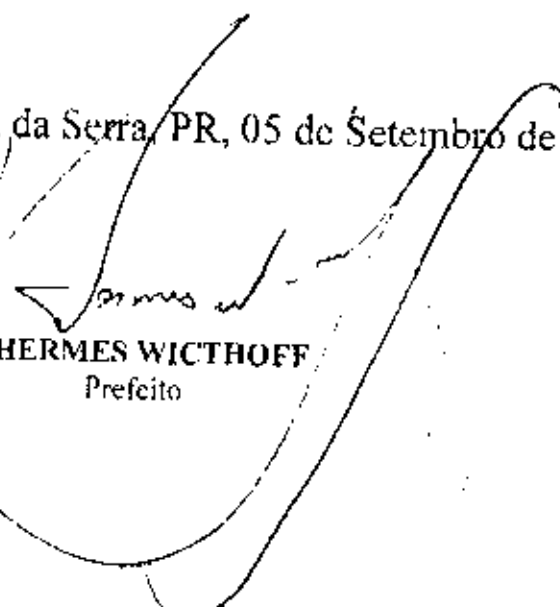
Fls.:	791
Proc.:	3534/00
Rubr.:	18129

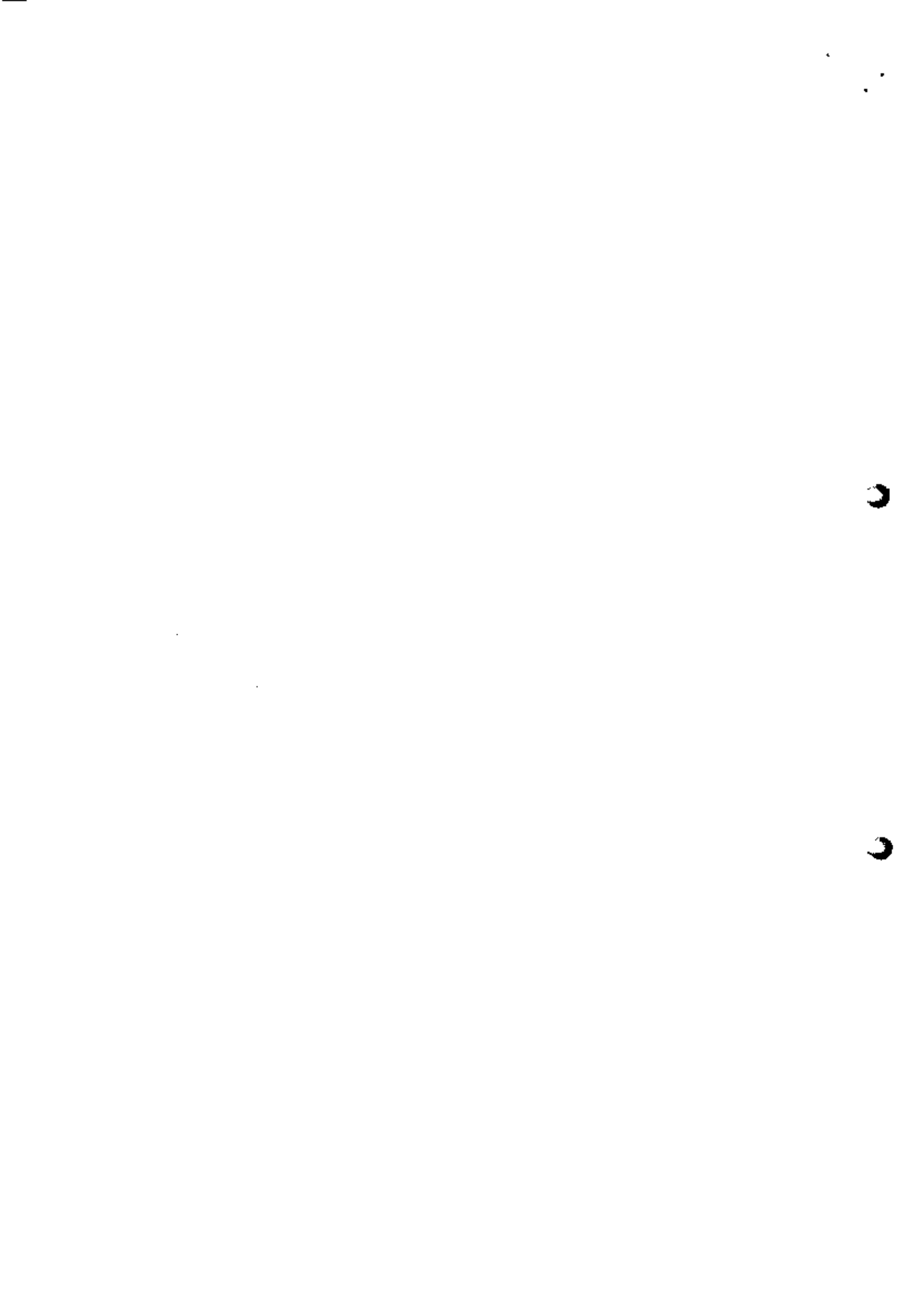
ANUENCIA

Conforme requerimento protocolado sob nº340/2005, a Prefeitura Municipal de Mauá da Serra-Pr., Concede ANUENCIA, a empresa – ALL - América Logística do Brasil S/A., para ampliação e operação do pátio ferroviário, localizado no Km 533, em área rural deste Município.

Sendo o que tínhamos ora requerimento protocolado.

Mauá da Serra, PR, 05 de Setembro de 2005.


HERMES WICHTOFF
Prefeito





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL.
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 316-1071. Fax: (0xx) 61 316-1606 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Fls.: 792
Proc.: 3534/00
R.: 187

RELATÓRIO DE VISTORIA

Ao Coordenador de Avaliação de Impactos e Riscos
Jorge Luiz Britto Cunha Reis

Assunto: Reunião com Instituto Ambiental do Paraná para discutir o cumprimento do TAC sobre o acidente com composição ferroviária da América Latina Logística S.A., e vistoria técnica ao local do acidente.


Anexos: Documentação fotográfica, lista de presença e fotocópia do TAC em referência.

Senhor Coordenador,

