



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 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3225-0445 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Fl.	574
Proc.:	1054/08
Rub.:	

TERMO DE ABERTURA DE VOLUME

Aos vinte e dois dias do mês de março do ano de dois mil e dez, lavro o presente Termo de Abertura do Volume 4 do Processo nº 02001.002052/08-00, referente ao Licenciamento Ambiental da Ferrovia de Integração Oeste-Leste da Bahia (EF-334), o qual tem início constituído a fls. ⁵174.

DANIEL SANTOS PINHO
ANALISTA AMBIENTAL - Matrícula 1576824
TÉCNICO RESPONSÁVEL PELO PROCESSO





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) ".

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

575
Proc. 2552/08
[Signature]

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: Valério Andrade Melo

IDENTIDADE: M3950121 (SSP-MG)

ENDEREÇO/TELEFONE: Rua 1, A/102 - Pacheco
9972-4181

ÓRGÃO: Cidadão

PERGUNTAS: ① Impactos econômico-sociais não mencionados; por que?
Iniquações • aumento da prostituição
• aumento dos preços dos aluguéis
• afetará várias comunidades locais, a exemplo da Vila Gerador, ao contrário do mencionado pela apresentação.

② Quais são as espécies ameaçadas de extinção que serão afetadas? (Fauna e Flora)

③ Considerando que este empreendimento faz parte do complexo intermodal qual a justificativa do IBAMA para separar os empreendimentos PORTO-AEROPORTO-FERROVIA?

④ Por que não foram mencionados os impactos positivos-negativos que acontecerão em Ilhéus?

⑤ Quais os impactos negativos para o setor turístico?

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) ".

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n - Centro - Ilhéus - Bahia

Fl. 576
Proc.: 2452/08
Rub: *[Signature]*

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME:

Derival Araújo

[Signature]

IDENTIDADE:

3.910.035-35

ENDEREÇO/TELEFONE:

Surroma / Vitor

ÓRGÃO:

Associação de Moradores de Surroma

PERGUNTAS:

Se o porto não vier, a ferrovia será construída de qualquer jeito?

sim

EMBRANCO

136 3
00-10



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) ".

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

Fl. 527
Proc. 2952/08
Rub.

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: FREDE RICO NASCIMENTO

IDENTIDADE: 36894316

ENDEREÇO/TELEFONE: 91241739

ÓRGÃO: AMORVILU

PERGUNTAS:

A FERROVIA TERMINANDO
NA MARGEM DIREITA DO RIO
ANMADA É LÁ QUE SERÃO
INSTALADOS OS PÁTIOS
DOS MEXERIOS TRANSPORTADOS?

EM BRANCO



B
3/10/10



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) "

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

Fl. 598
Proc.: 2552/08
Rub.: [assinatura]

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: ANDRIA CARVALHO

IDENTIDADE: _____

ENDEREÇO/TELEFONE: _____

ÓRGÃO: PRESIDENTE ASSOCIAÇÃO MORADORES DO
SÃO MIGUEL

PERGUNTAS: ORAL

- Falta de valores éticos. Porque os analistas não cumprem todas as obrigações como fiscalizar comunidades;

EM BRANCO





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) ".

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

Fl. 579
Proc.: 2552/08
Rub.

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: Jose Adolfo de Almeida Neto

IDENTIDADE: 1.630.512

ENDEREÇO/TELEFONE: Rod. JOS Tacane Km 3A - Itacaré /
Uruçuca - BA.

ÓRGÃO: Universidade Estadual do Santa Cruz

PERGUNTAS: oral

Falou sobre a função do IBAMA. Sobre o
o Departamento de Licenciamento.

Sugestão: Improvável se separar tempo do
Porto Sul

- Audiências prévias para o TR

- ~~Assunto~~
- Modificar a legislação para
evitar a inclusão do EIA-RIMA.

EM BRANCO



BL. 7
02/02/10



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) "

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n - Centro - Ilhéus - Bahia

Fl. 580
Proc. 2552/08
Rub. *[Signature]*

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: HOMERQUE DE ALMEIDA

IDENTIDADE: SSP BA 1.556.418 14

ENDEREÇO/TELEFONE: AV. SOARES LOPES, 105 AP 101

ÓRGÃO: APIC ASSOCIAÇÃO DOS PRODUTORES DE CACAU

PERGUNTAS: 1ª

- Refiro a palavra ou afirmação de que a Vansone de Busca chegou a sium que ela foi plantada.
- Não existe grandes propriedades.
- Será o impacto maior que a Vansone de Busca a Moyélie Justicar barreiras fitossanitárias

EM BRANCO



B(?
Binal S



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) "

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

Fl. 58/
Proc.: 2552/08
Rub.: *[assinatura]*

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: Marcos Henrique

IDENTIDADE: 2754553-2

ENDEREÇO/TELEFONE: Rua 10 casa nº 57 - Alto da Boa Vista - Pacheco

ÓRGÃO: U.G.T - União Geral dos Trabalhadores

PERGUNTAS: Oral

- Manifestações de apoio a Ferrovia

EM BRANCO





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) "

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

Fl. 582
Proc. 2552/08
Rub.

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: OURIVAL MELO

IDENTIDADE: INSTITUTO CABEÇA
05429183-66

ENDEREÇO/TELEFONE: 4381021123

ÓRGÃO: _____

PERGUNTAS: SI/A

Manifestações sobre o impactos ambientais e fazer breve descrições sobre os impactos indiretos.

- Impacto sobre a paisagem.
- o que chegou nos impactos as regiões com a futura criação de poças.
- Impacto sobre o turismo.

Faltou a análise dos impactos indiretos

EM BRANCO





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) ".

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

Fl. 583
Doc. 2552/08
Pub. [Signature]

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: ALFREDO LANDIM

IDENTIDADE: 207549.558-BA

ENDEREÇO/TELEFONE: 73 8106 4005

ÓRGÃO: PREFEITURA MUNICIPAL DE ILHEUS
- SECRETARIO DE DESENVOLVIMENTO
ECONOMICO

PERGUNTAS: Pronunciament

MANIFESTAÇÃO → Falou sobre os atrasos do
Brasil sobre as estradas
de ferro no Brasil

- Falou sobre a produção de cacau

- depois a ferrovia

EM BRANCO



Fl. 584
Proc.: 2552/108
Rub.: *[assinatura]*

oral 8



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL – RIMA DO EMPREENDIMENTO “ FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) ”.

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: JOSEUTA MACHADO

IDENTIDADE:

ENDEREÇO/TELEFONE:

ÓRGÃO:

PERGUNTAS: Chal

→ Falou sobre a falta de informações da audiência.

- Saíu sem saber nada.

EM BRANCO



Fl. 575
Proc.: 2552/08
Rub. *[assinatura]*

Bl 3
02/02/10



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) "

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: Rui ROCHA

IDENTIDADE: 10.625.118 RG

ENDEREÇO/TELEFONE: _____

ÓRGÃO: FURCSTA VIVA

PERGUNTAS: COMENTÁRIOS OAA

Manifestações - pediu desculpas
a mesa. Sentimentos de preocupação.
O estudo não pode prosseguir pois
a ferrovia ~~está~~ Centro Oeste

EM BRANCO

Fl. 586
Proc.: 2552/08
Rub: *[assinatura]*

123
25010



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) "

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: Paulo Paiva

IDENTIDADE: 307086488

ENDEREÇO/TELEFONE: 73 - 3231 - 2472

ÓRGÃO: Conselho Gestor de APA Lagoa Encantada (jornalista)

PERGUNTAS: CONSIDERAÇÕES ORAIS

- O projeto está dentro da APPL
- Foram construídas políticas públicas para o local, que não preservam o ambiente
- Contra a localização na Lagoa Encantada, áreas úmidas

EM BRANCO

Fl. 583
Proc.: 2552/08
Rub.: *[assinatura]*

20/11



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) ".

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: PAULO EMÍLIO ~~XXXXXXXXXX~~

IDENTIDADE: 01234

ENDEREÇO/TELEFONE: _____

ÓRGÃO: Comunidade Vila Ygerana

PERGUNTAS:

- A ferrovia seria um benefício
- Contra a poluição de que Ilhéus e falida e o empreendimento não vai dar.
- Os proprietários estão se desqualificando.
- Quem vai dar sustento as famílias de Ygerana.

EM BRANCO

Fl. 588
Proc.: 2552108
RUB: _____

RL 4
ESC 2



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) "

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n - Centro - Ilhéus - Bahia

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: Mathheus Braga

IDENTIDADE: _____

ENDEREÇO/TELEFONE: 73 - 3231 - 1490

ÓRGÃO: _____

PERGUNTAS: A largura da ferrovia será 80 metros e quando a apresentação da Valec, do longo dos mais 1500 km, fazende uma utimativa isso representa mais de 12.000 hectares. Haverá programa de reflorestamento das áreas de desmatamento? Qual será a área (ha) em hectares, da área que será desmatada, que será reflorestada? Qual a proporção?

EM BRANCO

Fl. 589
Proc.: 2552102
Rub.:

Pág. 4
Esc. 3



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL – RIMA DO EMPREENDIMENTO “ FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) ”.

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: Andrés Galli

IDENTIDADE: W - 027299 - E

ENDEREÇO/TELEFONE: 9919 - 5773 Rodovia Ilhéus
Alameda Km 0

ÓRGÃO: _____

PERGUNTAS: De que maneira será
armazenado o minério de ferro
transportado, já que existem casos
de contaminação devido ao pó
expelido pelo mesmo.?

EM BRANCO



Fl. 590
Proc.: 2552/07
Rub.: *[assinatura]*

B. 4
C. 4



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) ".

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: Antonio Jorge Mangueira Santos

IDENTIDADE: 00769399-01

ENDEREÇO/TELEFONE: R. Cel Paula nº 93 Aptº 102
Centro ILHÉUS - BA

ÓRGÃO: ~~Mesa~~ Loja Maçônica Regeneração
Ul Bahiana

PERGUNTAS: Para transportar 3 milhões de toneladas de minério quanto combustível são necessários?
e quanto valor

Lembrando que uma composição = a 50 vagões que tira da estrada 250 toneladas.

EM BRANCO

Fl. 591
Proc.: 2552/08
Rub.: *[assinatura]*



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) ".

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: DEUSDETE MACHADO DE SENA FILHO,
ORDEN DOS ADVOGADOS DO BRASIL - ILHEUS

IDENTIDADE: 2.748.256/19

ENDEREÇO/TELEFONE: RUA JOSÉ MARCELINO, 14, ESF. CIDADE
DE ILHEUS, 1º ANDAR, SALA 114, CENTRO, ILHEUS - BAHIA
CEP 45.653-030 - (73) 3634-8979 / 3634-1386 / 9981-8969

ÓRGÃO: ORDEN DOS ADVOGADOS DO BRASIL - SUBSEÇÃO ILHEUS

PERGUNTAS: Com o declínio do cacau, passando a
assistir o empobrecimento da cidade de Ilhéus, inclusive
se compararmos a outros centros como Barragem,
Eunápolis, Vitória da Conquista e Feira de Santana.
Assistimos por todos estes anos, empreendimentos
econômicos reves desviados da cidade.
Agora, temos a oportunidade de ter em nossa
Região, vários empreendimentos, que representam vários
bilhões de reais.
A ferrovia, juntamente com o Porto Sul e o
aeroporto internacional, proporcionarão, num curto
espaço de tempo, uma revitalização de sua economia.
Impactos ambientais existirão, mas as compensa-
ções econômicas e sociais justificarão o empreendimento.
Sou a favor da Ferrovia.

MANIFESTAÇÃO

EM BRANCO



Fl. 592
Proc.: 2552/08
Rub.: *[assinatura]*

B.L. 7
Csc 06



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL – RIMA DO EMPREENDIMENTO “ FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) ”.

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: Jomile Serra Azul

IDENTIDADE: _____

ENDEREÇO/TELEFONE: _____

ÓRGÃO: Centro Acadêmico Dixão UESC e Associação Ação Ilhéus

PERGUNTAS: No apresentação exposta a V. parcela-se que há um entre o ferrosul norte-sul favoreceu maioritariamente as grandes empresas em especial as multinacionais. Questiono, desta forma, e reiteradamente, o ferrosul oeste-leste de que forma favorece a classe mais desfavorecida desta região? Os empresários rurais de que forma atuam nesta classe, no sentido maior, desprovido de formação educacional?

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) ".

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n - Centro - Ilhéus - Bahia

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

[assinatura]

NOME: ANTONIO FERNANDO RIBEIRO SILVA

IDENTIDADE: CIDADÃO ILHEENSE

ENDEREÇO/TELEFONE:

ÓRGÃO: IBAMA

PERGUNTAS: CONSIDERANDO AS AFIRMAÇÕES FEITAS QUE OS PROCESSOS DE LICENCIAMENTO DO PORTO SUL CORRE EM SEPARADO DO PROCESSO DA FERROVIA E AINDA QUE OUTRAS CARGAS DIFERENTES DO MINÉRIO DE FERRO VIABILIZARIAM A FERROVIA. EU PERGUNTO, O IBAMA TERIA A CORAGEM DE LICENCIAR O EMPREENDIMENTO ELOCANDO COMO CONDICIONANTE A PROIBIÇÃO EXPRESSA DA FERROVIA TRANSPORTAR MINÉRIO DE FERRO TENDO EM VISTA A DESEFIGURAÇÃO QUE ESTA ATIVIDADE CAUSARÁ NO MUNICÍPIO DE ILHEUS.

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) ".

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: Paula Souza

IDENTIDADE: 329563-19

ENDEREÇO/TELEFONE: Jardim PONTAL

ÓRGÃO: Ilhéus


PERGUNTAS:

A programação nos termos que foi concebida visa o abandono da audiência pela sociedade, de modo a inviabilizar a participação da comunidade ?

Quem custará para assumir a arte ?

EM BRANCO



Fl. 595
Proc.: 2552108
Rub. 

Bl 4
p. 9



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) ".

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: JORGE LUIZ SANTOS

IDENTIDADE: 0258819050

ENDEREÇO/TELEFONE: 33 - 7905-1300

ÓRGÃO: PSOL - BA

PERGUNTAS: Quais os distritos, vilas, e povoados que serão cortados pela ferrovia em Ilhéus.

EM BRANCO



Fl. 596
Proc.: 2552108
Rub.: _____

RL 4
Esc 10



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL – RIMA DO EMPREENDIMENTO “ FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) ”.

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: Mathews Braga

IDENTIDADE: _____


ENDEREÇO/TELEFONE: +35 30311490

ÓRGÃO: Estudante do Colégio São Jorge dos Ilhéus

PERGUNTAS: Como um dos poucos refúgios de mata atlântica da região, entre 16 áreas governamentais de conservação, que cidade do sul da Bahia poderá apresentar características semelhantes à minha grande e próxima? Uma cidade que não foi um dos poucos refúgios de mata atlântica, que meus filhos se metem a desenhar o que foi esta biodiversidade por fotos?

EM BRANCO



Fl. 597
Proc.: 2552108
Rub.: 

804
oral 1



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) ".

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: RENATO CUNHA

IDENTIDADE: _____

ENDEREÇO/TELEFONE: _____

ÓRGÃO: GAMBA

PERGUNTAS: ORAL

Como o número será transportado para o porto.

> Quais os planos e programas do governo para a Bahia
- falta esclarecimentos

EM BRANCO





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) ".

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: MARCELO ARAUJO / 3974929 SSP/BA

IDENTIDADE: CONSELHO DE MEIO AMBIENTE DE ILHEUS

ENDEREÇO/TELEFONE: _____

ÓRGÃO: _____

PERGUNTAS:

Oral Promocionamento.


- Ficou muita coisa sem esclarecimento.

- Citou algumas perguntas sem respostas como:

- Volume do aterro
- Quantidade de compensações
- distância da lagoa

As informações evadidas,

EM BRANCO

Fl. 599
Proc.: 2552/08
Rub.: 



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) "

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: Valério Andrade Melo

IDENTIDADE: M3950121 SSP-MG

ENDEREÇO/TELEFONE: (73)9972-8141 Pacheco, A/102

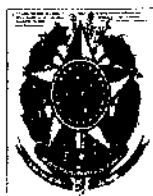
ÓRGÃO: Cidadão

PERGUNTAS: Pergunta oral,

- Fazer sobre a carga a conferência de aço, ferro, minério.

- Se ou se usado dinheiro público para beneficiar empresas privadas

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) "

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: Cid Mendonça FÓVOS

IDENTIDADE: 13344998-65

ENDEREÇO/TELEFONE: 43 98444670

ÓRGÃO:

① **PERGUNTAS:** Na pág 16 do volume 1 do EIA está informado que a FIOK intercepta 3 APAS. Duas tem território no município de Ilhéus. Estes pontos também foram considerados como fragmentos de Mata Atlântica ou aí foi possível constatar a existência de floresta ombrófila densa em alto estágio de regeneração, com espécies da FAUNA da FLORA em risco de extinção

② Se o Porto do Malhado não tem conexão com a ferrovia, como o minério que chegar às margens do rio Almada vai ser transportado até a Ponta de Tulle?

EM BRANCO



Fl. 601
Proc.: 2552103
Rub.: *[assinatura]*

B. S
Esc. 2



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL – RIMA DO EMPREENDIMENTO “ FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) ”.

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: Didier hantriat

IDENTIDADE: RNE V314839-6

ENDEREÇO/TELEFONE: Ponta da Tulha

ÓRGÃO: AAI

PERGUNTAS: O EIA apresenta alternati-
vas na região de Tocantins e no sudoes-
te do Bahia. No litoral não foram
feitos estes estudos. A decisão por
Ilhéus foi baseada nos estudos alterna-
tivos do Porto Sul.

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) ".

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n - Centro - Ilhéus - Bahia

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: Márcia A. Rocha PR

IDENTIDADE: 019479163-8

ENDEREÇO/TELEFONE: Depto de Ciências Biológicas (DUB)/UESC

ÓRGÃO: UESC

PERGUNTAS:

Se a Audiência Pública é consultiva, as partes devem informar sobre todos os aspectos do empreendimento e não fazer apologias ou publicidade explícita do mesmo - como foi a apresentação do EIA pela DIKOS. Da mesma forma, é vergonhoso tanto a qualidade do material impresso sobre o EIA/RIMA entregue durante esta audiência ^(sendo rasa e tendenciosa), por ainda, a revista em quadrinhos intitulada "Brasil nos Trilhos: A natureza a bordo", em cuja primeira página, a personagem Yara é a personificação de uma "elo-cheta". Isso pra negativamente contra a lição que deveria haver nas colocações das impressões aqui e deixa claro que o governo federal não respeita a natureza desta audiência. ~~tem que se preocupar com~~

[assinatura]

tempo, breve tempo breve tempo breve tempo

1) breve tempo breve tempo breve tempo

2) breve tempo breve tempo breve tempo

3) breve tempo breve tempo breve tempo

4) breve tempo breve tempo breve tempo

5) breve tempo breve tempo breve tempo

6) breve tempo breve tempo breve tempo

7) breve tempo breve tempo breve tempo

8) breve tempo breve tempo breve tempo

9) breve tempo breve tempo breve tempo

10) breve tempo

11) breve tempo

EM BRANCO

Fl. 604
Proc.: 2552102
Rub.:



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) ".

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n - Centro - Ilhéus - Bahia

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: EMERSON LUCENA

IDENTIDADE: 1.406.877 SSP/PB

ENDEREÇO/TELEFONE: 8835 - 3199

ÓRGÃO: UESC

PERGUNTAS: 1) COMO SERÁ O REFLORESTAMENTO DAS ÁRÉAS DE IMPACTO DA FERROVIA, PRINCIPALMENTE NA SUPRESSÃO VEGETACIONAL NA ÁREA DA APA DA LAGOA ENCANTADA ?

2) ESSA SUPRESSÃO NA ÁREA DA LAGOA ENCANTADA NÃO É UM RETROCESSO P/ A POLÍTICA DOS CORREDORES ECOLÓGICOS FEITO P/ O IBAMA, JÁ QUE A APA DA LAGOA ENCANTADA FICA NO CORREDOR ECOLÓGICO PARA A MATA DA ESPERANÇA (PARQUE MUNICIPAL) E O PARQUE DO CONDURU. DABA DO

3) PORQUE A SUPRESSÃO VEGETACIONAL ESTÁ SENDO TRATADA COMO IMPACTO SECUNDÁRIO ?

EM BRANCO

Fl. 609

Proc.: 2552107

Rub.: 



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) ".

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME:

Paula Jean Amorim

IDENTIDADE:

951347 - SSP/BA

ENDEREÇO/TELEFONE:

Rua do Brasil, nº 08 - centro

ÓRGÃO:

Paula Amorim

PERGUNTAS:

- Em 2008 estavam sendo construídos os grandes

empreendimentos turísticos que duravam 2000 empregos na
área declarada de utilidade pública.