1. Em atendimento ao Ofício nº 249/05/CONAMA/MMA, de 11.8.2005, através do qual foram requeridas informações sobre o acidente ocorrido com composição ferroviária da empresa América Latina Logística, em 19.7.2004, na travessia da ponte sobre o rio São João, na Serra do Mar, no Estado do Paraná, esta equipe técnica realizou vistoria ao local do acidente. E também participou da reunião realizada em 30.8.2005, no Instituto Ambiental do Paraná - IAP, em Curitiba, cuja pauta era tratar do cumprimento dos compromissos assumidos no Termo de Compromisso de Ajustamento de Conduta - TAC, firmado entre o IBAMA, o IAP e a América Latina Logística S.A. - ALL, referente ao acidente em questão.

DA REUNIÃO TÉCNICA EM CURITIBA

2. A reunião realizou-se no dia 30.8.2005, e foi gerada por um convite efetuado pelo IAP através do Ofício nº 063/05-DIRAM/IAP, de 8.8.2005, ao Coordenador do PREV-FOGO/IBAMA/PR, que é responsável pelo atendimento de acidentes ambientais e emergências no estado. Ressaltamos que só fomos informados sobre a referida reunião com o recebimento de uma fotocópia deste ofício, no dia 23.8.2005, após contato telefônico com o Núcleo de Licenciamento Ambiental do Paraná-NLA/PR para obter informações sobre as providências e andamento do cumprimento do TAC, visando subsidiar o atendimento ao disposto no ofício do CONAMA.


S de



Fls.: 793
Proc.: 3534/00
Rubr.: (18)

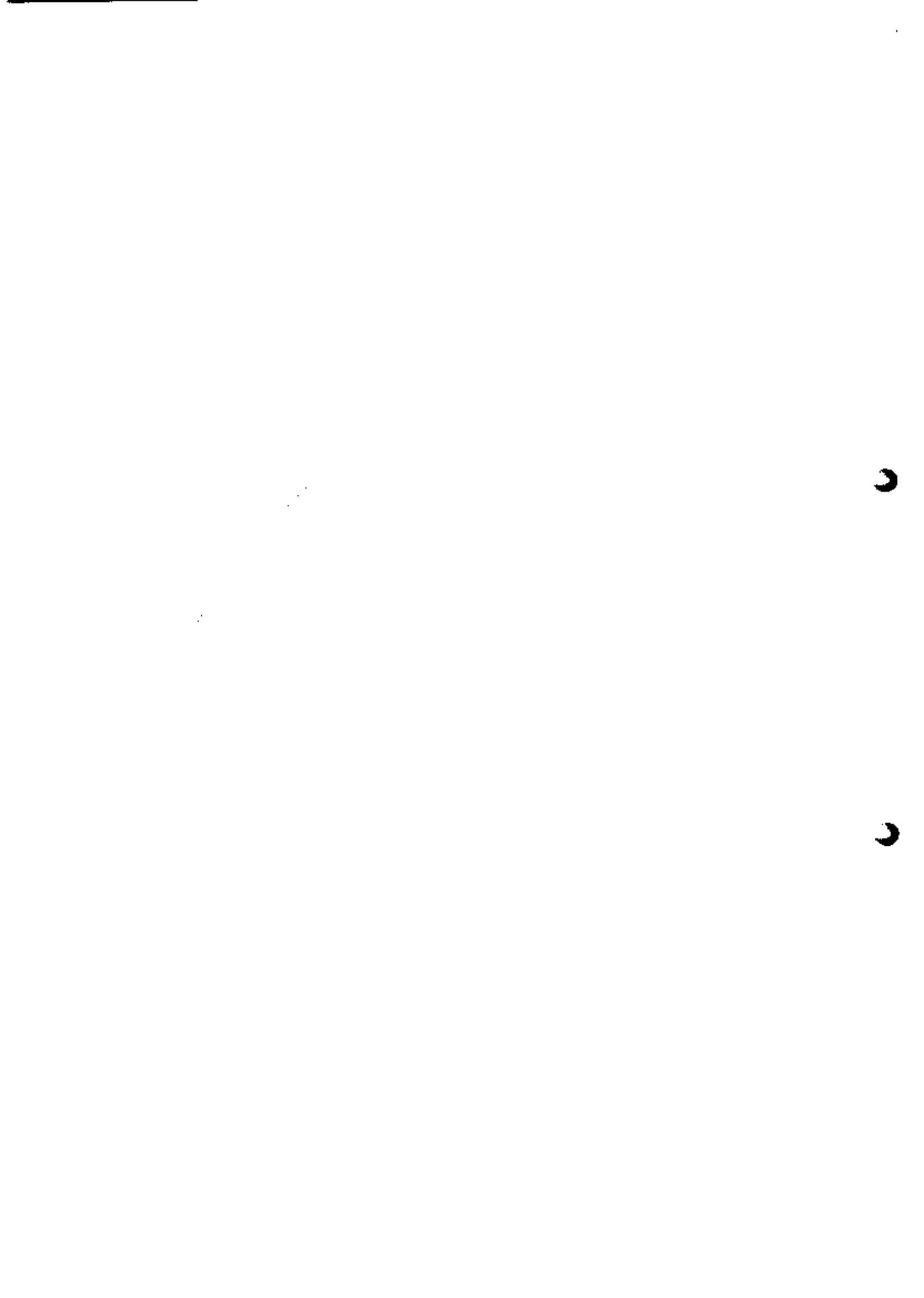
3. Em princípio, nosso entendimento era que a reunião seria entre técnicos do IBAMA e do IAP para avaliação dos documentos protocolados pela ALL, em atendimento ao solicitado na " Cláusula Segunda - Das Obrigações ", do TAC. Porém, ao chegarmos no local marcado para a reunião, ficamos sabendo que o IAP também havia convidado alguns representantes de Organizações Não Governamentais – ONGs (Associação de Defesa do Meio Ambiente de Araucária – AMAR, e Associação de Proteção ao Meio Ambiente de Cianorte – APROMAC), de Sindicatos (Sindicato dos Engenheiros do Paraná – SENGE/PR, e Sindicato dos Ferroviários – SINDIMAFER), da Secretaria de Educação e Cultura do Estado do Paraná – SEEC, e da Defesa Civil. Representando o IBAMA, além desta equipe, compareceram: o Sr. Sérgio Xavier, chefe do NLA/IBAMA/PR; o Sr. Ivan Brocardo Paiva, técnico do NLA/IBAMA/PR; e o Sr. José Joaquim Crachineski, coordenador do PREV-FOGO/IBAMA/PR. A reunião foi conduzida pelo Sr. Harry Luiz Ávila Teles, Diretor em Exercício de Controle de Recursos Ambientais do IAP.