- De qual município o projeto Porto Sul - Ferrutina -
Munizópolis.

- ~~Qual a área~~

- A parte ou litoral norte se valorizaram por força da
matriz atlântica e os hotéis

- Por que na frente da Lagoa Encantada?

- Por que no litoral norte de Ilhéus?

EM BRANCO



Fl. 600
Proc.: 2552/08
Rub. *[assinatura]*



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) ".

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: Renato Cunha

IDENTIDADE:

ENDEREÇO/TELEFONE:

ÓRGÃO: GAMBA

PERGUNTAS:

Oral Solicitações
Fazer outra audiência fase Ilhéus.

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA DO EMPREENDIMENTO " FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) ".

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: M^o do Socorro Mendonça

IDENTIDADE: 1966393-52

ENDEREÇO/TELEFONE: 73 9198 1759

ÓRGÃO:

PERGUNTAS: Já que a VANEK obedece a legislação para construção da ferrovia, porque não obedecem a legislação da lei do Mata Atlântica? Onde estão os estudos locais da ferrovia?

oref.

EM BRANCO

Fl. 608
Proc.: 2552/08
Rub.: *ar*



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MMA - IBAMA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL – RIMA DO EMPREENDIMENTO “ FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (EF-334) ”.

Data : 27 / 02 / 10

Local : Centro de Convenções de Ilhéus - Avenida Soares Lopes, s/n
- Centro - Ilhéus - Bahia

FOLHA PARA QUESTIONAMENTO

NOME: DERALDO CERQUEIRA

IDENTIDADE: _____

ENDEREÇO/TELEFONE: _____

ÓRGÃO: INSTITUTO EMÍLIO SOUZA BARRETO

PERGUNTAS: COMO OS MUNICÍPIOS DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DA FERROVIA FORAM COMUNICADOS SOBRE A REALIZAÇÃO DAS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS.

DE QUE FORMA OS MUNICÍPIOS DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DA FERROVIA RECEBERAM O EIA

Impeditivo que o licenciamento ambiental se dê de forma unificada com os órgãos ambientais do Estado, de modo a assegurar o mais amplo acompanhamento e monitoramento do empreendimento em tela.

Esdras Souza Barreto Neto
Representante do PAPAMEL no CEPKAM
Grupo Ecológico Humanista PAPAMEL
Rua Anchieta, 115 - Centro - Ipaba - BA.
(73) 3531-7320
coordenacao@papamel.org.br
papamel@papamel.org.br

PAPAMEL/PAPAMEL/...



Grupo Ecológico – Humanista PAPAMEL
Propágulos Prum Ambiente Ecologicamente Legal
 Fundado em 01 de Dezembro de 1982.
 CNPJ 16.413.510/ 0001-20.
 Fone: 3531-3165 E-mail: papamel12@hotmail.com



Fl. 609
 Proc.: 255/08
 Rub. *[assinatura]*

CUIDAR DO RIO DAS CONTAS É DEVER DE TODOS

O Rio das Contas nasce em Piatã, na Serra da Tromba, na Região da Chapada Diamantina. Forma a Bacia Hidrográfica do Rio das Contas, com 63 municípios. É a maior bacia hidrográfica de rio inteiramente estadual com 55.534Km².

Até chegar ao mar em Itacaré, na Região Sul, o Rio das Contas passa por várias cidades e distritos, recebendo esgotos domésticos, hospitalares, de atividades industriais, comerciais e de serviços (hotéis, oficinas mecânicas etc.), sem nenhum tratamento. E lixo...muito lixo. De todas as origens.

Alem disso, o Rio das Contas e seus Afluentes, continua sofrendo com desmatamentos, queimadas e a ocupação das suas margens por estradas, cidades e barragens. Sofre ainda com o lançamento de venenos nas ruas e plantações e ainda com a introdução de peixes de outras regiões e países.

O futuro do Rio das Contas e dos seus Afluentes depende do que fizermos em nosso dia a dia.

É DEVER DE TODOS GARANTIR O ACESSO A ÁGUA EM QUANTIDADE E QUALIDADE PARA ÀS FUTURAS GERAÇÕES.

Vamos Manter a Rua Limpa

Devemos manter a rua limpa, pela imagem boa que será transmitida para os visitantes, também, porque o lixo quando jogado na rua faz mal à Saúde.

Quando em época de sol, o lixo fica fermentando, apodrecendo, levando mau cheiro para as casas e doenças para adultos e crianças.

Quando em período de chuvas, o lixo causa entupimentos em esgotos, polui rios deixando a água imprópria para consumo humano e ajudando na procriação de ratos.

Limpar a rua é uma obrigação da Prefeitura, mantê-la limpa é um dever dos moradores e, viver num ambiente limpo e agradável é um direito de todos. Por isso, devemos fazer a nossa parte.

Manter a rua limpa, significa contribuir para a melhoria da saúde nas casas, promover a boa imagem dos moradores e evitar a procriação de insetos, ratos, baratas e escorpiões. Contribui para que todos respirem um ar limpo, todos cresçam de maneira saudável.

TEMPO DE DECOMPOSIÇÃO DE ALGUNS MATERIAIS		
Papel: 3 a 6 meses	Nylon / Polietileno: mais de 100 anos	Borracha: (Pneus) tempo indeterminado
Caixa de Papelão: 3 anos	Plástico: mais de 100 anos	Metal: (latas) mais de 100 anos
Filtro de Cigarro: 5 anos	Madeira Pintada: mais de 10 anos	Vidro: tempo indeterminado

**MANTER A RUA LIMPA SIGNIFICA RESPEITO AOS VIZINHOS
 E UM FAZER BEM A SAÚDE DE TODOS.**

Participe ou organize Mutirões de Limpeza do Rio das Contas e seus Afluentes em sua cidade. Todo 3º Domingo de cada mês, das 7 as 12 horas.

Apoio: Colaboração: Parceiros:

Proposições e Solicitações a Cerca da Ferrovia Oeste-Leste:

Contrapartidas:

- 1- Implantação de Museus locais em regime de parceria e apoio aos existentes nos municípios, para recebimento dos achados arqueológicos e sua conservação.
- 2- Programas de formação e qualificação de mão de obra local para atendimento do quadro funcional do ferroad.
- 3- Implantação de Comissão Interinstitucional de Acompanhamento do Empreendimento para todas as fases.
- 4- Operação de Vagões de Passegeiros como sendo uma atividade contrapartida social, de relevante benefício.
- 5- Apoio à implantação e manutenção da Vel-Parque Nacional de Boa Nova, com garantia da sua imediata liberação pelo Governo Federal.
- 6- Não implantação de cantinas de obras e locais de mão de obra nos centros urbanos.
- 7- Garantia de doação da infraestrutura, pós-implantação, para Solicitações: municipalidade.

- 1- Cópia da gravação dessa audiência e dos documentos decorrentes.
- 2- Reunião Pública em Ipôus.

Críticas:

1. Indisponibilidade do EIA/RIMA físico na Prefeitura de Ipôus
2. Indisponibilidade de material informativo para todos os interessados.
3. Horário e local inadequados aos interessados

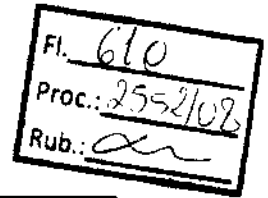


Poder Executivo Municipal

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAGIBÁ

ESTADO DA BAHIA

Rua Chile, 01, Centro, 45.585-000 – pmi221@hotmail.com – (73) 3244-2121/2149/2137
CNPJ 13.701.966/0001-06



Ofício/026/2010/Itagibá-Bahia, 25 de Fevereiro de 2010.

*Recebido na Audiência Pública
da Proc. Ilhéus/BA 27/2/10*

VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A

Setor de Autarquia Norte – SAN, Quadra 03 lote A

Núcleo dos Transportes Salas 1208 a 1248

Brasília - DF

70040-00

Tel: (61) 33158046/33158017

Cecília Lins
Cintia Levita Lins do Bonfim
Coordenadora de Licenciamento
O S nº 34/07 - IBAMA - BA

Prezados Senhores,

O Município de Itagibá, com sede administrativa na Rua Chile, 01, Centro, Itagibá-Bahia, CEP 45.585-000, objetivando atender o quanto solicitado por essa conceituada empresa, no que diz respeito à expedição de declaração em que o local e tipo do empreendimento proposto estão em conformidade com a legislação aplicável ao uso e ocupação do solo, em vigor neste Município, consoante disponibilidade de uma síntese do Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) da Ferrovia da Integração Oeste-Leste (EF-334) trecho Figueirópolis (TO) a Ilhéus (BA), cuidou em atender os reclamos da sociedade, para constituindo uma Comissão de Acompanhamento da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (EF-334), através da Portaria N.º015 de 1º de fevereiro de 2010 (cópia anexa), tendo como atribuição a de determinar procedimentos para a expedição de ato declaratório, constituídas por membros dos diversos segmentos sociais.

A Comissão de Acompanhamento da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (EF-334), após várias reuniões e discussões sobre o assunto, apresentou as seguintes reivindicações (cópia anexa), as quais, solicitamos que sejam registradas nos anais desta Audiência Pública, com vista a mitigar os impactos negativos decorrente do empreendimento naquela localidade:

1. Que seja dada prioridade na medida do possível, quando das contratações de mão de obra, a utilização de pessoal do Município de Itagibá;

EM BRANCO



Poder Executivo Municipal

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAGIBÁ

ESTADO DA BAHIA

Rua Chile, 01, Centro, 45.585-000 – pmi221@hotmail.com – (73) 3244-2121/2149/2137
CNPJ 13.701.966/0001-06

Fl.	611
Proc.	2552/08
Rub.	<i>[assinatura]</i>

2. Que o empreendedor construa o sistema de drenagem de águas fluviais no Distrito de Japomirim, comunidade atingida diretamente pela passagem da ferrovia no Município de Itagibá;
3. Que todos os programas de características antrópicas e bióticas fosse levado ao conhecimento do Conselho Municipal de Meio Ambiente de Itagibá para fins de apresentação de sugestão ao órgão ambiental e ao empreendedor, com vista à melhor aplicar e determinar as políticas mitigadoras dos impactos sócios ambientais.

Atenciosamente,


Dr. Gilson Manoel Fonseca
Prefeito Municipal

C/Cópia para:

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA
SCEN Trecho 2 - Ed. Sede - Cx. Postal nº 09566
Brasília-DF
70818-900
Tel. 61-3316-1212

EM BRANCO

Itagibá-Bahia, 23 de Fevereiro de 2010.

Fl.	612
Proc.:	2552/08
Rub.:	

**Excelentíssimo Senhor,
Dr. GILSON MANOEL FONSECA
Prefeito Municipal de Itagibá
Nesta**

Senhor Prefeito,

A Comissão de Acompanhamento da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (EF-334), legalmente constituída nos termos da Portaria 015 de 1º de fevereiro de 2010, no cumprimento de suas atribuições, após várias reuniões e discussões sobre a expedição de declaração em que o local e tipo do empreendimento proposto estão em conformidade com a legislação aplicável ao uso e ocupação do solo, em vigor neste Município, consoante disponibilidade de uma síntese do Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) da Ferrovia da Integração Oeste-Leste (EF-334) trecho Figueirópolis (TO) a Ilhéus (BA) apresentado pela empresa VALEC – ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A, vem por desta, apresentar as seguintes reivindicações, as quais solicitaram que sejam conduzidas e registradas nos anais da Audiência Pública que se fará realizar na Cidade de Ilhéus-Ba na data de 27 de fevereiro de 2010, com vista a mitigar os impactos negativos decorrente do empreendimento naquela localidade:

1. que seja dada prioridade na medida do possível, quando das contratações de mão de obra, a utilização de pessoal do Município de Itagibá;
2. que o empreendedor construa o sistema de drenagem de águas fluviais no Distrito de Japomirim, comunidade atingida diretamente pela passagem da ferrovia no Município de Itagibá;

Bouab

Pinhas

EM BRANCO

- que todos os programas de características atópicas e bióticas fosse levado ao conhecimento do Conselho Municipal de Meio Ambiente de Itagibá para fins de apresentação de sugestão ao órgão ambiental e ao empreendedor, com vista à melhor aplicar e determinar as políticas mitigadoras dos impactos sócios ambientais.

Atenciosamente,

Comissão de Acompanhamento da Ferrovia de Integração Oeste-Leste(EF-334) - Membros Titulares

[assinatura]

1-Zenildo de Jesus Santos – Secretário Municipal de Meio Ambiente

[assinatura]

2-Carlos José Galvão Vianna Filho – Instituto Bem-Te-Vi

[assinatura]

3-Dulciane Barreto – Instituto Sofrê

[assinatura]

4-Valdeci Cardoso – Câmara Municipal de Vereadores

[assinatura]

5-Jomar Antonio Sá Moura – Secretário Municipal de Agricultura

[assinatura]

6-João Bispo de Souza Neto – Sindicato dos Trabalhadores Rurais

[assinatura]

7-Maria da Conceição Santos de Sá – Associação CVI

[assinatura]

8-Bruno Gusmão Santos – Instituto Novo Rumo

EM BRANCO

Fl. 614
Proc.: 2552/08
Rub.: *ar*

* Patricia Nascimento Miranda

9-Patricia Nascimento Miranda – Representante Sec.Educação

P. Nascimento

10-Maria Lucélia Silva Santos – Representante Sec. Social

Kira Gomes Souza

11-Kira Gomes Souza – Representante Sec. Saúde

Asnyla F. Vale

12-Astrogildo Silva Barbosa – Secretário Municipal de Infra-estrutura

* *Gerson Rocha Passos*

13-Gerson Rocha Passos – Associação ASBEJ –Japomirim

* *Antonio Carlos de Jesus*

14-Antonio Carlos de Jesus – Associação dos Sem Teto de Japomirim

EM BRANCO



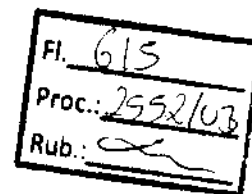
Poder Executivo Municipal

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAGIBÁ

ESTADO DA BAHIA

Rua Chile, 01, Centro, 45.585-000 - gabinete@itagiba.ba.gov.br - (73) 3244-2121/2149/2137

CNPJ 13.701.966/0001-06



Portaria nº.015 de 01 de Fevereiro de 2010.

Cria Grupo de Trabalho para determinar procedimentos para expedição de ato declaratório por parte do Município de Itagibá, Estado da Bahia, de que o local e tipo do empreendimento Ferrovia da Integração Oeste-Leste (EF-334) trecho Figueirópolis (TO) a Ilhéus (BA) relativo à área de interferência do território do Município proposto pela empresa VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. - estão em conformidade com a legislação aplicável ao uso e destino do solo, em vigor neste Município.

O Prefeito Municipal de Itagibá, Estado da Bahia, no uso de suas atribuições legais;

Considerando a legislação vigente no Município pertinente e aplicável à matéria;

Considerando o interesse da comunidade local e das entidades civis organizadas do Município de Itagibá-Bahia em acompanhar, fiscalizar e propor sugestões quando da apresentação do Relatório de Impacto Ambiental-RIMA da construção da Ferrovia da Integração Oeste-Leste (EF-334) trecho Figueirópolis (TO) a Ilhéus (BA), cujo empreendimento gerará impactos negativos ao meio ambiente;

Considerando as discussões levantadas pela sociedade quanto à construção da referido empreendimento;

Considerando a necessidade de se estabelecer procedimentos para o processo de expedição de atos administrativos por parte do Poder Executivo Municipal, necessário à obtenção da licença ambiental por parte da empresa VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.;

Considerando a necessidade de assegurar a qualidade dos serviços e o inteiro teor das medidas mitigadoras sobre os impactos negativos ao meio ambiente, tanto no aspecto antrópico como biótico, de modo a estabelecer condições seguras para seu uso sustentável, por meio de interferências ambientalmente adequadas;

Considerando as normas e procedimentos expedidos pelo CONAMA, que dispõe sobre as diretrizes gerais para avaliação do RIMA - Relatório de Impacto Ambiental por parte dos órgãos e da sociedade situada na área de interferência direta e indireta do empreendimento;

EM BRANCO



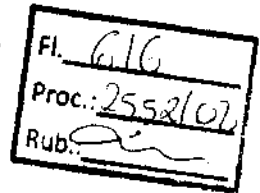
Poder Executivo Municipal

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAGIBÁ

ESTADO DA BAHIA

Rua Chile, 01, Centro, 45.585-000 – gabinete@itagiba.ba.gov.br – (73) 3244-2121/2149/2137

CNPJ 13.701.966/0001-06



RESOLVE:

Artigo 1º - Constituir junto à Secretaria Municipal de Meio Ambiente, Grupo de Trabalho incumbido de estudar, solicitar informações, analisar, averiguar, propor, sugerir adequações ou modificações apresentadas no Relatório de Impacto Ambiental-RIMA, para determinar procedimentos para expedição de ato declaratório por parte do Município de Itagibá, Estado da Bahia, de que o local e tipo do empreendimento Ferrovia da Integração Oeste-Leste (EF-334) trecho Figueirópolis (TO) a Ilhéus (BA) relativo à área de inferência do território do Município proposto pela empresa VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., estão em conformidade com a legislação aplicável ao uso e ocupação do solo, em vigor neste Município.

Artigo 2º - O Grupo de Trabalho será integrado por:

- I. **Representante da Secretaria Municipal de Meio Ambiente**
Titular: Zenildo de Jesus Santos;
Suplente: Isabel Cristina Santos de Almeida;
- II. **Representante da Secretaria Municipal de Infra-estrutura**
Titular: Astrogildo Silva Barbosa;
Suplente: Djalma Santana Nascimento;
- III. **Representante da Secretaria Municipal da Educação e Cultura**
Titular: Patricia Nascimento Miranda
Suplente: Judival Ferreira de Souza
- IV. **Representante da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social**
Titular: Maria Lucélia Silva Santos
Suplente: Jozilane Marques Souza;
- V. **Representante da Secretaria Municipal de Saúde**
Titular: Kira Gomes Souza
Suplente: Alessandro Santos de Jesus
- VI. **Representante da Secretaria Municipal da Agricultura**
Titular: Jomar Antonio de Sá Moura
Suplente: Valmir dos Santos Rodrigues
- VII. **Representante Câmara Municipal de Itagibá**
Titular: Valdeci Cardoso de Jesus
Suplente: Willians Moreira dos Santos
- VIII. **Representante do Instituto Socioambiental Sofrê**
Titular: Dulciane Barreto;
Suplente: Milton Souza Nascimento;

EM BRANCO



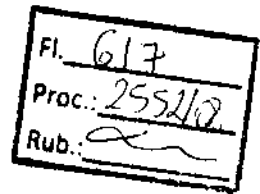
Poder Executivo Municipal

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAGIBÁ

ESTADO DA BAHIA

Rua Chila, 01, Centro, 45.585-000 – gabinete@itagiba.ba.gov.br – (73) 3244-2121/2149/2137

CNPJ 13.701.966/0001-06



IX. Representante do Instituto Bem-te-vi de Ação Socioambiental
Titular: Carlos José Galvão Vianna Filho;
Suplente: Mauricio de Oliveira;

X. Representante da ASBEJ
Titular: Gerson Rocha Passos;
Suplente: Antonio Alves Guimarães Filho;

XI. Representante da CVI
Titular: Maria da Conceição Santos Sá;
Suplente: Judson Santos de Jesus;

XII. Representante da Associação dos Sem Tetos de Japomerim
Titular: Antonio Carlos de Jesus;
Suplente: Renato Santos Cardoso;

XIII. Representante do Instituto Novo Rumo
Titular: Bruno Gusmão Santos;
Suplente: José Roberto Novais Santos

XIV. Representante do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Itagibá
Titular: João Bispo de Souza Neto
Suplente: Leonício Souza Nunes

§ 1º - Os dirigentes titulares das respectivas entidades deverão indicar os nomes dos participantes do Grupo de Trabalho junto à Secretária Municipal de Meio Ambiente.

§ 2º - A Coordenação do Grupo de Trabalho será de responsabilidade da Secretaria Municipal de Meio Ambiente, a qual poderá convidar outras entidades públicas e privadas para participar do desenvolvimento das tarefas.

§ 3º - Os membros do Grupo de Trabalho exercerão as atividades designadas sem prejuízo das suas atribuições habituais.

§ 4º - Na primeira reunião será discutido o Plano de Trabalho, visando o funcionamento do Grupo de Trabalho em cumprimento ao seu objetivo.