4. Iniciou-se a reunião com a leitura das obrigações assumidas no TAC, e posteriormente a avaliação de cada uma delas. O IBAMA local, acusado pelos representantes das ONGs de passividade no processo, informou que, em princípio, foi acordado verbalmente que o IAP seria o principal condutor das ações necessárias ao andamento do TAC, já que o acidente ocorrera nos limites do Parque Estadual de Marumbi, por ele administrado, e que toda a documentação seria protocolada junto ao IAP, que a repassaria a este Instituto. Informou, também, que apesar da documentação já ter sido protocolada há algum tempo junto ao IAP, este somente repassou parte do material no início deste mês de agosto. Lembramos que a equipe desta Coordenação, responsável pelo processo de licenciamento ambiental da ALL, não tinha tido nenhum acesso a esta documentação antes da reunião.

5. Antes de começar a avaliação das obrigações, houve alguns questionamentos por parte dos representantes das ONGs e dos Sindicatos, sobre as condicionantes da Licença de Operação Nº 290/2002 emitida pelo IBAMA, em 7.4.2003, com validade de 04 (quatro) anos, para o trecho Rio Brando do Sul – Curitiba – Paranaguá da malha ferroviária da ALL. Eles contestaram a eficácia das condicionantes, afirmando que tais foram solicitadas por quem não conhece as peculiaridades da região. E também, que a LO não poderia estar em vigor devido às más condições de trafegabilidade da ferrovia, com dormentes apodrecidos, falta de pregos, trilhos desgastados, etc.

6. O IBAMA informou que foi realizada vistoria técnica ao trecho em questão antes da concessão da respectiva licença, e que na época não foi detectado nenhum passivo ambiental, excetuando no trecho Rio Branco do Sul – Curitiba que havia passivo do meio sócio-econômico, não obstante, portanto, a emissão da LO. Foi informado, também, que o controle das condições de trafegabilidade não era de responsabilidade do IBAMA, mas da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e que a reunião foi marcada para discutir sobre o TAC e não sobre a LO concedida.

7. Passou-se então para a avaliação das obrigações da ALL constantes no TAC, que com pouca contribuição do IBAMA, e após declaração do Diretor do IAP de não possuir equipe técnica capacitada para analisá-las, devido aos detalhamentos técnicos envolvidos, foram ouvidos os demais componentes da mesa, que opinavam sobre o cumprimento de cada obrigação e, aparentemente, essas conclusões eram



acatadas pelo IAP. Notamos que a avaliação das obrigações estava sendo feita por pessoas alheias aos órgãos compromitentes do TAC, e que o IAP acatava as conclusões, sem mesmo ouvir o IBAMA.

8. Ao final da reunião, foi proposta a definição de um prazo final para o IAP e IBAMA elaborarem seus laudos finais. O IAP acatou e definiu um prazo para a entrega do seu laudo; porém, o IBAMA informou que a definição das prioridades de trabalho de sua equipe técnica não é de competência dos técnicos da equipe, e que dependia de decisão superior.

DA VISTORIA TÉCNICA AO LOCAL DO ACIDENTE

9. A vistoria foi realizada com auxílio de um auto de linha férreo disponibilizado pela ALL para o deslocamento até o local do acidente, já que não existe acesso rodoviário até esse local.

10. Partimos dia 31.8.2005, às 8:00 horas, da estação ferroviária de Piraquara até o local do acidente. No local existe uma ponte metálica construída em curva, com grande altura em relação ao solo e de grande valor histórico, já que sua construção data do século XIX. Fomos informados que o acidente danificou totalmente as estruturas da ponte, porém hoje ela se encontra totalmente recuperada, mantendo aparentemente suas características arquitetônicas originais.

11. Uma das obrigações constante no TAC refere-se à aprovação do projeto de restauração da ponte pela Secretaria de Estado da Cultura do Paraná, porém a ALL ainda não apresentou este documento, alegando que depende de ação da Secretaria e não da empresa.