§ 5º - O Grupo de Trabalho deverá apresentar ao Prefeito Municipal relatório conclusivo recomendatório quanto à expedição de ato administrativo por parte do Poder Executivo Municipal, de que o local e tipo do empreendimento Ferrovia da Integração Oeste-Leste (EF-334) trecho Figueirópolis (TO) a Ilhéus (BA) relativo à área de interferência do território do Município

EM BRANCO



Poder Executivo Municipal

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAGIBÁ

ESTADO DA BAHIA

Rua Chile, 01, Centro, 45.585-000 – gabinete@itagiba.ba.gov.br – (73) 3244-2121/2149/2137

CNPJ 13.701.966/0001-06


Fl.	613
Proc.:	2952/07
Rub.:	

proposto pela empresa VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., estão em conformidade com a legislação aplicável ao uso e ocupação do solo, em vigor neste Município.

§ 6º - O Grupo de Trabalho terá o prazo de até 15 (quinze) dias da publicação desta Portaria, para apresentar ao Prefeito Municipal o relatório mencionado no parágrafo anterior.

Artigo 3º - Esta Portaria entra em vigor a partir da data de sua publicação.

Gabinete do Prefeito Municipal de Itagibá, Estado da Bahia, em 01 de fevereiro de 2010.


Dr. Gilson Manoel Fonseca
Prefeito Municipal

EM BRANCO



Associação de Moradores da Vila Juerana-Amorviju

Fundada em 02 de março de 1971 - CGC. 40.740.151-0001-09

Utilidade Pública - Decreto.....de.....

Afilada a FAMI e a REDECOM

Fl.	619
Proc.	2552/08
Rub.	

Excelentíssimo Representante do IBAMA
Coordenador da Audiência Pública da FIOL
Ilhéus - Bahia

Assunto: Audiência Pública do licenciamento ambiental da Ferrovia Oeste Leste

Sr. Coordenador,

A audiência pública do Licenciamento Ambiental da Ferrovia Oeste-Leste, previamente marcada para o dia 27 de fevereiro de 2010, às 19:00 horas, no Centro de Convenções, na Av. Soares Lopes, s/n - Centro - Ilhéus - BA, que devido ao dia e horário de sua realização não possibilitará a participação popular, considerando que no dia de sábado a maioria dos moradores de nossa comunidade chegam a Ilhéus logo pela manhã para comercialização de seus produtos, retornando às comunidades ao meio-dia. Soma-se a isto a precariedade do transporte público que atende às comunidades rurais no período noturno, inviabilizando o comparecimento da maioria dos moradores de participarem do processo de licenciamento de uma obra de grande interesse para o futuro dessas comunidades de trabalhadores do campo.

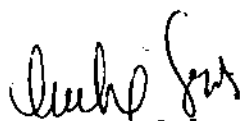
O referido empreendimento afetará além do município de Ilhéus todas as localidades, inclusive a Vila Juerana, constantes do Edital de n.º 05, publicado no D.O.U. do dia 8 de janeiro de 2010 enquanto as Audiências Públicas só acontecerão nos município de Conceição do Tocantis/TO, em Brumado/BA e em Ilhéus/BA.

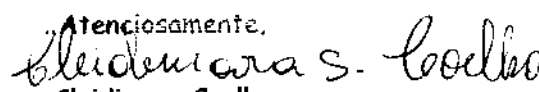
Diante do exposto vêm solicitar de V.Exª., providências no sentido de cancelamento da referida audiência pública, indicando a sua realização em dia e horário que viabilize a ampla participação da população e ainda viabilizando o transporte para estas populações a fim de comparecerem exercendo a sua cidadania. Além disso solicitamos, caso a Audiência seja realizada, que conste em Ata esta solicitação, em respeito às Comunidades prejudicadas.

Anexamos a este documento, cópia de ofício protocolado no Ministério Público Federal e dos ofícios das Comunidades que se sentem prejudicadas.

Certos de que o IBAMA, que é responsável, principalmente, pela execução da Política Nacional do Meio Ambiente e desenvolve atividades para a preservação e conservação do patrimônio natural, exercendo o controle e a fiscalização sobre o uso dos recursos naturais e suas atividades, para o licenciamento deste empreendimento, acatará o que estamos solicitando

Recebido na AP da
FIOL, Ilhéus 27/2/10


Cintia Levita Lins do Bonfim
Coordenadora de Licenciamento
O.S. nº 34/07 - IBAMA - BA

Atenciosamente,

Cleidimara Coelho

EM BRANCO



Associação de Moradores da Vila Juerana-Amorviju

Fundada em 02 de março de 1971 - CGC. 40.740.151/0001-09

Utilidade Pública - Decreto.....de.....

Filiada a FAMI e a REDECOM

Fl.	620
Proc.	2552/08
Rub.	<i>[assinatura]</i>

RELAÇÃO DE LOCALIDADES DIRETAMENTE AFETADAS PELA FERROVIA OESTE LESTE

IBAMA-Sede - SCEN Trecho 2, Ed. Sede do IBAMA, Brasília-DF;
Superintendência do IBAMA no Estado de Tocantins - Qd. 102 sul, Conj. 1, Lote 05, Avenida Joaquim
Teotério Segurado, Palmas-TO;
Escritório Regional do IBAMA em Gurupi - Avenida Piauí, nº 2.090, Centro, Gurupi-TO;
Superintendência do IBAMA no Estado da Bahia - Avenida Juracy Magalhães Júnior, Nº 608 - Rio
Vermelho, Salvador-BA;
Gerência Executiva do IBAMA em Barreiras - Rua Ceará, nº 91, Bairro Vila Regina, Barreiras-BA;
Escritório Regional do IBAMA em Bom Jesus da Lapa - Avenida Manoel Novaes, s/n, Codevasf, Bom Jesus
da Lapa-BA;
Escritório Regional do IBAMA em Ilhéus - Praça Cairu, s/n, Ed. Ceploc, Centro, Ilhéus-BA;
Escritório Regional do IBAMA em Vitória da Conquista - Avenida Presidente Dutra, nº 702, Bairro
Departamento, Vitória da Conquista-BA;
Secretaria de Meio Ambiente do Estado da Bahia - Avenida Luís Viana Filho, 3ª Avenida, nº 390,
Plataforma IV, Ala Norte, Centro Administrativo da Bahia, Salvador-BA;
Secretaria de Recursos Hídricos e Meio Ambiente do Estado do Tocantins - Qd. 103 Norte, Rua NO 11, nº
32, Palmas-TO;
Prefeitura Municipal de Alvorada - Rua 7 de Setembro s/n, Alvorada-TO;
Prefeitura Municipal de Arraias - Rua Cel. Otávio Magalhães, 01, 1º andar, Centro, Arraias-TO;
Prefeitura Municipal de Aurora do Tocantins - Praça Zuza Tavares s/n, Centro, Aurora do Tocantins-TO;
Prefeitura Municipal de Combinado - Avenida Principal 386, Combinado-TO;
Prefeitura Municipal de Conceição do Tocantins - Rua Coronel José Leal, nº 12, Centro, Conceição do
Tocantins-TO;
Prefeitura Municipal de Figueirópolis - Av. Bernardo Sayão, Centro, Figueirópolis-TO;
Prefeitura Municipal de Gurupi - Rua 14 de Novembro, nº 1500, Centro, Gurupi-TO;
Prefeitura Municipal de Lavandeira - Av. Aírton Sena, Centro, Lavandeira-TO;
Prefeitura Municipal de Novo Alegre - Rua 12 de Março, Qd. 7, Lt. 3, Novo Alegre-TO;
Prefeitura Municipal de Paranã - Praça da Bandeira, nº 210, Centro, Paranã-TO;
Prefeitura Municipal de Peixe - Av Pedro L Teixeira, nº 551, Setor Central, Peixe-TO;
Prefeitura Municipal de Ponte Alta do Bom Jesus - Avenida Brasília, s/nº, Ponte Alta do Bom Jesus-TO;
Prefeitura Municipal de Sucupira - Av Jacarandá, s/n, Setor Central, Sucupira- TO ;
Prefeitura Municipal de Taguatinga - Rua Dom Pedro II s/n, Centro, Taguatinga-TO;

EM BRANCO



Associação de Moradores da Vila Juerana-Amorviju

Fundada em 02 de março de 1971. CGC. 40.740.151.0001-09

Utilidade Pública Decreto.....de.....

Filiada a FAMI e a REDECOM

Fl.	621
Proc.:	2592/08
Rub.:	

Prefeitura Municipal de Taipas do Tocantins - Rua Vitória Alves Monteiro s/n, Centro, Taipas do Tocantins-TO;

Prefeitura Municipal de Campos Belos - Praça Matriz, nº1 quadra 01 lote 01 Central, Campos Belos-GO;

Prefeitura Municipal de Aiquara - Praça Juracy Magalhães, nº 02, Centro, Aiquara-BA;

Prefeitura Municipal de Aracatu - Rua Libério Alves Maia, nº 37, Centro, Aracatu-BA;

Prefeitura Municipal de Aurelino Leal - Presidente Médici s/n, Centro, Aurelino Leal-BA;

Prefeitura Municipal de Barra da Estiva - Rua Dr. João Moises de Oliveira, 01, Centro, Barra da Estiva-BA;

Prefeitura Municipal de Barra do Rocha - Rua Maria Oliveira Bittencourt s/n, Barra do Rocha-BA;

Prefeitura Municipal de Barreiras - Av. Clériston Andrade, 729, Centro, Barreiras-BA;

Prefeitura Municipal de Barro Preto - Praça Tenente Osório Batista s/n, Centro, Barro Preto-BA;

Prefeitura Municipal de Bom Jesus da Lapa - Rua JJ Seabra s/n, Centro, Bom Jesus da Lapa-BA;

Prefeitura Municipal de Brumado - Praça Cel. Zeca Leite, nº 415, Centro, Brumado-BA;

Prefeitura Municipal de Caculé - Rua Rui Barbosa, 26, Caculé-BA;

Prefeitura Municipal de Caetité - Praça Dr. Deocleciano Teixeira, 08, Centro, Caetité-BA;

Prefeitura Municipal de Carinhanha - Praça Dep. Henrique Brito, nº 1, Centro, Carinhanha-BA;

Prefeitura Municipal de Contendas do Sincorá - Praça Municipal, 100, Centro, Contendas do Sincorá-BA;

Prefeitura Municipal de Coribe - Rua Bandeirantes, nº 285, Centro, Coribe-BA;

Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Recursos Hídricos de Correntina - Rua da Chácara, 445, Bairro Antônio F. Barbosa, Correntina-BA;

Prefeitura Municipal de Dom Basílio - Rua Manoel Araújo, 01, Centro, Dom Basílio-BA;

Prefeitura Municipal de Gongogi - Rua D. Eduardo Herberold, 17, Centro, Gongogi-BA;

Prefeitura Municipal de Guanambi - Praça Henrique Pereira Donato, 90, Centro, Guanambi-BA;

Prefeitura Municipal de Ibiassucê - Praça Oliveira Brito, 200, Centro, Ibiassucê-BA;

Prefeitura Municipal de Ibirapitanga - Praça Manoel Jorge e Silva, 38, Ibirapitanga-BA;

Prefeitura Municipal de Igaporã - Praça Bernardo Brito, 430, Igaporã-BA;

Prefeitura Municipal de Ilhéus - Praça JJ Seabra s/n, Palácio Paranaguá, Centro, Ilhéus-BA;

Prefeitura Municipal de Ipiáú - Rua Ângelo Jaqueira, nº 01, Centro, Ipiáú-BA;

Prefeitura Municipal de Iramaia - Praça da Bandeira, 14, Centro, Iramaia-BA;

Prefeitura Municipal de Itabuna - Avenida Princesa Isabel, nº 678, São Caetano, Itabuna-BA;

Prefeitura Municipal de Itacaré - Rua Rui Barbosa, 11, Centro, Itacaré-BA;

Prefeitura Municipal de Itagi - Praça Lomanto Jr. 03, Centro, Itagi-BA;

Prefeitura Municipal de Itagibá - Rua Chile 01, centro, Itagibá-BA;

Prefeitura Municipal de Itajuípe - Praça Adonias Filho nº 16, Centro, Itajuípe-BA;

Prefeitura Municipal de Ituaçu - Praça Gilberto Gil s/n, Ituaçu-BA;

Prefeitura Municipal de Jaborandi - Av. Francisco Moreira Alves, 45, Jaborandi-BA;

Prefeitura Municipal de Jequié - Praça Duque de Caxias s/n, Jequié-BA;

Prefeitura Municipal de Jitaúna - Av. Lomanto Júnior, nº 14, Centro, Jitaúna-BA;

Prefeitura Municipal de Lagoa Real - Avenida Santa Maria, nº 222, Centro, Lagoa Real-BA;

Prefeitura Municipal de Livramento de Nossa Senhora - Praça D. Hélio Pascoal, 94, Centro, Livramento de Nossa Senhora-BA;

Prefeitura Municipal de Luís Eduardo Magalhães - Rua Clesriston Andrade s/n, qd F, It 6, Luís Eduardo Magalhães-BA;

EM BRANCO

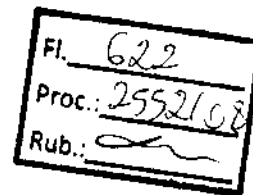


**ASSOCIAÇÃO DOS MORADORES DO
BAIRRO DO SÃO MIGUEL**

CNPJ 04.831.115/0001-89

Utilidade Pública: Lei Municipal nº. 2.961, de 20/06/2002.

Ilhéus (Ba), 27 de fevereiro de 2010.
Ofício 2010/003



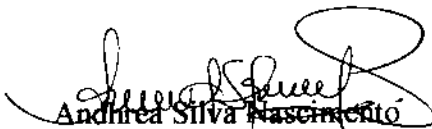
Excelentíssima Senhora Doutora
MM. Promotora Pública Federal Flávia Arruti
Ministério Público Federal
Ilhéus - Bahia

Assunto: Audiência Pública do Licenciamento Ambiental da Ferrovia Leste Oeste

MM. Promotora,

A audiência pública do Licenciamento Ambiental da Ferrovia Oeste-Leste, previamente marcada para o dia 27 de fevereiro de 2010, às 19h00min, no Centro de Convenções, na Av. Soares Lopes, s/n – Centro – Ilhéus – BA, que devido ao dia e horário de sua realização não possibilitará a participação popular, considerando que dia de sábado a maioria dos moradores de nossa comunidade chegam a Ilhéus logo pela manhã para comercialização de seus produtos, retornando à comunidade ao meio-dia. Soma-se a isto que o transporte público que atende à comunidade sai de Ilhéus às 20h30min, inviabilizando o comparecimento da maioria dos moradores de participarem do processo de licenciamento de uma obra de grande interesse para o futuro da sua comunidade.

Atenciosamente,


Andriela Silva Nascimento
Presidente

EM BRANCO

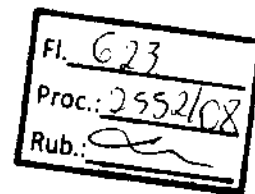


Associação de Moradores da Vila Juerana-Amorvilju

Fundada em 02 de março de 1971 | CGC. 40.740.151/0001-09

Utilidade Pública Decreto.....de.....

Filiada a FAMI e a REDECOM



Ofício

Ilhéus, 26 de fevereiro de 2010

Excelentíssima Senhora Doutora
MM. Promotora Pública Federal Flávia Arruti
Ministério Público Federal
Ilhéus - Bahia

Assunto: audiência pública do licenciamento ambiental da Ferrovia Leste Oeste

MM. Promotora,

A audiência pública do Licenciamento Ambiental da Ferrovia Oeste-Leste, previamente marcada para o dia 27 de fevereiro de 2010, às 19:00 horas, no Centro de Convenções, na Av. Soares Lopes, s/n - Centro - Ilhéus - BA, que devido ao dia e horário de sua realização não possibilitará a participação popular, considerando que dia de sábado a maioria dos moradores de nossa comunidade chegam a Ilhéus logo pela manhã para comercialização de seus produtos, retornando à comunidade ao meio-dia. Soma-se a isto a precariedade do transporte público que atende à comunidade no período noturno, inviabilizando o comparecimento da maioria dos moradores de participarem do processo de licenciamento de uma obra de grande interesse para o futuro da sua comunidade.

Cleidemara S. Coelho
Presidente -- (073) 9141-8418
Contatos - 3656-7038 ou 3656-7062

EM BRANCO

Moradores do litoral Norte de Ilhéus

Fl.	624
Proc.	2552108
Rub.	<i>or</i>

Ilhéus, 26 de fevereiro de 2010

Ofício

Excelentíssima Senhora Doutora
MM. Promotora Pública Federal Flávia Arruti
Ministério Público Federal
Ilhéus - Bahia

Assunto: audiência pública do licenciamento ambiental da Ferrovia Leste Oeste

MM. Promotora,

A audiência pública do Licenciamento Ambiental da Ferrovia Oeste-Leste, previamente marcada para o dia 27 de fevereiro de 2010, às 19:00 horas, no Centro de Convenções, na Av. Soares Lopes, s/n – Centro – Ilhéus – BA, que devido ao dia e horário de sua realização não possibilitará a participação popular, considerando que dia de sábado a maioria dos moradores de nossa comunidade chegam a Ilhéus logo pela manhã para comercialização de seus produtos, retornando à comunidade ao meio-dia. Soma-se a isto a precariedade do transporte público que atende à comunidade no período noturno, inviabilizando o comparecimento da maioria dos moradores de participarem do processo de licenciamento de uma obra de grande interesse para o futuro da sua comunidade.

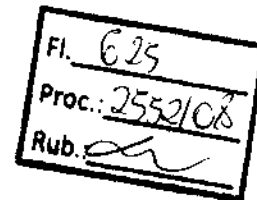
Nome..... *Schweilene Maria Silva*

..... *Schweilene Maria Silva*

Assinatura

EM BRANCO

Moradores do litoral Norte de Ilhéus



Ofício

Ilhéus, 26 de fevereiro de 2010

Excelentíssima Senhora Doutora
MM. Promotora Pública Federal Flávia Arruti
Ministério Público Federal
Ilhéus - Bahia

Assunto: audiência pública do licenciamento ambiental da Ferrovia Leste Oeste

MM. Promotora,

A audiência pública do Licenciamento Ambiental da Ferrovia Oeste-Leste, previamente marcada para o dia 27 de fevereiro de 2010, às 19:00 horas, no Centro de Convenções, na Av. Soares Lopes, s/n – Centro – Ilhéus – BA, que devido ao dia e horário de sua realização não possibilitará a participação popular, considerando que dia de sábado a maioria dos moradores de nossa comunidade chegam a Ilhéus logo pela manhã para comercialização de seus produtos, retornando à comunidade ao meio-dia. Soma-se a isto a precariedade do transporte público que atende à comunidade no período noturno, inviabilizando o comparecimento da maioria dos moradores de participarem do processo de licenciamento de uma obra de grande interesse para o futuro da sua comunidade.

Nome.....

Gilmar Araújo de Jesus

Gilmar Araújo de Jesus
Assinatura

EM BRANCO



Moradores do litoral Norte de Ilhéus

Fl.	626
Proc.:	2552/08
Rub.:	<i>an</i>

Ofício

Ilhéus, 26 de fevereiro de 2010

Excelentíssima Senhora Doutora
MM. Promotora Pública Federal Flávia Arruti
Ministério Público Federal
Ilhéus - Bahia

Assunto: audiência pública do licenciamento ambiental da Ferrovia Leste Oeste

MM. Promotora,

A audiência pública do Licenciamento Ambiental da Ferrovia Oeste-Leste, previamente marcada para o dia 27 de fevereiro de 2010, às 19:00 horas, no Centro de Convenções, na Av. Soares Lopes, s/n - Centro - Ilhéus - BA, que devido ao dia e horário de sua realização não possibilitará a participação popular, considerando que dia de sábado a maioria dos moradores de nossa comunidade chegam a Ilhéus logo pela manhã para comercialização de seus produtos, retornando à comunidade ao meio-dia. Soma-se a isto a precariedade do transporte público que atende à comunidade no período noturno, inviabilizando o comparecimento da maioria dos moradores de participarem do processo de licenciamento de uma obra de grande interesse para o futuro da sua comunidade.


Nome.....ANGELA OLIVEIRA DOS SANTOS.....

Angela Oliveira dos Santos
.....
Assinatura

EM BRANCO



Associação de Moradores e Moradoras da Beira Rio da Represa
CNPJ 11427365/0001-13

Fl. 627
Proc.: 2552/08
Rub.: 

Ofício nº 001/2010


Ilhéus, 25 de fevereiro de 2010

Excelentíssima Senhora Doutora
MM. Promotora Pública Federal Flávia Arruti
Ministério Público Federal
Ilhéus - Bahia

Assunto: audiência pública do licenciamento ambiental da Ferrovia Leste Oeste

MM. Promotora,

A audiência pública do Licenciamento Ambiental da Ferrovia Oeste-Leste, previamente marcada para o dia 27 de fevereiro de 2010, às 19:00 horas, no Centro de Convenções, na Av. Soares Lopes, s/n - Centro - Ilhéus - BA, que devido ao dia e horário de sua realização não possibilitará a participação popular, considerando que dia de sábado a maioria dos moradores de nossa comunidade chegam a Ilhéus logo pela manhã para comercialização de seus produtos, retornando à comunidade ao meio-dia. Soma-se a isto que o transporte público que atende à comunidade sai de Ilhéus às 20:30h, inviabilizando o comparecimento da maioria dos moradores de participarem do processo de licenciamento de uma obra de grande interesse para o futuro da sua comunidade.