12. Não foi possível acessar às margens do rio sob a ponte, onde houve o derrame de material contaminante (milho-grãos na maioria, e um pouco de farelo de soja e açúcar), pela grande altura da ponte em relação ao leito do rio, as condições da mata do entorno, as condições meteorológicas (muita chuva e neblina) e a falta de tempo, já que o auto de linha não poderia ficar muito tempo parado, pois logo atrás vinha uma composição de passageiros. Visualmente e com auxílio de lentes (binóculo), não avistamos qualquer resquício no leito do rio ou em seu entorno que pudesse ser oriundo do acidente, porém ressaltamos que as condições de visibilidade estavam muito limitadas pela chuva, neblina e altura da ponte.

13. Seguimos de auto de linha até a estação Engenheiro Lange, e daí, com veículo disponibilizado pela empresa, seguimos por uma estrada não pavimentada, paralelamente e a jusante do rio. Parando algumas vezes ao longo da estrada, fizemos algumas inserções no entorno e nas margens do rio. O primeiro ponto vistoriado foi o local utilizado para o recolhimento do material contaminante, cerca de dois quilômetros a jusante do ponto onde ocorreu o acidente, cujo acesso era através de uma trilha na mata que dava no rio.



S. de



Nº:	795
Proc.:	3534/00
Rubr.:	101A

14. Nos pontos vistoriados não foi notado qualquer tipo de alteração nas condições locais, causadas pelo acidente, como odores desagradáveis, resquícios de material, alterações visuais na qualidade da água, etc.

15. Fomos informados que inicialmente o material foi enterrado em alguns buracos feitos em clarões na mata, com a permissão do IAP; mas posteriormente, com a pressão das ONGs, esse material foi removido em sacos carregados por trabalhadores temporários contratados pela ALL.

16. No último ponto vistoriado, já em área antropizada, próximo a uma área para acampamento, encontramos uma placa do IAP informando que a qualidade da água estava imprópria para banho. No local encontramos técnicos do IAP fazendo amostragem para posterior análise da água. Apesar da indisposição destes em nos prestar informações, fomos informados que a qualidade da água estava degradada principalmente pela presença de coliformes fecais e matéria orgânica, mas que não se podia correlacioná-la com o acidente ferroviário.

DAS CONCLUSÕES

Da Vistoria Técnica

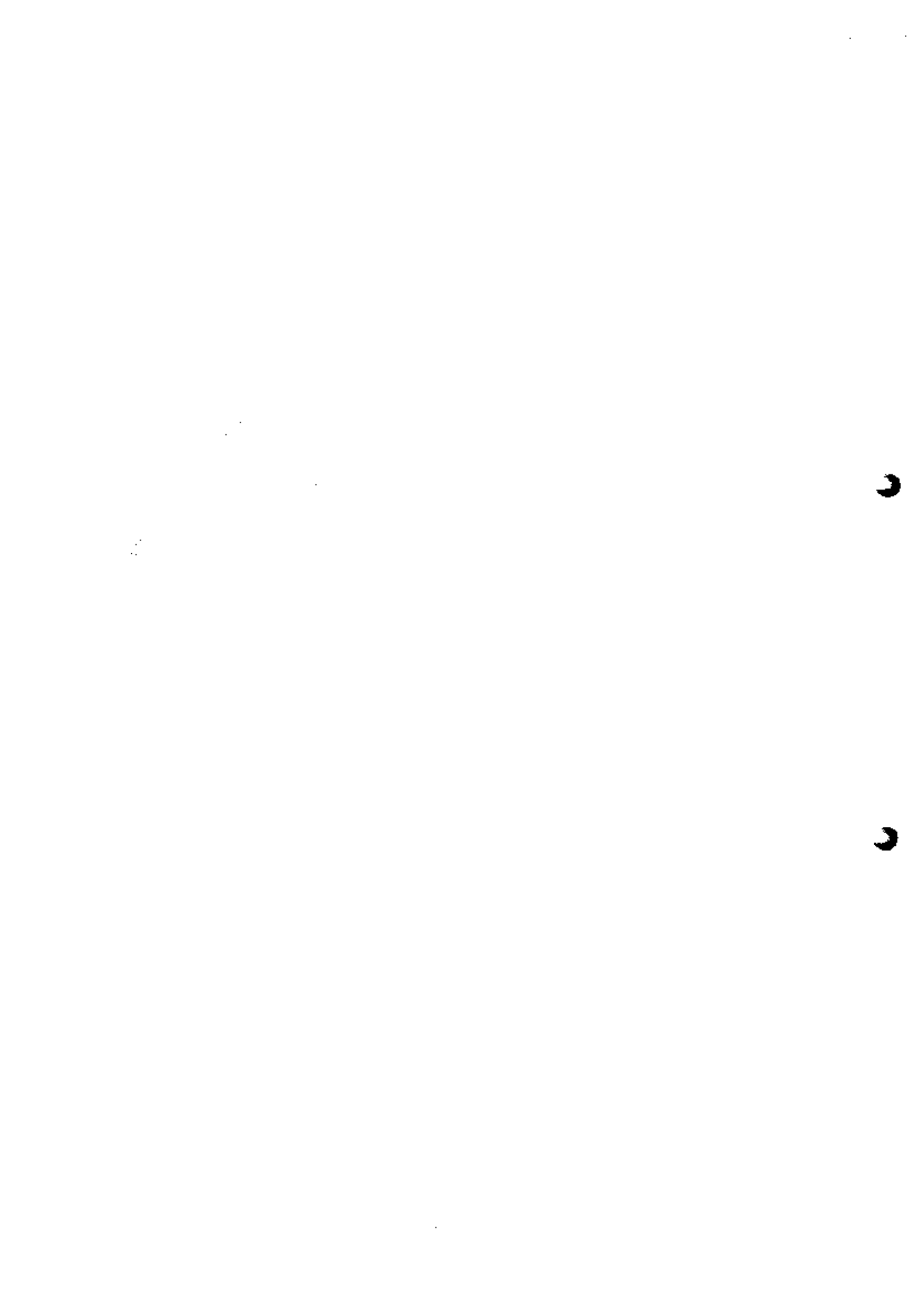
17. Quanto à vistoria às proximidades do local do acidente, podemos relatar que não foi identificada qualquer alteração nas condições destes locais, ressaltando que não conseguimos acessar o local específico do acidente, sob a ponte sobre o Rio São João, pelas condições do local, condições meteorológicas, dificuldades com a logística do auto de linha; mas, do alto da ponte, não conseguimos detectar qualquer alteração no local. À jusante do rio, vistoriamos vários pontos de seu curso e de suas margens, também sem notar qualquer alteração.

18. Salientamos que alguns moradores locais foram questionados sobre os efeitos do acidente, e relataram que estes só foram percebidos no decorrer dos primeiros meses após o ocorrido.

Da Reunião

19. Quanto à reunião com os técnicos do IAP, podemos relatar que a mesma nos pareceu muito comprometida com a participação de tantas entidades opinando decisivamente sobre a documentação apresentada. Enquanto os técnicos do IAP e IBAMA, mostrando desconhecimento do conteúdo, pouco se manifestavam. O IAP alegando falta de equipe técnica habilitada para analisar os detalhamentos técnicos solicitados, e o IBAMA alegando que não teve acesso suficiente à documentação, pois esta foi protocolada apenas no IAP, que só recentemente repassou parte da documentação.

20. Como resultado dessa reunião, aparentemente o IAP acatará o posicionamento dos representantes das entidades presentes, cuja conclusão foi que



os compromissos não foram cumpridos pelo compromissário, e que as penalidades deveriam ser aplicadas imediatamente. Porém, salientamos, que o IBAMA ainda não apresentou o parecer conclusivo sobre o assunto.

21. Ressaltamos, que os compromissos exigidos na cláusula segunda do TAC foram formulados pelo IAP e IBAMA/PR, e que estes órgãos elaborariam laudo de verificação de cumprimento do termo de compromisso, conforme previsto na cláusula quinta. Porém, quando da elaboração do TAC, *não seria viável exigir uma documentação quando não se possuem técnicos habilitados para avaliá-la.*

22. É também que o atendimento e as providências tomadas em relação ao acidente em questão foram feitas pelo IBAMA/PR, sem nenhum envolvimento da equipe técnica desta Coordenação, que até recentemente não tinha conhecimento sobre o andamento do assunto.