Presidente da Associação

MARCEL DOS SANTOS SILVA
CPF: 840.004.575,00

EM BRANCO

ASSOCIAÇÃO DOS PESCADORES DO POVOADO DE SERRA GRANDE

Fl.	628
Proc.	255207
Rub.	<i>ar</i>

Ofício nº 001/2010

Ilhéus, 25 de fevereiro de 2010

Excelentíssima Senhora Doutora
MM. Promotora Pública Federal Flávia Arruti
Ministério Público Federal
Ilhéus – Bahia

Assunto: audiência pública do licenciamento ambiental da Ferrovia Leste Oeste

Digníssimo Sr. Presidente,

A audiência pública do Licenciamento Ambiental da Ferrovia Oeste-Leste, previamente marcada para o dia 27 de fevereiro de 2010, às 19:00 horas, no Centro de Convenções, na Av. Soares Lopes, s/n – Centro – Ilhéus – BA, que devido ao dia e horário de sua realização não possibilitará a participação popular, considerando que dia de sábado a maioria dos moradores de nossa comunidade chegam a Ilhéus logo pela manhã para comercialização de seus produtos, retornando à comunidade ao meio-dia. Soma-se a isto que o transporte público que atende à comunidade sai de Ilhéus às 20:30h, inviabilizando o comparecimento da maioria dos moradores de participarem do processo de licenciamento de uma obra de grande interesse para o futuro da sua comunidade.

Valdelice Maria dos Santos
Presidente da Associação

VALDELICE MARIA DOS SANTOS
RG. 2372288

EM BRANCO



Fl.	629
Proc.:	2552/08
Rub.:	<i>am</i>

Movimento de Luta Pela Terra - MLT - Bahia.
Coordenação Regional

Ofício nº 001/2010

Ilhéus, 25 de fevereiro de 2010

Excelentíssima Senhora Doutora
MM. Promotora Pública Federal Flávia Arruti
Ministério Público Federal
Ilhéus - Bahia

Assunto: audiência pública do licenciamento ambiental da Ferrovia Leste Oeste

MM. Promotora,

A audiência pública do Licenciamento Ambiental da Ferrovia Oeste-Leste, previamente marcada para o dia 27 de fevereiro de 2010, às 19:00 horas, no Centro de Convenções, na Av. Soares Lopes, s/n - Centro - Ilhéus - BA, que devido ao dia e horário de sua realização não possibilitará a participação popular, considerando que dia de sábado a maioria dos moradores de nossa comunidade chegam a Ilhéus logo pela manhã para comercialização de seus produtos, retornando à comunidade ao meio-dia. Soma-se a isto a precariedade do transporte público que atende às comunidades rurais no período noturno, inviabilizando o comparecimento da maioria dos moradores de participarem do processo de licenciamento de uma obra de grande interesse para o futuro dessas comunidades de trabalhadores do campo.

Diante do exposto vêm solicitar de V.Exª., providências no sentido de cancelamento da referida audiência pública, indicando a sua realização em dia e horário que viabilize a ampla participação da população.

Adelício Barbosa dos Santos - RG 13.429.719 - SSP-BA
Adelício Barbosa dos Santos - Coordenador Regional

EM BRANCO

Fl. 630
Proc.: 2552108
Rub.: *dr*

Associação Agrícola do Projeto de Assentamento Nova Jerusalém
- Itariri - Ilhéus - BA
CNPJ 03113702/0001-70

Ofício nº 001/2010

Ilhéus, 25 de fevereiro de 2010

Excelentíssima Senhora Doutora
MM. Promotora Pública Federal Flávia Arruti
Ministério Público Federal
Ilhéus - Bahia


Assunto: audiência pública do licenciamento ambiental da Ferrovia Leste Oeste

MM. Promotora,

A audiência pública do Licenciamento Ambiental da Ferrovia Oeste-Leste, previamente marcada para o dia 27 de fevereiro de 2010, às 19:00 horas, no Centro de Convenções, na Av. Soares Lopes, s/n - Centro - Ilhéus - BA, que devido ao dia e horário de sua realização não possibilitará a participação popular, considerando que dia de sábado a maioria dos moradores de nossa comunidade chegam a Ilhéus logo pela manhã para comercialização de seus produtos, retomando à comunidade ao meio-dia. Soma-se a isto que o transporte público que atende à comunidade sai de Ilhéus às 20:30h, inviabilizando o comparecimento da maioria dos moradores de participarem do processo de licenciamento de uma obra de grande interesse para o futuro da sua comunidade.

José Roberto Rocha dos Santos
José Roberto Rocha dos Santos
Presidente

EM BRANCO

Fl.	631
Proc.:	2552/08
Rub.:	

Projeto de Assentamento Fábio Henrique – Ilhéus - BA

Ofício nº 001/2010

Ilhéus, 25 de fevereiro de 2010

Excelentíssima Senhora Doutora
MM. Promotora Pública Federal Flávia Arruti
Ministério Público Federal
Ilhéus - Bahia

Assunto: audiência pública do licenciamento ambiental da Ferrovia Leste Oeste

MM. Promotora,

A audiência pública do Licenciamento Ambiental da Ferrovia Oeste-Leste, previamente marcada para o dia 27 de fevereiro de 2010, às 19:00 horas, no Centro de Convenções, na Av. Soares Lopes, s/n – Centro – Ilhéus – BA, que devido ao dia e horário de sua realização não possibilitará a participação popular, considerando que dia de sábado a maioria dos moradores de nossa comunidade chegam a Ilhéus logo pela manhã para comercialização de seus produtos, retomando à comunidade ao meio-dia. Soma-se a isto a precariedade do transporte público que atende à comunidade no período noturno, inviabilizando o comparecimento da maioria dos moradores de participarem do processo de licenciamento de uma obra de grande interesse para o futuro da sua comunidade.



Presidente

EM BRANCO

Fl.	632
Proc.:	2552/08
Rub.:	<i>an</i>

Associação dos Pequenos Produtores e Produtoras do Valão
Ilhéus - BA

Ofício nº 001/2010

Ilhéus, 25 de fevereiro de 2010

Excelentíssima Senhora Doutora
MM. Promotora Pública Federal Flávia Arruti
Ministério Público Federal
Ilhéus - Bahia

Assunto: audiência pública do licenciamento ambiental da Ferrovia Leste Oeste

MM. Promotora,

A audiência pública do Licenciamento Ambiental da Ferrovia Oeste-Leste, previamente marcada para o dia 27 de fevereiro de 2010, às 19:00 horas, no Centro de Convenções, na Av. Soares Lopes, s/n – Centro – Ilhéus – BA, que devido ao dia e horário de sua realização não possibilitará a participação popular, considerando que dia de sábado a maioria dos moradores de nossa comunidade chegam a Ilhéus logo pela manhã para comercialização de seus produtos, retornando à comunidade ao meio-dia. Soma-se a isto que o transporte público que atende à comunidade sai de Ilhéus às 20:30h, inviabilizando o comparecimento da maioria dos moradores de participarem do processo de licenciamento de uma obra de grande interesse para o futuro da sua comunidade.

Bláide Silva de Oliveira

Presidente
RG. 865713111

EM BRANCO

Fl.	633
Proc.:	2552108
Rub.:	<i>[assinatura]</i>

Movimento de Luta Pela Terra – Ilhéus - BA

Ofício nº 001/2010

Ilhéus, 25 de fevereiro de 2010

Excelentíssima Senhora Doutora
MM. Promotora Pública Federal Flávia Arruti
Ministério Público Federal
Ilhéus - Bahia

Assunto: audiência pública do licenciamento ambiental da Ferrovia Leste Oeste

MM. Promotora,

A audiência pública do Licenciamento Ambiental da Ferrovia Oeste-Leste, previamente marcada para o dia 27 de fevereiro de 2010, às 19:00 horas, no Centro de Convenções, na Av. Soares Lopes, s/n – Centro – Ilhéus – BA, que devido ao dia e horário de sua realização não possibilitará a participação popular, considerando que dia de sábado a maioria dos moradores de nossa comunidade chegam a Ilhéus logo pela manhã para comercialização de seus produtos, retomando à comunidade ao meio-dia. Soma-se a isto a precariedade do transporte público que atende à comunidade no período noturno, inviabilizando o comparecimento da maioria dos moradores de participarem do processo de licenciamento de uma obra de grande interesse para o futuro da sua comunidade.

Adelino Barbosa dos Santos
Coordenador Regional

EM BRANCO

Projeto de Assentamento João Amazonas – Ilhéus - BA

Fl.	634
Proc.	2552/08
Rub.	<i>[assinatura]</i>

Ofício nº 001/2010

Ilhéus, 25 de fevereiro de 2010

Excelentíssima Senhora Doutora
MM. Promotora Pública Federal Flávia Arruti
Ministério Público Federal
Ilhéus - Bahia

Assunto: audiência pública do licenciamento ambiental da Ferrovia Leste Oeste

MM. Promotora,

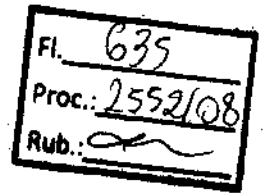
A audiência pública do Licenciamento Ambiental da Ferrovia Oeste-Leste, previamente marcada para o dia 27 de fevereiro de 2010, às 19:00 horas, no Centro de Convenções, na Av. Soares Lopes, s/n – Centro – Ilhéus – BA, que devido ao dia e horário de sua realização não possibilitará a participação popular, considerando que dia de sábado a maioria dos moradores de nossa comunidade chegam a Ilhéus logo pela manhã para comercialização de seus produtos, retornando à comunidade ao meio-dia. Soma-se a isto a precariedade do transporte público que atende à comunidade no período noturno, inviabilizando o comparecimento da maioria dos moradores de participarem do processo de licenciamento de uma obra de grande interesse para o futuro da sua comunidade.


Presidente

EM BRANCO



Universidade Estadual de Santa Cruz



Ofício nº 001/2010

Ilhéus, 25 de fevereiro de 2010

Recebido na AP da FIOL
Ilhéus/BA, 22/2/10

Exmo Sr.
Presidente da Audiência Pública do Licenciamento Ambiental da FIOL
Instituto Brasileiro de Meio Ambiente
Ilhéus - Bahia
Em mãos

Cintia Lins
Cintia Levita Lins do Bonfim
Coordenadora de Licenciamento
O.S. nº 34407 - IBAMA - BA

Assunto: solicitação de análise integrada dos empreendimentos do Complexo Porto Sul

Prezado Presidente,

É do conhecimento público que no início do ano 2008 a imprensa local e regional anunciou a implantação de um novo complexo intermodal logístico e industrial no município de Ilhéus, denominado por PORTO SUL, destacando-se dentre os modais um Porto *off shore* com seu respectivo Retro-porto em área adjacente, uma ferrovia, um aeroporto e rodovias de integração à malha rodoviária regional. A área escolhida para abrigar o Porto, Retro-porto e aeroporto, selecionada a partir de um estudo preliminar realizado pelo Governo do Estado da Bahia, determinou a localidade "Ponta do Ramo", mais tarde confirmada como sendo a localidade de "Ponta da Tulha", localizada dentro dos limites da APA da Lagoa Encantada, entre os km 16 e 17 da rodovia BA 001, que liga a cidade de Ilhéus ao município de Itacaré.

Em 04 de abril de 2008 o Governador Jacques Wagner, através do decreto estadual 11.003, declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, uma área de terra com aproximadamente 17.713.175,48 m² no município de Ilhéus - BA, na margem esquerda da BA-001, no sentido Ilhéus-Itacaré. Em nota publicada na mídia local e regional, o Governo do Estado da Bahia informa que tomou a decisão de implantar um Complexo Portuário, constituído por um porto público-privado e um pólo industrial e de serviços, na região de Ponta da Tulha, ao norte da cidade de Ilhéus.

Com base em levantamento preliminar realizado na área referenciada no decreto, e do histórico de estudos ecológicos conduzidas na região por vários pesquisadores, a vegetação ali existente pertence ao Bioma Mata Atlântica, sendo caracterizada, em sua maior parte, por remanescentes florestais em estágio avançado e inicial de regeneração, restinga arbustiva e herbácea, manguezais e áreas úmidas, se tratando, portanto, de uma área de alta relevância para a conservação de remanescentes dentro do Corredor da Mata Atlântica. A referida área, ainda, apresenta características específicas como a proximidade com Lagoa Encantada, a maior lagoa natural de água doce do Sul da Bahia. Encontra-se, portanto, protegida pela "Lei da Mata Atlântica" (No. 11.428, de 22 de dezembro de 2006), que limita a supressão da referida

EM BRANCO

Fl. 636
Proc.: 2552/08
Rub.:
Data:

vegetação a casos de utilidade pública, *onde não exista alternativa técnica e locacional ao empreendimento proposto*, cabendo ao proponente indicar de forma detalhada a alta relevância do interesse nacional e prevendo, em todos os casos, a necessidade de caracterização e procedimento administrativo próprio junto ao órgão ambiental estadual, com anuência prévia do órgão municipal de meio ambiente. (Art. 14, § 1º e § 3º e Art. 21, I).

Em 07 de maio do c.a, o Governo Estadual, através dos secretários de Indústria, Comércio e Mineração (Sr. Rafael Amoedo) e Meio Ambiente (Sr. Juliano Matos), apresentou publicamente no Centro de Convenções de Ilhéus, o projeto conceitual do "Complexo Porto Sul", como sendo composto por: um Terminal de Uso Privativo (TUP), um Porto Público, uma Zona de Apoio Logístico (ZAL), uma Zona Industrial em retro-área afastada do Porto e infraestrutura de transporte para atender ao Complexo, incluindo rodovias, ferrovia e aeroporto.

Paralelamente, e de forma sobreposta e, ou complementar ao projeto do "Complexo Porto Sul" público, a empresa Bahia Mineração Ltda (BAMIN) vem anunciando publicamente desde o final de 2008, em diversas ocasiões e através de diversos meios de comunicação, um projeto para construção e operação do TUP - Ponta da Tulha e de retro-área para armazenamento e processamento de minério de ferro.


O sistema de consulta do SisLic (Sistema de Licenciamento Ambiental Federal) (<http://www.ibama.gov.br/licenciamento/>) indica, em 28/09/2009, as seguintes informações sobre os empreendimentos relacionados ao Complexo Porto Sul: a **Ferrovia de Integração Oeste Leste da Bahia (EF-334)** (Processo: 02001002052/2008-00), com data de requerimento da licença prévia pela VALEC em 10/06/2008, e encontra-se atualmente em "Aguardando Análise Check-List Estudos". O **Terminal Portuário da Ponta da Tulha** (Processo: 02001002301/2008-59), com data de requerimento da licença prévia pela empresa Bahia Mineração Ltda - BAMIN em 02/07/2008, encontra-se em "fase de elaboração do Termo de Referência (TR)" e o **Empreendimento Porto Sul** (Processo: 02001003031/2009-84), com data de requerimento da licença prévia pelo Departamento de Infra-estrutura de Transporte da Bahia (DERBA) em 24/04/2009 encontra-se em fase inicial de Licenciamento.

Entende-se que a inserção de empreendimentos logísticos e industriais na área previamente indicada está subjugada às condições indicadas na Lei 11.428, nos termos mencionados anteriormente e que o TUP - Ponta da Tulha e sua respectiva retro-área, pertencentes à empresa BAMIN, por si só, *não podem ser consideradas obras essenciais de interesse nacional*. As mesmas devem ser consideradas dentro do conjunto, incluindo obras públicas de interesse nacional a fim de atender a legislação vigente e permitir uma análise sistêmica do conjunto de empreendimentos interdependentes e com impactos na mesma área de influência.

Considerando a aplicação do **princípio da prevenção e da precaução**, especialmente no que se refere aos instrumentos do Licenciamento Ambiental e da Avaliação de Impactos Ambientais (Art. 9º, III e IV) da Política Nacional de Meio Ambiente (PNMA) entende-se que:

- é necessário considerar planos e programas municipais e governamentais, propostos e em implantação na área de influência do projeto e sua compatibilidade (Res. CONAMA 001/86, art.5º, IV);
- os estudos de impactos ambientais dos empreendimentos associados à área geográfica de influência (direta e indireta, considerando no mínimo a área da bacia hidrográfica) devem ser realizados de forma integrada, como parte integrante do

EM BRANCO

Fl. 637
Proc. Sul: 2552108
Rub: 


processo de licenciamento do "Complexo Logístico e Industrial do Porto Sul". Ressaltando que o licenciamento ambiental da Ferrovia, especialmente no que concerne à sua localização é interdependente das definições dos demais empreendimentos do Complexo Intermodal, especialmente, o Porto e área Retroportuária, implicando na necessidade de uma análise conjunta dos impactos ambientais destes empreendimentos;

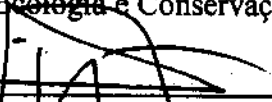
- é necessária a avaliação dos impactos socioambientais da instalação do Complexo e de suas alternativas tecnológicas e locacionais, levando-se em consideração os processos de sinergia e cumulatividade dos diferentes impactos provocados por todos os empreendimentos projetados e em concepção, em suas diferentes fases (projeto, instalação e operação), fundamentada nas inter-relações de seus componentes físico-biótico-antrópicos, inerentes à sua natureza (Res. CONAMA 001/86, art.6º, II).
- é importante que seja conduzido estudo complementar, avaliando os impactos da expansão das atividades urbanas e peri-urbanas na região de entorno dos empreendimentos, uma vez que, pelas facilidades estruturais decorrentes da implantação dos empreendimentos planejados, espera-se um aumento da pressão de urbanização em núcleos populacionais e áreas rurais adjacentes aos empreendimentos.

Entendendo a necessidade de atendimento à legislação ambiental vigente e dar maior transparência ao processo de licenciamento do Complexo Porto Sul, nós, docentes da Universidade Estadual de Santa Cruz, vimos requerer ao Sr. Presidente desta Audiência Pública as seguintes ações:

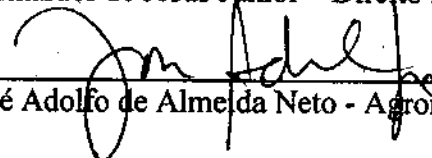
- solicitar a consideração dos aspectos, acima citados, em especial a necessidade de considerar os princípios da **prevenção** e da **precaução** no Licenciamento Ambiental dos empreendimentos relacionados ao Complexo Porto Sul, evitando uma análise fragmentada e cartesiana dos impactos socioambientais do empreendimento, com riscos severos de perdas irreparáveis e irreversíveis às populações que vivem e usufruem dos recursos ambientais desta região e ao patrimônio natural.
- Solicitar a realização de uma Audiência Prévia no Município de Ilhéus para que sejam apresentados o(s) anteprojeto(s) detalhado(s) de todos os empreendimentos relacionados ao 'Complexo Porto Sul', possibilitando que a comunidade possa fornecer subsídios para a elaboração de um Termo de Referência que atenda aos aspectos geográficos, socioeconômicos, culturais e ecológicos específicos da região pretendida para a implantação do Complexo.

Esperando contar com a atenção de Vossa Excelência, colocamo-nos à disposição para eventuais esclarecimentos, subscrevem,


Deborah Faria - Ecologia e Conservação da Biodiversidade


Gil Marcelo Reuss - Oceanologia, Planejamento e Monitoramento Ambientais


Guilhardes de Jesus Junior - Direito Ambiental


José Adolfo de Almeida Neto - Agronomia e Gestão Ambiental

EM BRANCO

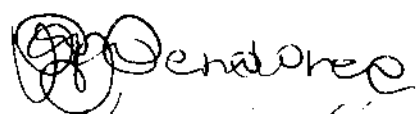
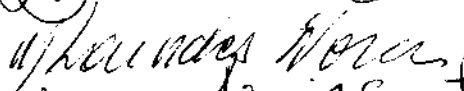
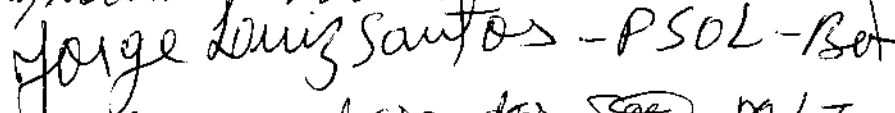
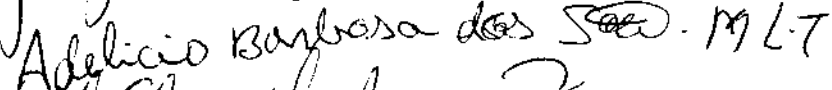
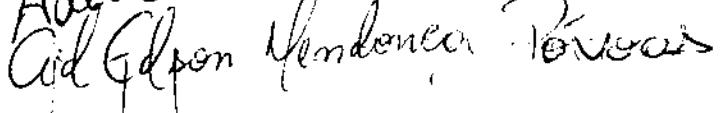
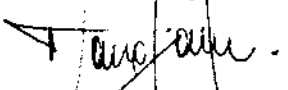

27/02/2010

Mocção de REPÚBLO

Audiência Pública Ferrovia Oeste-Leste


Fl.	638
Proc.	2532/08
Sub.	