23. Pudemos notar durante a reunião que o IBAMA/PR ficou omissivo no acompanhamento do cumprimento das obrigações assumidas no TAC, deixando tudo a cargo do IAP, alegando que houve um acordo verbal neste sentido, porém lembramos que nem este tipo de acordo nem a alegada falta de equipe técnica qualificada eximem as partes comprometidas do referido TAC das obrigações por elas assumidas no documento.

24. Sugerimos que o TAC em questão seja encaminhado à assessoria jurídica deste Instituto para uma reavaliação, pois constatamos falhas no mesmo, principalmente quanto à competência do Gerente Executivo do Estado do Paraná para assiná-lo, além de alguns vícios em sua formulação.

25. Também fica clara a necessidade de um posicionamento superior definitivo entre o IBAMA e IAP em relação ao atendimento de acidentes e emergências ferroviários naquele estado.

26. Este é o relatório que submetemos à apreciação de Vossa Senhoria.

Em 13 de setembro de 2005.

Tereza Cristiana de Conde
TEREZA CRISTINA LAMPERT CONDE
Engenheira Civil
CREA 9.673/D - DF

Milson José Naliato
MILSON JOSÉ NALIATO
Analista Ambiental - Zootecnista
Matrícula 1413382



DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA



Foto 01: Entrada da ponte (em curva) – local do acidente.

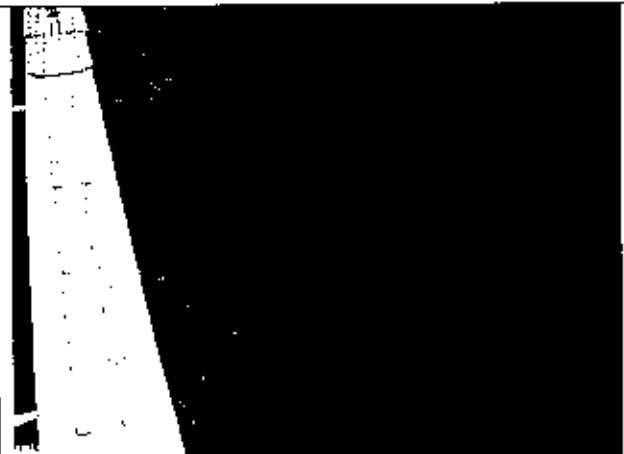


Foto 02: Lateral da ponte – reparar grande altura em relação ao leito do rio.

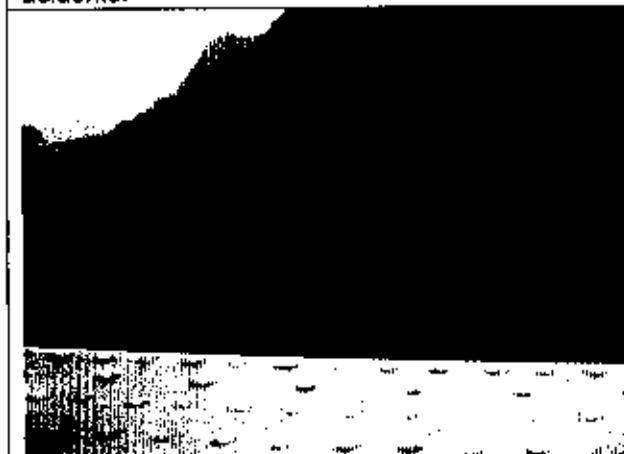


Foto 03: Vista sobre a ponte – vale cortado pelo Rio São João com mata em bom estado de conservação.



Foto 04: Rio São João a cerca de 02 km a jusante do local do acidente.



Foto 05: Vista do rio a jusante do acidente – sem sinais visíveis de material derramado no acidente.



Foto 06: Placa do IAP indicando água imprópria para banho no Rio São João já em área antropizada a jusante do local do acidente.

.

.

.

.



Fls.:	798
Proc.:	3534100
Rubr.:	GA



INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS
COORDENAÇÃO GERAL DE ADMINISTRAÇÃO
DIVISÃO DE COMUNICAÇÕES ADMINISTRATIVAS

TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME

Aos 18 dias do mês de NOVEMBRO de 2005,
procedemos ao encerramento deste volume nº IV do processo de
nº 02017.003534/00-42, contendo 200 folhas. Abrindo-se em
seguida o volume de nº V.