Os participantes da Audiência Pública da FIOh - Ferrovia de Integração Oeste-Leste realizada em 27/02/2010, às 19:00h, na sala do Centro de Convenções de Ilhéus-BA, vem manifestar seu REPÚBLO, às condições subhumanas a que foram submetidos, ao disponibilizar um espaço físico que não comportou a quantidade de pessoas que se fizeram presentes, acrescentando-se ainda a falta de assentos, ar condicionado com defeito ou desligado e maior parte dos cidadãos foram obrigados a ficarem no hall da referida sala com o seu direito de pronunciamento cerceado, e ainda impedidos de entrar.

1.  Denílson
2.  Armando Moraes
3.  Jorge Luiz Santos - PSOL-BA
4.  Adélcio Barbosa dos Santos - MLT
5.  Aílton Edson Mendonça Pereira
6.  Tarcísio
7.  João

Recebido pelo
Stama na Audiência
Pública da FIOh
Ilhéus-BA 27/2/10



 Cintia Levita Lins do Bonfim
Coordenadora de Licenciamento
O.S. nº 34/07 - IBAMA - BA

EM BRANCO

Moção de REPUDIO

27/02/2020

Audiência Pública Ferrovia Oeste leste


Fl.	639
Proc.:	2542108
Rub.:	<i>am</i>

8. Edileuza Nascimento Moreira
9. Adelson
10. Paulo César P. Dias AMORIM
11. Silas Reid
12. João Silveiro
13. Paulo Sérgio Pereira ORB/PA 7068
14. João de Jesus
15. Julia Castanham de Nascimento
16. José Romário de Silva
17. Glauco W. de Nascimento
18. Cleandro Araújo da Silva
19. Tarciso Araújo da Silva
20. Mateus Araújo da Silva
21. José Manoel da Silva
22. Cleiton Reis de Andrade
23. Willians da Silva
24. René Santos da Silva
25. Duane Oliveira Santos
26. Edson José Santos
27. Roberto Santos
28. ...
29. ...
30. Emerson

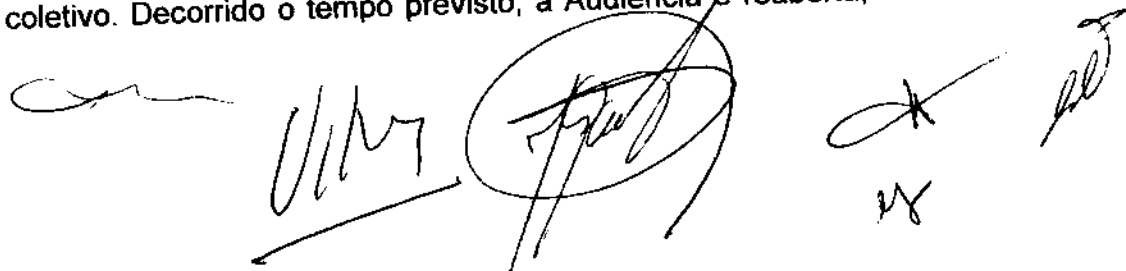
Handwritten signature/initials
 27/02/2020

EM BRANCO

EM BRANCO

Fl.	641
Proc.:	2552/08
Rub.	

Ata da Audiência Pública para discussão do Estudo de Impacto Ambiental e do Relatório de Impacto Ambiental referente ao empreendimento Ferrovia de Integração Oeste-Leste (EF-334). Às dezenove horas do vigésimo sétimo dia do mês de fevereiro do ano de dois mil e dez, no Centro de Convenções, localizada na Avenida Soares Lopes s/n, Centro, Ilhéus/BA, sob a presidência do senhor Célio Costa Pinto, Superintendente do IBAMA no Estado da Bahia, inicia-se a Audiência Pública. O Presidente da Audiência convida para compor a mesa a senhora Cíntia Levita Lins do Bonfim, secretária executiva da Audiência, o senhor Josias Gonzaga Cardoso, Assessor da Presidência da VALEC, o senhor Neville Barbosa, Superintendente da VALEC do estado da Bahia, o senhor Antonio Olimpio Rhem da Silva, Representante do Prefeito de Ilhéus, o senhor Eduardo Mattedi, Superintendente da Secretaria de Meio Ambiente do Estado da Bahia. Considerando aberta a Audiência, o senhor Presidente concede aos convidados que compuseram a mesa, que quiserem fazer uso da palavra, o qual foi manifestado pelo senhor Antonio Olimpio Rhem da Silva, representante do Prefeito de Ilhéus; o senhor Neville Barbosa, Superintendente da VALEC/BA; o senhor Eduardo Mattedi, Superintendente da SEMA/BA. Logo após ter sido composta a mesa, o senhor Presidente falou da importância da audiência pública como instrumento de democracia. O senhor Presidente da mesa cita a presença das seguintes autoridades: o senhor José Antônio Lacerda, Coordenador de meio ambiente da Secretaria de Indústria Naval e Portuária - SEINP, o senhor Laelson Dourado Ribeiro, Coordenador de mineração da Secretaria de Indústria Comércio e Mineração - SICM, o senhor Adelino Santos, Vereador de Gongogi, a senhora Anezita Macário Ventura, Vereadora de Gongogi, a senhora Deusdete Machado, representante da OAB de Ilhéus, o senhor Marcos Flávio, Presidente do Rotary Clube de Ilhéus, a senhora Fernanda Aguiar, Secretária de Meio Ambiente de Luiz Eduardo Magalhães, o senhor Don Mauro Montagnoli, Bispo de Ilhéus, o senhor Cel. José Carlos Batista Reis, Comandante da Polícia Militar, o senhor Antonio Ferreira Mendes, secretário de administração e finanças de Gongogi/BA, o senhor Eduardo Vasconcelos, prefeito de Brumado/BA, o senhor Isaac Albagli, Presidente da Bahia Pesca, o senhor Moacyr Leite, Prefeito de Uruçuca, o senhor Henrique Almeida, Presidente da APC, o senhor Frederico Vesper, Representante da Deputada Estadual Angela Sousa, o senhor Jailson Nascimento, Presidente da Câmara de Vereadores de Ilhéus, o senhor Gilson Manoel Fonseca, Prefeito de Itagibá, o senhor Domingos Marques, Prefeito de Aurelino Leal, o senhor Nelson Carvalho, secretário de Meio Ambiente de Itabuna, o senhor Nilton Cardoso da Cruz, Diretor Presidente da SUDIC, o senhor Geraldo Simões, Deputado Federal, o senhor Sebastião Vivas, Presidente do PRB. Em seguida, a secretária executiva faz a leitura do Regulamento do IBAMA para a referida Audiência Pública. Dando prosseguimento, o senhor Presidente da Audiência faz uma breve explanação do que é o Licenciamento Ambiental e sobre o status atual do processo do licenciamento do empreendimento no IBAMA. Em seguida, foram apresentados dois vídeos sobre o empreendimento pelo senhor Josias Gonzaga Cardoso, Assessor da Presidência da VALEC. Dando continuidade, o senhor Vitor Belia, Diretor da OIKOS apresenta o EIA/RIMA, falando dos objetivos gerais do projeto, os níveis de abrangência de impactos (direto, indireto e regional) e das soluções propostas para cada área de abrangência. Terminadas as apresentações, o Presidente suspende os trabalhos por quinze minutos para que os participantes da Audiência Pública formulassem os questionamentos, por escrito, que lhes fossem de interesse particular ou coletivo. Decorrido o tempo previsto, a Audiência é reaberta, o Presidente convida



EM BRANCO

para recomposição da mesa, o representante da VALEC e da consultora para que possam responder aos questionamentos em plenário. Todos os questionamentos apresentados foram devidamente respondidos pelos representantes do empreendimento e também o que coube ao IBAMA. Foram recebidos os seguintes documentos: Ofício da Associação de Moradores da Vila Juerana-Amorviju, Ofício/026/2010/Itagibá-Bahia de 25 de fevereiro de 2010 da Prefeitura Municipal de Itagibá/BA, o ofício 001/2010 da Universidade Estadual de Santa Cruz e a Moção de Repúdio à Audiência Pública. Deixando aqui escrito, que esta Audiência Pública está gravada e filmada com os questionamentos e suas respostas. Depois de encerrado os debates, o senhor Presidente considera a Audiência Pública válida, tendo em vista que os procedimentos de divulgação foram atendidos conforme preconiza a Legislação Ambiental vigente e registrando a presença de 828 participantes. O Presidente agradece a presença de todos os participantes e convidados ali presentes e dá por encerrado os trabalhos, dos quais lavrei a presente Ata, que eu, e os demais participantes, que assim desejarem, assinam.

Presidente da Mesa: *Julio Lata*

Secretária Executiva: *Cintia Levita Lins do Bonfim*
Coordenadora de Licenciamento
O.S. nº 341 - 2010 - BA

Representante da VALEC: *[Signature]*

Representante da OIKOS: *[Signature]*

Representante da SEMA/BA: *[Signature]*

Secretário da Ata Sucinta: *[Signature]*

EM BRANCO

NOTA DE ANEXAÇÃO DE DOCUMENTO

Foi anexado ao presente processo, os seguintes documentos:

- Ofício nº 99/2010 – DILIC/IBAMA;
- Memo nº 011/2010 – NLA/SUPES-BA/IBAMA;
- Ofício nº 052/2010 da Promotoria de Ilhéus;
- Ofício 0149/2010 – VALEC/GEAMB.

Estes documentos estão sendo anexados em 04 de março de 2010 pelo fato do processo ter sido levado para Audiência Pública.

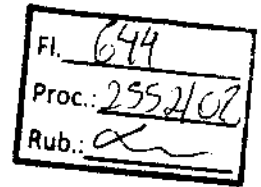


Daniel Santos Pinho
Analista Ambiental – Matrícula 1576824

EM BRANCO



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 3316-1293, Fax: (0xx) 61 3225-0564 - URL: <http://www.ibama.gov.br>



Ofício nº 98 /2010 - DILIC/IBAMA

Brasília, 02 de fevereiro de 2010.

A Sua Senhoria o Senhor
Augusto Quintanilha de Holanda Cunha
Gerente de Meio Ambiente
VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias SA
SAN, Quadra 3, Lote A Sala 1100 - Edifício Núcleo dos Transportes
Cep: 70.040-000, Brasília-DF
Fax: (61) 3224-0920

Assunto: Ferrovia de Integração Oeste-Leste.

Senhor Gerente,

1. No sentido de dar andamento ao processo de licenciamento ambiental da Ferrovia de Integração Oeste-Leste, interligando os Estados do Tocantins e Bahia, vimos por meio deste solicitar esclarecimentos em relação ao exposto nas páginas 58 a 61 que tratam de Cavernas (item 5.1.3.2 - Volume 2A, do EIA/RIMA), cujo escopo demonstra que foram identificadas cavidades naturais ao longo do traçado, e ainda sugere alteração de traçado buscando não interferir nas citadas cavidades naturais.
2. Diante disso, solicitamos que nos seja esclarecido como será tratada essa alteração de traçado, uma vez que não foram apresentados dados e estudos técnicos específicos, de acordo com o Decreto 6640/2008. Salientamos assim, que os dados e estudos técnicos específicos devem ser apresentados para a definição do traçado a ser executado.
3. Ressalta-se que a opção pela alteração de traçado remete à realização de novos estudos técnicos primários, interferindo diretamente no andamento do processo de licenciamento ambiental, conduzido por este IBAMA.
4. Solicitamos também que seja esclarecido onde está definida a área do pátio final de Ilhéus/BA, uma vez que a apresentação gráfica dos estudos remetem à locais com contextualização ambiental diferenciada (figura 3.1 e carta imagem 91/91 de pontos notáveis interceptados).
5. No mais, colocamo-nos à disposição para quaisquer dúvidas ou informações adicionais.

Atenciosamente,

Pedro Alberto Bighelli
Diretor de Licenciamento Ambiental
DILIC/IBAMA

EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE
E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA
Superintendência do IBAMA na Bahia
Núcleo de Licenciamento Ambiental

A COISA
p/ manifestação
3/2/10

Fl. 645
Proc. 2552/08
Rub. *[assinatura]*

MEMO Nº 011/2010-NLA/SUPES-BA/IBAMA

Salvador, 28 de janeiro de 2010

AO: Coordenador de Transportes
Dr. Eugenio Pio Costa

ASSUNTO: Audiências Públicas da Ferrovia Oeste-Leste

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC

Nº: 732
DATA: 27/01/10
RECEBIDO:

[assinatura]

Senhor Coordenador,

1. Com os devidos cumprimentos, apresento para V. Sa. informações advindas do Ministério Público do estado da Bahia, a respeito das Audiências Públicas do empreendimento "Ferrovia Oeste-Leste", agendadas pelo IBAMA para as datas 25/02/10 em Brumado/BA e 27/02/10 em Ilhéus/BA.
2. Ocorre que o MP/BA possui Procedimentos Administrativos em curso sobre a implantação deste empreendimento, tendo capitaneado no Estado, as discussões sobre a integração deste no projeto do Transporte Multimodal do Sul da Bahia, o denominado Complexo Porto Sul.
3. Em 26/01/2010, segunda-feira, foi publicado no DOU, Seção 3, o Edital da convocação pra Audiência Pública, fixando as datas no estado da Bahia para 25 e 27/02/10, nas cidades de Brumado e Ilhéus, respectivamente.
4. Fomos informados pelo MPE sobre a discordância deste em relação as datas agendadas pelo IBAMA, apresentando como justificativas as seguintes:
 - a. Dia 26/02/10 ocorre a eleição para Procurador Geral de Justiça e todos os promotores são obrigatoriamente convocados, não havendo possibilidade dos procuradores das comarcas vizinhas a cidade de Brumado estarem presentes na audiência de 25/02 agendada para as 19h, o que inviabilizaria a participação do MP/BA na referida audiência publica;
 - b. Dia 27/02/10, data agendada pelo IBAMA para a AP de Ilhéus/BA, trata-se de um sábado, e Ilhéus é uma cidade turística. Uma vez que estamos em alta estação, a participação da população que vive do turismo e que é uma parte interessada no processo de licenciamento do empreendimento, seria dificultada;
 - c. Que o IBAMA não observou o disposto no §1º Art.2º da Resolução CONAMA nº 9 de 3/12/87 que diz que o órgão ambiental fixará em edital o recebimento do RIMA abrindo prazo para solicitação da audiência pública por

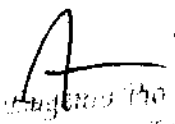
A COISA
em 02/02/10
4

A

DNA TATIANA

PARA CONHECIMENTO

At.


 Tatiana Veil de Souza
 Coordenadora de Transportes
 e Mobilidade Urbana
 08/02/2020

aos Andistas
Famul
Lauis

para conhecimento

Fernando

Tatiana Veil

Tatiana Veil de Souza
 Coordenadora de Transportes
 e Mobilidade Urbana
 Sub-setor 1319417
 1319417



Fl.	646
Proc.:	2552/08
Rub.:	<i>[assinatura]</i>

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE
E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA
Superintendência do IBAMA na Bahia
Núcleo de Licenciamento Ambiental

45 dias. Após findo este prazo o órgão então fixaria a data, permitindo que os entes interessados apresentassem durante os 45 dias as suas sugestões de datas, horários e locais para realização da AP.

5. Ademais, em nome do Superintendente do IBAMA-BA, relato o fato de que o mesmo não fora consultado sobre a viabilidade de agenda para presidir tais audiências, tendo o mesmo assumido compromissos fora do estado pro período agendado para as AP's. Uma vez que tal atividade faz parte das atribuições do cargo que lhe é investido, o Sr. Superintendente solicita que se torne praxe desta diretoria a consulta prévia à marcação das audiências, uma vez que o mesmo representa o presidente do IBAMA no estado.

6. Diante dos fatos acima elencados, prestamos as informações a esta Coordenação responsável pela condução do processo de licenciamento do empreendimento em questão, sugerindo que avalie a possibilidade de mudança das datas indicadas visando a economia de tempo e recursos necessários à realização de outras audiências que certamente serão oficialmente solicitadas pelo MP/BA.

7. No caso da impossibilidade de tal fato, solicitamos com urgência a confirmação oficial das datas, para que o Superintendente rearranje a sua agenda de compromissos

Atenciosamente,

CÍNTIA LEVITA LINS DO BONFIM
Chefe do Núcleo de Licenciamento Ambiental
IBAMA/BA

EM BRANCO



MINISTÉRIO PÚBLICO
DO ESTADO DA BAHIA

11ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE ILHÉUS

Ofício n.º 052/2010.

(Na resposta fazer referência a este número.)

Ref.: Solicita audiência pública.

Fl. 647
Proc.: 2552108
Rub.: *[assinatura]*

Ilhéus, 2 de fevereiro de 2010.

Senhor Diretor,

Nos termos da legislação própria, o Ministério Público do Estado da Bahia, por intermédio do seu 11º Promotor de Justiça de Ilhéus, nos autos do processo de licenciamento ambiental n.º 758680 em que é solicitado pela VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., CNPJ - 42.150.664 - 87, vem requerer a designação de uma audiência civil pública para a melhor análise popular e instrucional dos diversos aspectos que necessariamente devem ser analisados no processo comento.

Atenciosamente

PAULO EDUARDO SAMPAIO FIGUEIREDO
11º Promotor de Justiça de Ilhéus

Ilustríssimo Senhor
PEDRO ALBERTO BIGNELLI
Diretor de Licenciamento Ambiental do IBAMA
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do IBAMA
70818-900 Brasília - DF
Tel: (61) 3316-1282 e 3316-134
Fax: (61) 3225-0564
Via fax

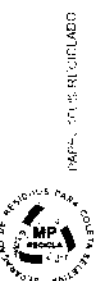
PROTOCOLO/IBAMA

DILIC

Nº: 997

DATA: 11/02/10

RECEBIDO:



A COTRA,

Do ORDEM P/CONTROLEAMENTO
E DEMAIS ENCAMINHAMENTOS

em 19/02/2010.


Fernando A. Di Franco Ribeiro
Assessor Técnico
DILIC/IBAMA

do Andamento
banal

para pendências

Em 24/2/10

Tatiane Vil

... Vil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transport.
Substituta / Matrícula 1319417
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA



Fl. 648	Qualidade Total
Proc.: 2552108	
Rub. <i>[assinatura]</i>	

OF. 0199/2010 - VALEC/GEAMB

Brasília, 12 de fevereiro de 2010

A Sua Senhoria o Senhor
Pedro Alberto Bignelli
Diretor de Licenciamento Ambiental
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
Setor de Clubes Norte, Trecho 2 – Ed. Sede do IBAMA, Bloco "A", Térreo
70.800-900 – Brasília - DF

PROCOLO/IBAMA

DILIC

Nº: 1.053

DATA: 12/02/10

RECEBIDO:

Francisco

Assunto: Ferrovia de Integração Oeste-Leste – esclarecimentos sobre cavernas e sobre o pátio de Ilhéus/BA.

Senhor Diretor,

Em resposta ao V. Ofício de número 99/2010 – DILIC/IBAMA, apresentamos os seguintes esclarecimentos:

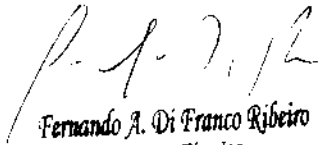
1. Em relação ao exposto nas páginas 58 a 61, que tratam de Cavernas (item 5.1.3.2 – Volume 2A, do EIA/RIMA):
 - Nesta fase de licenciamento ambiental prévio a escala de trabalho é pequena, variando entre 1:20.000 até 1:50.000, com o uso predominante de imagens de satélite, cartas topográficas (em geral antigas) e fotos aéreas. A precisão do traçado proposto nesta fase permite selecionar corredores com largura em torno de 500m, (às vezes, maior) para o desenvolvimento futuro do Projeto Básico, este na escala 1:5.000. Na terceira etapa, já na fase de instalação, é feita a locação no campo e o projeto de engenharia é desenvolvido nas escalas 1:2.000 nos trechos mais simples, 1:1.000 nos de maior dificuldade e escalas 1:500 e, até, 1:200 no caso de obras especiais. Cada uma destas etapas permite subdivisões, na medida em que cada trecho vai sendo progressivamente mais conhecido e os problemas encontrados ou vão sendo evitados (solução preferida), ou passam a ser objeto de intervenções e obras especificamente projetadas para superar cada caso.
 - Isto posto, dentro do processo de seleção do corredor preferencial da FIOL foi efetuado um reconhecimento dos impedimentos de ordem ambiental – aí incluídas as cavernas – buscando-se um corredor que evitasse ao máximo tais óbices. Neste procedimento, dentro do corredor escolhido foram localizadas duas cavernas registradas no ICMBio/Cecav: a Furna das Pacas e a Furna da Fazenda do Velho Neto, ambas localizadas no município de Combinado (TO), as quais apresentaram proximidades inferiores a 500m do eixo proposto.
 - No primeiro caso, notou-se que a Furna das Pacas e a diretriz proposta encontram-se em margens opostas do Rio Palma e distando mais de 400m uma da outra, o que elimina o risco de algum impacto direto da futura obra.

[assinatura]

A CONTRA

De ordem

19/02/2010.


Fernando A. Di Franco Ribeiro
Assessor Técnico
DILIC/IBAMA

Ass Amadistio

Manid S.

André

Laura

200 Técnico expediente

Lino

pro procedimentos

Emzabellio

Sakiane Veil

Luiz Felipe de Souza
Coordenador de Licenciamento de Transporte
Substituta / Matrícula 1319417
COTRACGT/MDLIC/IBAMA

VALEC



**MINISTÉRIO
DOS TRANSPORTES**

Qualidade Total

Fl.	649
Proc.	2552/08
Rub.	

- Especificamente com relação à Furna da Fazenda do Velho Neto, informamos que a mesma não será atingida e que, para reduzir ainda mais o risco de interferência, ela também será contemplada no Programa de Proteção de Cavidades Naturais, tal como exposto no item 2 a seguir.
2. O **Programa de Proteção de Cavidades Naturais** será elaborado e executado em conformidade com o Decreto 6640/2008 e com a Instrução Normativa nº 2/2009 do Ministério do Meio Ambiente. Em linhas gerais, esse programa implicará na realização das seguintes atividades:
- Prospecção espeleológica → Equipes especializadas percorrerão todo o traçado proposto (500m para cada lado do eixo e com ênfase nas áreas com alto potencial para ocorrência de cavernas), visando localizar e cadastrar todas as ocorrências espeleológicas existentes. A VALEC pretende concluir essa atividade até o dia 30/04/2010.
 - Mapeamento das cavidades naturais → Serão mapeadas as extensões horizontais e verticais e quantificadas as áreas e volumes das cavidades naturais identificadas. A VALEC pretende concluir essa atividade até o dia 16/07/2010.
 - Delimitação das áreas de influência das cavidades naturais mapeadas e análise de possíveis interferências do eixo proposto para a FIOL com as mesmas. A VALEC pretende concluir essa atividade até 30/07/2010.
 - Caso reste comprovado que o eixo proposto para a FIOL não interfere com áreas de influência de cavidades naturais, o relatório técnico será concluído e submetido às apreciações do IBAMA e do ICMBio até o dia 13/08/2010.
 - Caso seja constatado que o eixo proposto para a FIOL interfere com a área de influência de alguma cavidade natural, serão procedidos todos os levantamentos e definidas todas as ações determinadas no Decreto 6640/2008 e na Instrução Normativa nº 2/2009 do Ministério do Meio Ambiente, quais sejam: i) levantamento dos atributos necessários à classificação do grau de relevância das cavidades naturais cujas áreas de influência são tocadas pelo eixo proposto para a FIOL; ii) sugestão de classificação dessas cavidades naturais; e iii) proposição de ações nas seguintes linhas:
 - Interferência com cavidade natural de relevância máxima → será adotada uma variante local do eixo proposto para a FIOL, independentemente do seu custo, visto que o Decreto 6640 as considera imunes a impactos.
 - Interferência com cavidade natural de relevância alta → será proposta variante do eixo escolhido inicialmente para a FIOL, buscando prioritariamente evitar impactos sobre a cavidade. Caso não seja possível ou seus custos sejam proibitivos, as ações a realizar serão definidas em conjunto com o IBAMA e ICMBio.

EM BRANCO

VALEC



**MINISTÉRIO
DOS TRANSPORTES**


Qualidade Total

Fl.	650
Proc.:	2552/08
Rub.:	<i>[Handwritten Signature]</i>

- Interferência com cavidade natural de relevância média ou baixa
→ definição de ações em conjunto com o IBAMA e ICMBio.
- 3. Quanto à realização de novos estudos, informamos que eventuais variações locais do eixo proposto implicam, de imediato, apenas em ajustes no projeto geométrico, alterando rampas e raios de curvatura da ferrovia. Contudo a VALEC sempre atenderá às determinações do IBAMA quanto à realização de novos levantamentos, primando incessantemente pelo bom andamento dos seus processos de licenciamento ambiental.
- 4. Quanto à área do pátio da FIOI, em Ilhéus/BA, informamos que suas instalações estão sendo cautelosamente definidas pela Superintendência de Projetos da VALEC, pois, a partir desse pátio (que essencialmente será de recepção, formação e despacho de trens), devem ser estabelecidas ligações com os pátios de carga/descarga de seus futuros clientes. Ligações essas que podem ser por ramais ferroviários exclusivos, por rodovias (no caso de contêineres), por esteiras rolantes (granéis sólidos), ou por dutovias (no caso de granéis líquidos). É importante destacar que cada tipo de carga exigirá uma operação própria e, portanto, também instalações específicas, justificando a necessidade de um amplo espaço. Nesse contexto:
 - Registra-se que a área ilustrada na Figura 3.1 acompanha o antigo traçado da estrada de ferro Uruçuca-Ilhéus (atualmente desativada, mas cuja cicatriz é perfeitamente visível na imagem de satélite) e, portanto, caso viável, poderá ser aproveitada, por exemplo, para materializar a conexão da FIOI com o Porto de Ilhéus, instalado e operando com embarcações de calado até 10,0m, praticamente idêntico aos calados do Porto de Aratú(Bahia), que é de 10,5m, e de Santos (São Paulo), que é de 11,0m. A partir do Pátio de Ilhéus, sem esgotar as possibilidades, também podem ser estabelecidas conexões com eventuais ramais ferroviários oriundos das indústrias de celulose do sul da Bahia e de outros clientes, incluindo empresas especializadas em logística, que movimentem contêineres e pallets, além de exportadores de grãos e importadores de adubos.
 - Na carta imagem 91/91, por outro lado, apresenta-se a faixa de terreno que ilustra uma possível conexão da FIOI com o terminal privado da Bahia Mineração LTDA., caso o mesmo venha a ser efetivamente construído na margem esquerda do Rio Almada.
 - Adicionalmente, informamos que a área em estudo para fins de implantação do Pátio de Ilhéus/BA tem como coberturas vegetais predominantes a pastagem plantada e a cabruca, sistema agroflorestal no qual o sub-bosque da floresta foi todo substituído pelo cacau, usando o dossel restante para sombreamento.
 - Por último, tal como apresentado na seção 6.1.1 do Volume 3 do EIA, é importante frisar que, se assim definido pelo MMA, ICMBio e IBAMA (Resolução CONAMA 371/2006), a FIOI apresenta-se como uma excelente oportunidade para a implantação de uma Unidade de Conservação de Proteção Integral, abrangendo as florestas remanescentes entre o Rio Almada e a faixa de domínio da ferrovia,

EM BRANCO

VALEC

"Valec: Desenvolvimento Sustentável para o Cerrado Brasileiro"



**MINISTÉRIO
DOS TRANSPORTES**



Fl.	651
Proc.	2992/08
Rub.	<i>[Handwritten signature]</i>

contribuindo diretamente para a manutenção daquele importante patrimônio genético.

Atenciosamente,

Augusto Carlos Quintanilha Hollanda Cunha
Gerente de Assuntos de Meio Ambiente

EM BRANCO

EM BRANCO



Fl.	653
Proc.:	2552408
Rub.:	<i>[assinatura]</i>

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 3316-1293, Fax: (0xx) 61 3225-0564 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº *154*/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 08 de março de 2010.

A Sua Senhoria o Senhor
Augusto Quintanilha de Holanda Cunha
Gerente de Meio Ambiente
VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias SA
SAN, Quadra 3, Lote A Sala 1100 – Edifício Núcleo dos Transportes
Cep: 70.040-000, Brasília-DF
Fax: (61) 3224-0920

Assunto: Encaminhamento de Cópia do Processo de licenciamento da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (EF-334).

Senhor Gerente,

1. Assim como solicitado através do ofício 154/2010 – VALEC/GEAMB, encaminho cópia do processo de Licenciamento Ambiental da Ferrovia de Integração Oeste Leste (EF-334).

Atenciosamente,

Tatiana Veil
Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transporte
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

RECEBIDO
Em: 08/03/10
[assinatura]

EM BRANCO

08/03/10 16:47 USUARIO : ALEXANDRE
 DATA EMISSAO : 08Mar10 TIPO OB: 13 NUMERO : 2010OB801261
 UG/GESTAO EMITENTE: 275075 / 27211 - VALEC-ENGENHARIA, CONSTRUCOES E FERROVIAS
 BANCO : 001 AGENCIA : 3518 CONTA CORRENTE : 997380632
 FAVORECIDO : 00000000/0001-91 - BANCO DO BRASIL SA
 BANCO : 001 AGENCIA : 3518 CONTA CORRENTE : BANCO
 DOCUMENTO ORIGEM : 275075/27211/2010NP000409
 NUMERO BANCARIO : 000737417-8 PROCESSO :
 INVERTE SALDO : NAO VALOR : 79,09

Fl. 694
 Proc.: 252/08
 Rub.: *[assinatura]*

IDENT. TRANSFER. : 275075DFAT
 OBSERVACAO

AP 0916/10 - PAGAMENTO DE CUSTAS REF. A FERROVIA BAHIA OESTE/LESTE - SEMA/BA
 CORRESP. AO PROCESSO IBAMA 02001.004695/98-10. RECEITA 1287-0-958410.
 - IBAMA - INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE -

EVENTO INSCRICAO 1	INSCRICAO 2	CLASSIF.1	CLASSIF.2	V A L O R
531314	2009NE001157	344905191		79,09
561602	03000000000415D			79,09

LANCADO POR : 72118580797 - AFRANIO UG : 275075 08Mar10 15:30
 PF1=AJUDA PF3=SAI PF4=ESPELHO PF12=RETORNA

EM BRANCO

VALEC

OFÍCIO MEF Nº 0197/10

PROTOCOLO/IBAMA

DILIC

Nº: 1.711

DATA: 09/03/10

RECEBIDO:

Fl.	655
Proc.º	2552108
Rub.	



Brasília, 08 de março de 2010.

A Sua Senhoria o Senhor

PEDRO ALBERTO BIGNELLI

Diretor de Licenciamento Ambiental

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

Setor de Clubes Norte, Trecho 2 - Ed. Sede do IBAMA, Bloco "A", Térreo

70.800-900 - Brasília - DF

Assunto: manifestações provenientes da Associação de moradores da Vila Jure-Amorviju; Associação dos Moradores do Bairro do São Miguel; Associação do Moradores do Litoral Norte de Ilhéus; Associação de Moradores e Moradoras da Beira Rio da Represa; Associação dos Pescadores do Povoado de Serra Grande; Movimento de Luta Pela Terra - MLT - Bahia; Associação Agrícola do Projeto de Assentamento Nova Jerusalém - Itariri - Ilhéus - BA; Projeto de Assentamento Fábio Henrique - Ilhéus - BA; Associação dos Pequenos Produtores e Produtoras do Valão - Ilhéus - BA; Projeto de Assentamento João Amazonas - Ilhéus - BA

Ref.: Ofício nº 001/2010, de 25 de fevereiro de 2010; Processo de Licenciamento Ambiental 02001002052/2008-00.

Senhor Diretor,

Tratam-se das manifestações apresentadas na Audiência Pública referente ao processo de licenciamento ambiental da Ferrovia da Integração Oeste-Leste - FIOL (EF - 334), realizada às 19h00min do dia 27/02/2010, em Ilhéus-BA, por meio das quais as entidades supracitadas alegam que: i) o dia e horário designados para audiência, bem como a precariedade do transporte público, inviabilizaram o comparecimento da maioria dos moradores de municípios que serão atingidos pelas obras da ferrovia; ii) só ocorreram Audiências Públicas nos Municípios de Conceição do Tocantins-TO, em Brumado-BA e em Ilhéus-BA.

Quanto à primeira alegação, como bem asseverado pelo presidente da Audiência Pública, Célio Costa Pinto, a realização de audiência Pública aos sábados, bem como no horário em que se realizou a atinente ao licenciamento da FIOL, encontra previsão regimental, pelo que não há motivo que enseje sua invalidação.

A CONTRA,

DE ORDEN.

em 10/03/2010.

P-112

Fernando A. Di Franco Ribeiro
Assessor Técnico
DILIC/IBAMA

AO ANALISTA

Daniel S.

para providências

35/3/10

Tatiane Veil

Tatiane Veil de Souza
Gerenciadora de Licenciamento de Transporte
FA/CGT/MQ/DILIC/IBAMA

Fl.	656
Proc.	255208
Rub.	

**VALEC**

No que tange à segunda alegação, cumpre esclarecer que, de acordo com a previsão do Art. 2º da resolução CONAMA 009/87, "Sempre que julgar necessário, ou quando for solicitado por entidade civil, pelo Ministério Público, ou por 50 (cinquenta) ou mais cidadãos, o Órgão de Meio Ambiente promoverá a realização de audiência pública."

O § 1º do artigo supramencionado dispõe que: "O Órgão de Meio Ambiente, a partir da data do recebimento do RIMA, fixará em edital e anunciará pela imprensa local a abertura do prazo que será no mínimo de 45 dias para solicitação de audiência pública".

No caso em epígrafe, foi publicado no D.O.U. do dia 8 de janeiro de 2010, o Edital nº 05, que concedeu o prazo de 45 (quarenta e cinco) dias para que fossem apresentadas solicitações de audiências públicas referentes ao EIA/RIMA do empreendimento.

Decorrente da não solicitação de audiências públicas por parte do Ministério Público, órgãos de classe, e/ou grupos de 50 ou mais cidadãos, o IBAMA decidiu pela necessidade da realização audiências públicas, publicando edital de convocação no Diário Oficial da União do dia 26/01/2010 (Seção 3 – Página 121). Adicionalmente, a VALEC publicou avisos referentes à realização das audiências públicas convocadas pelo IBAMA nos jornais de grande circulação nos estados do Tocantins e da Bahia.

Não obstante tal realidade, nada obsta que a VALEC realize apresentações do empreendimento para as organizações governamentais e não governamentais que solicitarem, de modo a esclarecer dúvidas e minimizar eventuais descontentamentos.

Face ao cumprimento de todos os procedimentos legais por parte do IBAMA e da VALEC, solicita-se que seja considerado improcedente o pedido de cancelamento da audiência realizada, vez que o mesmo é desprovido de fundamento.

Ocorre que apenas o Município de Ilhéus requereu a realização da audiência, não constando do processo de licenciamento qualquer outra solicitação que tenha se originado de município adjacente e/ou associação legitimada, pelo que deve



EM BRANCO

VALEC

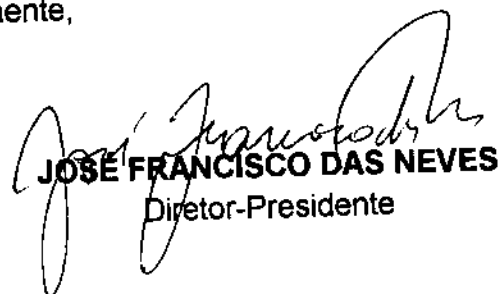
Fl.	659
Proc.:	2552-08
Rub.:	



ser considerado improcedente o pedido de cancelamento da audiência realizada, vez que desprovido de fundamento.

Diante do exposto e, considerando que a Audiência Pública realizada à partir das 19h00min do dia 27/02/2010, em Ilhéus-BA, foi considerada válida, solicitamos que o IBAMA dê prosseguimento ao processo de licenciamento ambiental da FIOL, vez que os requisitos constantes da Resolução CONAMA 009/87 foram devidamente adimplidos.

Atenciosamente,


JOSE FRANCISCO DAS NEVES
Diretor-Presidente

EM BRANCO

VALEC



OFÍCIO MEF Nº 0196/10

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC

Fl.	658
Proc.	2552/08
Rub.	<i>[assinatura]</i>

Nº: 1.710
DATA: 09/03/10

Brasília, 08 de março de 2010.

RECEBIDO:

[assinatura]

A Sua Senhoria o Senhor
PEDRO ALBERTO BIGNELL

Diretor de Licenciamento Ambiental

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
Setor de Clubes Norte, Trecho 2 - Ed. Sede do IBAMA, Bloco "A", Térreo
70.800-900 - Brasília - DF

Assunto: solicitação de análise integrada dos empreendimentos do Complexo Porto Sul

Ref.: Ofício nº 001/2010, de 25 de fevereiro de 2010; Processo de Licenciamento Ambiental 02001002052/2008-00.

Senhor Diretor,

Trata-se do Ofício nº 001/2010, de 25 de fevereiro de 2010, por meio do qual a Universidade Estadual de Santa Cruz solicita a V.Sa. que seja realizada uma análise integrada dos empreendimentos do Complexo Porto Sul.

Segundo consta do referido documento: *"os estudos de impactos ambientais dos empreendimentos associados à área geográfica de influência (direta e indireta, considerando no mínimo a área da bacia hidrográfica) devem ser realizados de forma integrada, como parte integrante do processo de licenciamento do 'complexo Logístico e Industrial do Porto Sul'. Ressaltando que o licenciamento ambiental da Ferrovia, especialmente no que concerne à sua localização é interdependente das definições dos demais empreendimentos do Complexo Intermodal, especialmente, o Porto e área Retroportuária, implicando na necessidade de uma análise conjunta dos impactos ambientais destes empreendimentos"*.

Atendo-se as solicitações referentes à Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOL (EF-334), seguem as considerações pertinentes:

[assinatura]

A OUTRA,

DE ORDEM.

em 10/03/2010.



Fernando A. Di Franco Ribeiro
Assessor Técnico
DILIC/IBAMA

AO Analista

Daniel S.

por providências

15/3/10
Tatiana Veil

Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transporte
TRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Fl.	659
Proc.:	2552/08
Rub.:	



Inicialmente cumpre-nos esclarecer que a FIOL não faz parte do complexo intermodal logístico e industrial denominado Porto Sul. Tratam-se de empreendimentos dissociados, com empreendedores diferentes e, inclusive, licenciamento independente.

A FIOL é um empreendimento do Governo Federal, titularizado pela VALEC, cujo licenciamento ambiental tramita neste Instituto (Processo 02001002052/2008-00), encontrando-se na fase de concessão de Licença Prévia, já que as audiências públicas de que trata a Resolução CONAMA 009/87 foram devidamente realizadas.

Por sua vez, o complexo Porto Sul, cujo licenciamento tramita perante o IBAMA sob o nº 02001003031/2009-84 – aguardando a realização de audiência pública – prevê a construção de uma Porto *off shore* com seu respectivo Retro-porto em área adjacente, na área selecionada a partir de um estudo preliminar realizado pelo Governo do Estado da Bahia, qual seja: “Ponta da Tulha”, localizada dentro dos limites da APA da Lagoa Encantada, entre os km 16 e 17 da rodovia BA 001, que liga a cidade de Ilhéus ao município de Itacaré.

Como se vê, os empreendimentos são independentes, já que, além de possuírem empreendedores distintos, cada um é planejado e fomentado por sua esfera governamental pertinente.

Outro fato que elucida a independência dos empreendimentos são os Decretos que declaram a utilidade pública dos empreendimentos.

A área destinada à implantação do Complexo Portuário (porto público-privado e pólo industrial) foi declarada de utilidade pública por meio do Decreto Estadual nº 11.003, da lavra do Governador Jacques Wagner.

A área atinente à FIOL, por sua vez, foi declarada de utilidade pública por meio de Decreto presidencial, publicado no D.O.U. do dia 27 de novembro de 2009.

Logo, incontestemente a dissociação entre os empreendimentos aqui tratados.

Insta ressaltar que a equipe técnica responsável pelo licenciamento da FIOL já se manifestou quanto à necessidade de análise integrada dos

EM BRANCO

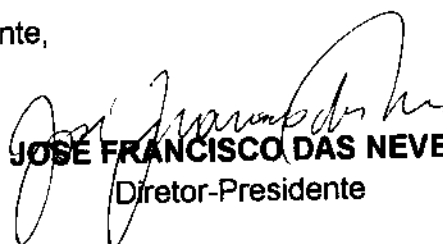
Fl.	660
Proc.:	255.2/08
Rub.:	

empreendimentos, no sentido de que não é oportuna, por fatos e fundamentos condizentes com os aqui expostos.

Por fim, cumpre-nos esclarecer que na hipótese da não efetivação do complexo Porto-Sul, outras soluções de escoamento de produção transportada na ferrovia são possíveis, viabilizando a realização da Ferrovia de Integração Oeste-Leste, independentemente do complexo portuário em epígrafe.

Diante do exposto e, considerando que a Audiência Pública realizada à partir das 19h00min do dia 27/02/2010, em Ilhéus-BA, foi considerada válida, solicitamos que o IBAMA dê prosseguimento ao processo de licenciamento ambiental da FIOLE, vez que os requisitos constantes da Resolução CONAMA 009/87 foram devidamente adimplidos.

Atenciosamente,


JOSE FRANCISCO DAS NEVES
Diretor-Presidente

EM BRANCO

Fl.	661
Proc.:	2552/07
Rub.:	

IESB 15 anos
Conservar é Desenvolver

Ilhéus, 08 de março de 2010

Ao Instituto Brasileiro de Meio Ambiente – IBAMA

Att.: Coordenação de Licenciamento

REF.: PROCESSO PROCESSO 02001.002052/2008-00 - FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE LESTE DA BAHIA (EF-334)

O IESB – INSTITUTO DE ESTUDOS SOCIOAMBIENTAIS DO SUL DA BAHIA, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 40.740.391/001-03, com sede na Rua Araujo Pinho, 72 3º andar, Centro, Ilhéus-Bahia, CEP 45653-145, devidamente constituída e representada nos termos do incluso estatuto social, vem, respeitosamente ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente, com fundamento nos arts. 1º, inc. II, parágrafo único; 5º, incs. XXXIII e XXXIV, “a” e *caput* do art. 225, da Constituição Federal, arts. 32 e seguintes da Lei 9.784/99, art. 10, inc. VI, da Resolução CONAMA 237/97, manifestar-se nos seguintes termos:

Considerando que o processo de licenciamento ambiental constitui-se como instrumento normativo essencial para o respeito ao princípio da precaução, expresso no art. 225, § 1º, inc. IV, a fim de prevenir danos injustificados ao meio ambiente e ao art. 170, inc. VI, da Constituição Federal;

Considerando que no último dia 27 de fevereiro as 19:00 h realizou-se a Audiência Pública correspondente ao processo de licenciamento ambiental da FIOL – FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE LESTE no município de Ilhéus, tendo havido a participação de

A CONTRA,
DE ORDEM P/COMPTECIMENTO
E DE MAIS ENCAMINHAMENTOS
PERTINENTES.

em 09/03/2010.



Fernando A. Di Franco Ribeiro
Assessor Técnico
DILIC/IBAMA

Ao Analista
Daniel S.

para providências

013/2010

Turhanovic

Fl.	662
Proc.:	2552/K2
Rub.:	

828 representantes da sociedade civil, bem como de representantes da VALEC – empresa responsável pelo empreendimento; do Governo do Estado da Bahia, representantes do setor privado, entre outras;

Considerando que na audiência pública foram apresentados pela sociedade pedidos de esclarecimentos pertinentes e fundamentais para respaldar a certeza e legalidade do processo de licenciamento, questões tais que deixaram de ser respondidos pelo empreendedor e pela OIKOS, empresa responsável pela elaboração do EIA (Estudo de Impactos Ambientais);

Considerando que a audiência pública foi realizada em local inadequado não comportando o número de cidadãos interessados em participar, impossibilitando uma participação plena de todos os interessados;

A entidade Requerente **VEM SOLICITAR A REALIZAÇÃO DE UMA NOVA AUDIÊNCIA PÚBLICA** em local mais apropriado que possibilite a plena participação dos cidadãos, além disso vem solicitar os seguintes esclarecimentos:

I – QUANTO AOS IMPACTOS DA FIOL NA VEGETAÇÃO E NAS UNIDADES DE CONSERVAÇÃO EXISTENTES NAS ÁREA DE INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO

1) Às fls. 16 do volume 1 do EIA, está informado que a FIOL interceptará 3 APAS, duas das quais estão no litoral Sul da Bahia APA ITACARÉ – SERRA GRANDE (parte no município de Ilhéus) e APA LAGOA ENCANTADA E RIO ALMADA (criada para proteger a Lagoa Encantada no município de Ilhéus e ampliada em 2003 abrangendo toda a bacia do Rio Almada). Estes pontos foram considerados no EIA da FIOL, como fragmentos de Mata Atlântica, sendo que no RIMA cita, à página 29, que “os remanescentes de Mata Atlântica em bom estado de conservação se restringem aos topos de morro e áreas de relevo movimentado”, ora pois, de acordo com os estudos do Floresta Viva e também conforme o mapeamento do bioma coordenado pelo Ministério do Meio Ambiente¹, na poligonal de influência da FIOL observa-se larga superfície com Floresta Ombrófila Densa em estágio

EM BRANCO

Fl.	663
Proc.:	2552/08
Rub.:	

avanzado de regeneração, além de extensas áreas de APP (Área de Preservação Permanente) com vegetação típica de áreas úmidas, além de manguezais.

Quais atividades estão previstas para compatibilizar os impactos decorrentes do empreendimento com o nível de restrição de uso imposto pela legislação ambiental vigente?

2) Qual a área na ZAL (Zona de Apoio Logístico) na margem direita do Rio Almada será necessária para a instalação do pátio "final" da Ferrovia em hectares? Qual a distância dessa localização para a Lagoa Encantada? Quanto será necessário de areia e pedras para a construção e qual será a área de empréstimo no município de Ilhéus?

II – QUANTO AOS IMPACTOS SOCIAIS DA FIOI

1) Qual o traçado da ferrovia no município de Ilhéus? Informem quantas RPPN serão atingidas apontando os atuais proprietários e se já foram iniciados os processos de desapropriação dessas áreas?

2) Quantos empregos serão gerados pela Ferrovia exclusivamente neste mesmo trecho, durante a fase de operação? O representante da OIKOS informou que serão gerados 39.000 empregos. Essa informação está correta? Teremos ao longo da ferrovia, homens colocando e retirando trilhos para o trem passar?

3) Existe a possibilidade de que a ferrovia seja utilizada para transportar passageiros?

4) Onde a OIKOS encontrou na cidade de Ilhéus 8 hospitais, 58 Postos de Saúde? Poderíamos saber quais são os hospitais existentes em Ilhéus, conforme consta do Vol.2 pág. 57?

Sendo o que se apresenta, aguardamos o posicionamento do IBAMA quanto aos itens acima expostos.

EM BRANCO



Ft.	664
Proc.:	2532/08
Rub.:	

Paulo Sérgio Vila Nova Souza
Secretário Executivo

Marcelo Araujo
Coordenador de Projetos

¹ IESB/UFRJ/UFF. 2007. Levantamento da Cobertura Florestal do Bioma Mata Atlântica. Relatório Final. PROBIO/MMA. Disponível em <http://mapas.mma.gov.br/mapas/aplic/probio/datadownload.htm?caatinga/dados/index.html>

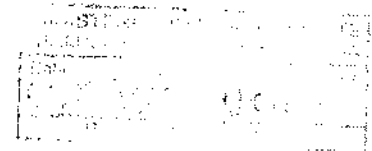
EM BRANCO



VISÃO GLOBAL, AÇÃO SUSTENTÁVEL LOCAL – ILHÉUS RUMO AOS 500 ANOS!

Ilhéus, 08 de março de 2010

Ao Instituto Brasileiro de Meio Ambiente – IBAMA



Joseitta Vilas Boas Mara
Téc. Administrativo
Mat. 0264183
IBAMA

Att: Coordenação de Transporte – COIRA

REF.: PROCESSO PROCESSO 02001.002052/2008-00 - FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE LESTE DA BAHIA (Ef-334)

Associação Ação Ilhéus, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 09.599.191/0001-24, com sede na Praça Coronel Pessoa, número 08, sala 304, Edifício O Mercador, CEP 45653-370, devidamente constituída e representada nos termos do incluso estatuto social, vem respeitosamente ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente, com fundamento nos arts. 1º, inc. II, parágrafo único; 5º, incs. XXXIII e XXXIV, "a" e *caput* do art. 225, da Constituição Federal, arts. 32 e seguintes da Lei 9.784/99, art. 10, inc. VI, da Resolução CONAMA 237/97, manifestar-se nos seguintes termos:

Considerando que o processo de licenciamento ambiental constitui-se como instrumento normativo essencial para o respeito ao princípio da precaução, expresso no art. 225, § 1º, inc. IV, a fim de prevenir danos injustificados ao meio ambiente e ao art. 170, inc. inc. VI, da Constituição Federal;

Considerando que no último dia 27 de fevereiro as 19:00 h realizou-se a Audiência Pública correspondente ao processo de licenciamento ambiental da FIOI – FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE LESTE no município de Ilhéus, tendo havido a participação de 828 representantes da sociedade civil, bem como de representantes da VALEC – empresa responsável pelo empreendimento; do Governo do Estado da Bahia, representantes dos empresários de mineradoras, entre outras;

7

EM BRANCO

○

○

VISÃO GLOBAL, AÇÃO SUSTENTÁVEL LOCAL – ILHÉUS RUMO AOS 500 ANOS!

Considerando que na audiência pública foram apresentados pela sociedade pedidos de esclarecimentos pertinentes e fundamentais para respaldar a certeza e legalidade do processo de licenciamento em questão que deixaram de ser respondidos pela OIKOS, empresa responsável pela elaboração do EIA (Estudo de Impactos Ambientais) e autoridades competentes,

A entidade Requerente vem apresentar os seguintes pedidos de esclarecimentos:

I – QUANTO AOS REQUISITOS DE REGULARIDADE DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO:

1) Às fls. 27 A 38 dos autos do processo de licenciamento encontra-se o Relatório de Vistoria Técnica nº 087/2008 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA – 11/11/2008, do qual consta o seguinte:

“15. O trecho compreendido entre a porção final apresentada da ferrovia e as duas opções de terminais são consideradas como as mais sensíveis ambientalmente, visto a quantidade de fragmentos nativos, cursos d’água preservados e a presença de Unidades de Conservação, além do fator turístico da região.

IV. DAS CONCLUSÕES

(...)

17. O futuro traçado da FOL possui uma AID e AII, caracterizadas por elevado grau de atividade agrícola, pecuária, de silvicultura e de mineração, apresentando intensa utilização de terra.

18. Qualquer que seja a determinação futura quanto ao ponto de instalação do terminal portuário, remanescentes da Mata Atlântica e praias bem conservadas (áreas de maior sensibilidade ambiental), serão impactadas pelos empreendimentos portuário e ferroviário.

19. Devido a não definição da porção final do traçado da ferrovia, onde está inserido o trecho de maior sensibilidade ambiente, esta equipe técnica sugere que não seja emitido o termo de referência até que sejam definidas as

EM BRANCO

**VISÃO GLOBAL, AÇÃO SUSTENTÁVEL LOCAL – ILHÉUS RUMO AOS 500 ANOS!
alternativas locacionais para o terminal portuário marítimo”.**

Diante da constatação descrita pelo técnico do IBAMA acima transcrita solicitamos esclarecimentos a respeito de qual a metodologia empregada no processo de licenciamento para considerar os impactos ambientais, tendo em vista a indefinição da porção final do traçado da ferrovia, uma vez que está previsto o enlace deste empreendimento com a retroárea do terminal portuário privado Ponta da Talha – objeto de processo de licenciamento que tramita nesse mesmo órgão.

2) As fls. 42 dos autos encontra-se o Ofício 1.124/2008 VALEC/PRESI – 22/12/2008 enviado pela VALEC ao DILIC/IBAMA juntando justificativa para o pedido de modificação dos procedimentos para o levantamento de fauna para a elaboração do EIA/RIMA, invocando o art. 30, da IN IBAMA 146/2007, com o objetivo de obter do IBAMA a dispensa da obrigatória obtenção de autorização específica para levantamento de fauna, por já terem realizado a atividade mesmo sem autorização (item 6 do documento - fls. 45), nos seguintes termos:

“5. Diante: i) da exigüidade do prazo citado no item anterior, ii) das atuais limitações de recursos humanos e materiais no IBAMA para dar vazão à grande quantidade de processos de licenciamento a ele submetidos, iii) ciente de que levantamentos de fauna pressupõem a coleta e análise de dados de, pelo menos, uma estação seca e uma estação chuvosa, e, iv) certa da receptividade do IBAMA com relação aos resultados dos seus esforços, a VALEC optou por realizar imediatamente os levantamentos de fauna nas áreas de influência das extensões da Ferrovia Norte Sul e da Ferrovia de Integração Oeste Leste da Bahia observando todas as boas práticas de manejo atualmente conhecidas (como descrito no item 6, a seguir), sem esperar as autorizações específicas de captura, coleta e transporte de fauna silvestre, visto que, se aguardasse todos os trâmites, perderia a oportunidade de iniciar as obras em 2009.

(...)

8. Face ao exposto a VALEC solicita que o IBAMA:

EM BRANCO

VISÃO GLOBAL, AÇÃO SUSTENTÁVEL LOCAL – ILHÉUS RUMO AOS 500 ANOS!

- a. a dispense das autorizações específicas de captura, coleta e transporte de fauna silvestre referentes aos levantamentos realizados, com base no art. 30 da IN IBAMA 146/2007;
- b. que a autorize a apresentar os EIA/RIMA elaborados, sem o risco de penalização devido à não observância no art. 2º da referida IN e, conseqüentemente;
- c. sem o risco de transferir para 2010, ou data ainda posterior, as obras que podemos iniciar a partir do início do período seco de 2009, fato que em muito contribuirá para a superação desse período crítico da economia mundial que estamos vivenciando”.

Solicitamos, então, esclarecimentos a respeito da regularidade ou não do levantamento de fauna procedido pela VALFEC, tendo em vista os condicionantes impostos pela Instrução Normativa 146, do IBAMA. A VALFEC apresentou o pedido de autorização de levantamento de fauna antes ou depois do encerramento do TRD e do EIA/RIMA, nos termos da IN 146?

3) Às fls. 103 e 104 dos autos encontra-se a Nota Técnica nº 069/2009 COIRA/CGIMO/DILIC/IBAMA – 03/07/2009 – Resumo do processo e orientação no sentido de que o EIA/RIMA fosse devolvido para que fosse realizado de acordo com o TRD. Solicitamos esclarecimentos sobre as datas de encerramento do TRD e entrega do EIA/RIMA pela VALFEC, a data da entrega do checklist e da entrega definitiva do EIA/RIMA.

4) A possível localização do Porto Sul na Ponta da Tulha, é conhecida desde fevereiro de 2008 quando o Decreto 10.917 torna de utilidade pública área de 1771 ha na área da Ponta da Tulha e as apresentações feitas a partir de março e filmadas em Ilhéus, informavam que os estudos locais foram realizados durante meses, o que se confirma com as fotos aéreas apresentadas nos slides, as quais datam de 18/08/2007. O primeiro Edital da Ferrovia Oeste Leste lançado pela VALFEC é de nº 007 de 17.12.2008. No entanto, à pág. 32 do vol I do EIA, apesar de já se saber até onde seria o Porto, está sendo justificado que a FIOE, vem sendo pensada independente da localização do Porto. Solicitamos, então, a apresentação dos motivos de não haver informações a respeito do enlace entre os dois empreendimentos. Onde

EM BRANCO

VISÃO GLOBAL, AÇÃO SUSTENTÁVEL LOCAL – ILHÉUS RUMO AOS 500 ANOS!
estão os Estudos Locacionais da Ferrovia no município de Ilhéus, quais foram as alternativas locacionais estudadas? Considerando o enlace da FIOI com a retroárea do Terminal Portuário Ponta da Tulha, foram consideradas as alternativas de localização deste empreendimento?

5) No processo de licenciamento relativo a FIOI, ao terminal portuário privado Ponta da Tulha e ao Complexo Porto Sul há referências expressas dos técnicos do IBAMA no sentido de que seria fundamental para a regularidade e eficiência da elaboração dos Termos de Referência, que os referidos processos fossem tratados em conjunto, já que se trata de Programa Multimodal. Qual o motivo de o IBAMA não ter determinado a reunião dos processos, ou, ainda, a realização dos EIAs/RIMAs levando em conta os efeitos sinérgicos e cumulativos dos diversos empreendimentos?

II – QUANTO AOS EFEITOS SINÉRGICOS E CUMULATIVOS DE IMPACTO AMBIENTAL DOS EMPREENDIMENTOS RELACIONADOS PELO PROGRAMA MULTIMODAL DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO MINERO INDUSTRIAL A SER IMPLANTADO NO SUL DA BAHIA

1) As fls. 7 do volume I do EIA, está consignado que a FIOI é uma via singela que ligará a Ferrovia Norte Sul ao novo Porto no Sul do Estado da Bahia e às fls. 19 sob o título de PROGRAMAS E PROJETOS, é citada a BAMIN com associação à cadeia produtiva com previsão de exportação do minério de ferro em 25 milhões de toneladas ano, contrariando as informações prestadas pelo RIMA do Projeto Pedra de Ferro que informa serem 15 milhões de toneladas ano. Diante das diferentes informações, perguntamos qual das duas está correta? Há diferenças significativas de impactos ambientais caso se trate de 25 milhões de toneladas ou de 15 milhões?

2) As fls. 18 o EIA da FIOI aponta exportação de ferro de Caetité até 2045 contrariando o RIMA da BAMIN, que às fls. 2 informa que o complexo mineração Pedra de Ferro é composto de captação de água, mina, ferrovia e porto. Conforme fls. 8 deste mesmo RIMA, há a informação de que serão produzidos e exportados 15 milhões de toneladas ano, durante 15 anos. Assim sendo, 15 anos a partir de, por exemplo 2012, será explorada totalmente aquela mina em 2027, cuja capacidade total é de 370 milhões de acordo com o mesmo RIMA.

EM BRANCO

VISÃO GLOBAL, AÇÃO SUSTENTÁVEL LOCAL – ILHÉUS RUMO AOS 500 ANOS!
Solicitamos, então, esclarecimentos quanto à afirmativa da OIKOS no sentido de que houvera ferro para ser exportado até 2045 com um total de 23.219 milhões toneladas úteis (TU)?

3) Às fls. 23 do volume I, na descrição do projeto, a referência a cargas potenciais estão citadas apenas duas mineradoras de ferro, sendo 1 em Caetité e outra em Lanhaçu. São essas as cargas potenciais, representando 80% do volume total de carga a ser transportada pela FIOI. A soja a ser escoada virá para Ilhéus ou para Aratu? E os minérios destinados ao terminal de uso privado?

4) As fls. 32 vol. I do EIA, é informado que a ferrovia passou a se apresentar como alternativa viável pelo fato de a água necessária para o escoamento do minério de ferro por meio de mineroduto não poder retornar e porque seu uso passaria a ser praticamente exclusivo para o processo industrial de mineração da BAMIN. Todavia, considerando que o minério terá de ser obrigatoriamente lavado em água, em qual trecho do trajeto até a entrega do minério em Ilhéus esse processo ocorrerá? Qual será a origem da água a ser utilizada para a lavagem do minério?

III – QUANTO AOS IMPACTOS DA FIOI NAS UNIDADES DE CONSERVAÇÃO EXISTENTES NAS ÁREA DE INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO

D) Às fls. 16 do volume I do EIA, está informado que a FIOI interceptará 3 APAS, duas das quais estão no litoral Sul da Bahia APA ITACARÉ – SERRA GRANDE (parte no município de Ilhéus) e APA LAGOA ENCANTADA E RIO ALMADA (criada para proteger a Lagoa Encantada no município de Ilhéus e ampliada em 2003 abrangendo toda a bacia do Rio Almada). Estes pontos foram considerados no EIA da FIOI, como fragmentos de Mata Atlântica. De acordo com os Estudos do Floresta Viva, na Poligonal tornada de utilidade pública para a implantação do Complexo, ali tem uma grande área de Floresta ombrófila densa em alto estágio de regeneração, exatamente onde pretendem instalar o TUP (Terminal de Uso Privativo da BAMIN) e extensas áreas de APP (Área de Preservação Permanente) com manguezais.

Quais atividades estão previstas para compatibilizar os impactos decorrentes do empreendimento com o nível de restrição de uso imposto pela legislação ambiental vigente?

EM BRANCO

VISÃO GLOBAL, AÇÃO SUSTENTÁVEL LOCAL – ILHÉUS RUMO AOS 500 ANOS!

2) Considerando-se as afirmações constantes da Avaliação Ambiental Estratégica, no sentido de que o empreendimento trará impactos irreversíveis, quais as medidas mitigadoras e compensatórias estão previstas?

3) Qual documento oficial estabelece o orçamento destinado para a adoção das medidas mitigadoras e compensatórias referidas na questão anterior?

4) Qual a área na ZAL (Zona de Apoio Logístico) na margem direita do Rio Almada será necessária para a instalação do patio "Final" da Ferrovia em hectares? Qual a distância dessa localização para a Lagoa Encantada? Quanto será necessário de areia e pedras para a construção e qual será a área de empréstimo no município de Ilhéus?

5) O conceito da ferrovia é de transportar 60 milhões de toneladas de carga por ano. Para o transporte geral de cargas, solicitamos seja respondido:

O cálculo é baseado sob um tráfego dia e noite durante os sete dias da semana?

Quais são os parâmetros de cálculo da capacidade dos 60 milhões de toneladas por ano?

A velocidade de 80 km por hora é uma velocidade média ou máxima?

6) Para o transporte de minério, solicitamos seja respondido:

Extensão média do trem:

Quantidade de vagões:

Capacidade média transportada pelo trem

7) Para o transporte de soja, solicitamos seja respondido:

Extensão média do trem:

Quantidade de vagões:

Capacidade média transportada pelo trem

8) Para o transporte de álcool, solicitamos seja respondido:

EM BRANCO

i
ação

Fl.	672
Proc.:	2552/08
Rub.:	ar

VISÃO GLOBAL, AÇÃO SUSTENTÁVEL LOCAL – ILHÉUS RUMO AOS 500 ANOS!

Extensão média do trem.

Quantidade de vagões:

Capacidade média transportada pelo trem

9) Qual o nível de ruído percebido por uma pessoa localizada a uma distância de 50 metros do trem (em decibel)?

Valor medido

Valor calculado (Indicar a Equação e parâmetros utilizados pelo cálculo)

10) Qual a previsão do nível de dispersão e poluição atmosférica decorrentes do transportes das cargas previstas?

11) Durante a audiência pública, Sr. Neville Chamberlain declarou que o minério será transportado em trem composto de vagões abertos. A VALEC usa algum tipo de cola para "fechar" o topo dos vagões e evitar assim a dispersão do pó de minério durante o transporte? Solicitamos informações sobre a tecnologia adotada no que diz respeito à eficiência, percentagem da carga perdida durante o transporte sem usar da cola e com o uso da cola.

IV – QUANTO AOS IMPACTOS SOCIAIS DA FIOE

1) Qual o traçado da ferrovia no município de Ilhéus? Informem quantas RPPN serão atingidas apontando os atuais proprietários e se já foram iniciados os processos de desapropriação dessas áreas?

2) Durante a construção ou mobilização, de acordo com o que consta das fls. 25 do volume I, serão gerados 7.500 empregos (extensão total da ferrovia é de 1500 km). São gerados 200 empregos por cada 40 km. Número total de empregos 7.500. Do total de empregos gerados, 35% é para mão de obra especializada. Restarão então 4.800 para mão-de obra não especializada. No trecho do município de Ilhéus até o Rio Preguiça, são 125 km. Assim sendo, serão gerados na construção, neste trecho, 600 empregos, dos quais 210 é para mão de obra especializada e 390 para mão de obra não especializada.

EM BRANCO

VISÃO GLOBAL, AÇÃO SUSTENTÁVEL LOCAL – ILHÉUS RUMO AOS 500 ANOS!

3) Quantos empregos serão gerados pela Ferrovia exclusivamente neste mesmo trecho, durante a fase de operação? O representante da OIKOS informou que serão gerados 39.000 empregos. Essa informação está correta? Teremos ao longo da ferrovia, homens colocando e retirando trilhos para o trem passar?

4) Existe a possibilidade de que a ferrovia seja utilizada para transportar passageiros?


5) Apesar de ser responsabilidade de Estado a questão social deve ser e muito considerada nos Estudos pois o grande impacto é sócio ambiental. Pergunta: Onde a OIKOS encontrou na cidade de Ilhéus 8 hospitais, 58 Postos de Saúde? Poderíamos saber quais são os hospitais existentes em Ilhéus, conforme consta do Vol.2 - pag. 57?

A quantidade e importância das questões apresentadas acima permitem a conclusão de que o rito definido pela norma do CONAMA não cumpriu a sua finalidade. Ou seja, o objetivo de criar maior simetria no nível de informação entre o empreendedor, os técnicos, organizações não-governamentais e cidadãos, cujo objetivo é criar condições de questionamento que aprimorem o processo de licenciamento, aumentando o grau de segurança na atividade desenvolvida pelo IBAMA e de proteção ao meio ambiente não foi atingido.

Aguardamos sejam apresentados os esclarecimentos solicitados no prazo legal.

Termos em que,

Pede deferimento,



Marta do Socorro Mendonça
Associação Ação Ilhéus

EM BRANCO

Fl. 634
Proc.: 2552108
Rub.: <i>dr</i>

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SUPERINTENDENCIA NA BAHIA - SUPES/BA
NÚCLEO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

GUIA DE TRANSMISSÃO - TELEFAX
TELEFAX: (71) 3172-1684

DATA: 09/03/2010	EMITENTE:	Nº folhas 09
CINTIA LEVITA LINS DO BONFIM		
DESTINATÁRIO:		Nº (61) 3316-1166
DANIEL SANTOS PINTO		
MENSAGEM:		
<i>Prezado Analista,</i>		
<i>Segue em anexo o Memo nº 018/2010-NLA/SUPES-BA/IBAMA.</i>		
<i>Atenciosamente,</i>		
		
Cintia Levita Lins do Bonfim Chefe do Núcleo de Licenciamento IBAMA-SUPES-BA		

EM BRANCO





Fl.	675
Proc.:	2552/08
Rub.:	

M M A
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Superintendência do IBAMA na Bahia
Núcleo de Licenciamento Ambiental

MEMO Nº 018/2010-NLA/SUPES-BA/IBAMA

Salvador, 08 de março de 2010

A: Coordenadora de Transportes
Dra. Tatiana Vell

ASSUNTO: Recomendação Ministério Público do estado da Bahia, a respeito dos processos de licenciamento dos empreendimentos "Ferrovia de Integração Oeste-Leste" e "Complexo Porto Sul".

Senhora Coordenadora,

1. Com os devidos cumprimentos, apresento para V. Sa. cópia do Of. MP-BA/NUSF/34/2010 emitido pelo Ministério Público do Estado da Bahia, protocolizado nesta SUPES-BA em 02/03/2010 através do número 02006.000546/10-27.
2. O documento trata de Recomendação emitida ao Conselho Estadual de Meio Ambiente-BA no âmbito do licenciamento do Projeto Pedra de Ferro, da Bahia Mineração, em Caetitê-BA.
3. No que tange ao IBAMA, o MPE solicita que tomemos conhecimento da Recomendação, tendo em vista a condução dos processos de licenciamento ambiental do Porto Sul e da Ferrovia Oeste-Leste, que foram citados na apresentação da viabilidade do Projeto Pedra de Ferro da BAMIN.
4. Uma vez que tais empreendimentos estão em curso de licenciamento sob a vossa coordenação, encaminhamos o documento em epígrafe para compor ambos processos administrativos.

Atenciosamente,

CÍNTIA LEVITA LINS DO BONFIM
Chefe do Núcleo de Licenciamento Ambiental
IBAMA/BA

EM BRANCO





Fl. 676
Proc.: 2552108
Rub.: <i>[assinatura]</i>

Of. MP-BA/NUSF/34/2010.
Salvador-BA, 05 de fevereiro de 2010.

Documento
02006.000648/10-27
BA/PROTOCOLO
Data: 02/03/10 Prazo: 1/1

CDMP 678

Ilmo. Sr.
CÉLIO COSTA PINTO
MD. Superintendente do IBAMA

Cumprimentando-o cordialmente, servi-mo-nos do presente para enviar Recomendação Administrativa apresentada pelos Promotores de Justiça Coordenadores dos Núcleos de Defesa do São Francisco - NUSF e Núcleo de Proteção ao Patrimônio Histórico Artístico e Cultural - NUDEPHAC ao Instituto de Meio Ambiente do nosso Estado - IMA, acerca da concessão de Licença Ambiental à empresa Bahia Mineração Ltda. - BAMIN.

Ressaltamos que o envio da citada Recomendação é para conhecimento do IBAMA na tramitação dos processos de Licenciamento Ambiental dos empreendimentos Porto Sul e Ferrovia Oeste Leste, que são citados na apreciação do processo de licenciamento Pedra de Ferro da BAMIN.

No ensejo, renovamos protestos de consideração e apreço.

LUCIANA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY
Promotora de Justiça
Coordenadora do Núcleo de Defesa da Bacia do São Francisco

EM BRANCO



Serviço Público Federal
Ministério do Meio Ambiente - MMA
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA
Superintendência na Bahia - SUPES/BA

DESPACHO Nº. 039/2010 - GAB/Assessoria/Controle demandas MP

Referência: Documento nº. 02006.000546/10-27

Fl.	677
Proc.	2552108
Rub.	

Demandante: Ministério Público Estadual - Núcleo de Defesa da Bacia do São Francisco - Ex^o. Sr^a. Promotora de Justiça Luciana Espinheira da Costa Khoury.

Resumo da demanda: O MPE encaminha a Recomendação 01/2010 que trata dos trâmites do licenciamento ambiental à Empresa Bahia Mineração Ltda. - BAMIN e ressalta que o seu teor deverá ser observado nos licenciamentos dos Empreendimentos Porto Sul e Ferrovia Oeste Leste.

Prazo para atendimento: não procede

Ao
NLA

De ordem do Sr. Superintendente do IBAMA/BA, encaminhamos o documento em referência, solicitando que V. Sa viabilize o atendimento ao descrito no resumo da demanda.

Salvador, 05 de março de 2010.

Jorge Fontes Barbosa
Analista Ambiental
IBAMA/BA

EM BRANCO





RECOMENDACÃO 01/2010

O MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA, pelos Promotores de Justiça que a presente subscrevem, em atuação conjunta dos núcleos NUSF - Núcleo de Defesa da Baía do São Francisco e NUDEPHAC - Núcleo de Proteção ao Patrimônio Histórico Artístico e Cultural, no uso das atribuições legais que lhes conferem os artigos 27, parágrafo único, inciso IV da Lei 8.625/93, além do art. 6º, inciso XX da Lei Complementar 75/93, inciso III, da Constituição Federal,

CONSIDERANDO que o meio ambiente é constitucionalmente definido como bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à Coletividade defendê-lo de acordo com o art. 225, § 3º da Constituição Federal, e art. 14, caput e § 1º da Lei 6.938/81, no esteio dos Princípios da Prevenção e da Precaução;

de interesses atinentes à tutela do meio ambiente, conforme disposto no art. 25, IV, da Lei 8.625/93 e art. 5º, inciso II, alínea "d" da Lei Complementar 75/93 em consonância com o art. 80 da Lei nº 8.625/93;

CONSIDERANDO que a Lei 6.938/81 instituidora da Política Nacional do Meio Ambiente tem como princípios a intervenção governamental na busca de manutenção do equilíbrio ecológico, e o planejamento e fiscalização dos recursos ambientais (art. 2º, I e III);

CONSIDERANDO que a lei acima mencionada, em seu art. 10, estabelece que a construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadoras dos recursos ambientais, considerados efetivamente ou potencialmente poluidoras, bem como os capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental, dependerão de prévio licenciamento de órgão estadual competente;

CONSIDERANDO que a Resolução CONAMA nº. 237/97, em seu artigo 3º, assim como a Lei Estadual, impõem que, se o empreendimento ou atividade é considerada efetiva ou potencialmente causadora de significativa degradação, a licença ambiental dependerá de prévio Estudo de Impacto Ambiental e respectiva publicação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (EIA/RIMA), garantida a realização de audiências públicas, conforme regulamentação;

CONSIDERANDO que o licenciamento ambiental é o espaço apropriado para a busca do desenvolvimento econômico sustentável, com o conhecimento dos potenciais impactos, com estudo das alternativas e a determinação dos critérios que vão propiciar o equilíbrio entre desenvolvimento e preservacionismo, garantindo a proteção ambiental;

CONSIDERANDO que o momento do licenciamento ambiental é apropriado para discussão e detalhamento das medidas de mitigação e/ou compensação necessárias para melhor adequação do empreendimento, sendo, portanto, de suma importância que os estudos de impacto ambiental sejam

[assinatura]

[assinatura]

EM BRANCO



CONSIDERANDO que a Licença de Localização é a que atesta a viabilidade ambiental do empreendimento, sendo indispensável, para tanto, o completo diagnóstico e avaliação de impactos positivos e negativos sejam obtidos antes da mesma, uma vez que apenas dessa forma será possível ao licenciador optar com segurança, por conceder ou não a referida Licença;

CONSIDERANDO que as ações preventivas são menos onerosas que as ações corretivas e que ser, portanto, inaceitável a postergação das ações preventivas que visem a evitar os impactos ambientais. ~~afirmamos~~ afirmamos que antevê a instalação de qualquer empreendimento impactante, a fim de mensurar esses impactos e evitá-los;

CONSIDERANDO que tal posicionamento já foi objeto de Recomendação do Tribunal de Contas da União ao IBAMA na Representação TC 659/2005-0, determinando que "não admita a postergação de estudos de diagnóstico próprios da fase prévia para fases posteriores sob a forma de condicionantes de licenciamento, conforme prescreve o art. 6º da Resolução CONAMA Nº 01/86";

CONSIDERANDO que, a empresa BAHIA MINERAÇÃO LTDA, iniciou no ano de 2007 a pesquisa de lavra no município de Caetité, quando obteve do órgão estadual competente, à época Centro de Recursos Ambientais, a Autorização Ambiental para Pesquisa Mineral de Minério de Ferro, conforme Portaria nº 7:941/07 (Processo nº 2007-000311/TEC/AA-0001);

CONSIDERANDO que, após renovações de autorização ambiental para pesquisas e apresentação de documentos solicitados, no ano de 2008 a empresa protocolou pedido para concessão de Licença de Localização junto ao atual Instituto de Meio Ambiente, com intuito de implementar o Projeto Pedra de Ferro, composto por mina (municípios de Caetité e Pinda) e adutora que captará água no rio São Francisco no município de Malhada;

CONSIDERANDO que restou demonstrada a necessidade de realização de Estudo de Impacto Ambiental para que se possa determinar com segurança o grau de interferência da atividade em pauta no meio ambiente, assim como as medidas reparatórias e mitigadoras que deverão ser adotadas caso seja instalado o empreendimento da forma pleiteada;

CONSIDERANDO que a exigência de realização de Estudo de Impacto, conforme a Resolução CONAMA nº 01/86 em seu artigo 2º estabelece que: "Dependerá de elaboração de estudo de impacto ambiental e respectivo relatório de impacto ambiental - RIMA, a serem submetidos à aprovação do órgão estadual competente, e do IBAMA e em caráter supletivo, o licenciamento de atividades modificadoras do meio ambiente, tais como: ... II - ~~Exercício de mineração~~ inclusive os da classe II, definidas no Código de Mineração" (grifamos);

CONSIDERANDO que, além da imperiosidade de sua realização, o conteúdo do EIA também vem definido na referida Resolução, pois, além das exigências normais do estudo de impacto ambiental, algumas peculiaridades devem ser contempladas especialmente para a exploração mineral, o que demonstra a insuficiência de um estudo específico, porém parcial, face à amplitude da possibilidade

da área de influência do projeto completa descrição e análise dos

li

li

EM BRANCO





Fl.	380
Proc.	2552108
Rub.	<i>[assinatura]</i>

recursos ambientais e suas interações, tal como existem, de modo a caracterizar a situação ambiental da área, antes da implantação do projeto, considerando:

a) o meio físico - o subsolo, as águas, o ar e o clima, destacando os recursos minerais, a topografia, os tipos e aptidões do solo, os corpos d'água, o regime hidrológico, as correntes marinhas, as correntes atmosféricas;

b) o meio biológico e os ecossistemas naturais - a fauna e a flora, destacando as espécies indicadoras da qualidade ambiental, de valor científico e econômico, raras e ameaçadas de extinção e as áreas de preservação permanente;

c) o meio sócio-econômico - o uso e ocupação do solo, os usos da água e a sócio-economia, destacando os sítios e monumentos arqueológicos, históricos e culturais da comunidade, as relações de dependência entre a sociedade local, os recursos ambientais e a potencial utilização futura desses recursos.

II - Análise dos impactos ambientais do projeto e de suas alternativas, através de identificação, previsão da magnitude e interpretação da importância dos prováveis impactos relevantes, discriminando: os impactos positivos e negativos (benéficos e adversos), diretos e indiretos, mediatos, e a médio e longo prazos, temporários e permanentes; seu grau de reversibilidade; suas propriedades cumulativas e sinérgicas; a distribuição dos ônus e benefícios sociais.

III - Definição das medidas mitigadoras dos impactos negativos, entre elas os equipamentos de controle e sistemas de tratamento de despejos, avaliando a eficiência de cada uma delas.

IV - Elaboração do programa de acompanhamento e monitoramento (os impactos positivos e negativos, indicando os fatores e parâmetros a serem considerados)";

CONSIDERANDO a existência de Estudo de Impacto ambiental e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA da Mina Pedra de Ferro, apresentado pela Bahia Mineração Ltda., responsável pelo empreendimento, e elaborado pela empresa SETE Soluções e Tecnologia Ambiental;

CONSIDERANDO que o citado EIA/RIMA apresenta-se lacunoso e necessita de complementações e esclarecimentos, e que muitas dessas omissões e imprecisões já estão descritas no Parecer Técnico 1024/2009 do IMA, que não optou pela solicitação de novos estudos e preferiu aceitar a postergação dessas complementações na forma de condicionantes da Licença de Implantação, desrespeitando o rito procedimental previsto para o licenciamento e violando os princípios da prevenção e precaução;

~~CONSIDERANDO que a realização das diligências públicas nos municípios de Maripá e Coaraci~~

CONSIDERANDO que a viabilidade econômica do empreendimento tem frágil argumentação, posto que se baseia quase que totalmente na existência do Porto Sul, obra que ainda está em projeto, fase de planejamento, com forte grau de rejeição pela sociedade do entorno, portanto, não representa segurança e concretude;

CONSIDERANDO que existem sítios arqueológicos associados às cavernas da mineração de ferro e também a seu entorno na Área Diretamente Afetada - ADA, o que implica a necessária interferência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, conforme determina a sua Portaria nº. 230 de 17/12/2002, e que apenas parte dos impactos a este patrimônio foi observado por este órgão;

CONSIDERANDO que, a Lei 3.924/1961, tratando dos monumentos arqueológicos e pré-históricos, estabelece que: "Art. 22. O aproveitamento econômico das jazidas, objeto desta lei,

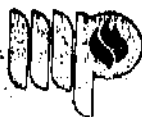
[assinatura]

[assinatura]



EM BRANCO





Fl.	681
Proc.	2552108
Rub.	<i>da</i>

podará ser realizado na forma e nas condições prescritas pelo Código de Minas, uma vez concluída a sua exploração científica, mediante parecer favorável da Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional ou do órgão oficial autorizado.

Parágrafo único. De todas as jazidas será preservada sempre que possível ou conveniente, uma parte significativa, a ser protegida pelos meios convenientes, como blocos testemunhos.

CONSIDERANDO que os sítios, monumentos arqueológicos, históricos e culturais da comunidade, as relações de dependência entre a sociedade local, os recursos ambientais e a potencial utilização futura desses recursos compõem o meio sócio-econômico e deverão constar do diagnóstico ambiental da área de influência de projeto impactantes, conforme orienta a Nota Técnica nº. 01/2009-IPHAN/BA, sendo esse diagnóstico imprescindível para a real mensuração dos impactos advindos da implementação do empreendimento;

CONSIDERANDO que os estudos de diagnóstico e de impactos sobre o meio socioeconômico realizados no EIA/RIMA não observam o quanto descrito na supracitada Nota Técnica 01/2009-IPHAN;

CONSIDERANDO que será necessária a complementação de estudos de diagnóstico, identificação e mensuração de impactos, bem como a previsão de medidas mitigadoras, tanto para o meio físico, quanto para o meio biótico e socioeconômico, devendo após a realização de tais estudos serem submetidos a novas audiências públicas para conhecimento popular;

CONSIDERANDO, finalmente, que os Conselheiros do CEPRAM devem pautar suas decisões no interesse público e nos princípios da legalidade, do devido processo legal e da precaução, sob pena, inclusive de responsabilização das suas ações por estarem atuando como agentes públicos;

RECOMENDA

paralisação das atividades referentes à implantação do Projeto Pedra de Ferro, até que as lacunas e omissões apontadas na presente Recomendação sejam supridas;

II - A determinação ao empreendedor que promova a complementação dos Estudos de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA que, conforme análise deste Ministério Público Estadual, não observa os requisitos legais exigidos nas Resoluções CONAMA 01/84 - 201/77, devendo solicitar do empreendedor as seguintes providências:

- Proceder ao redimensionamento da área de influência direta, indireta e de intervenção do empreendimento, redefinindo a real abrangência dos impactos para os meios físicos, bióticos e socioeconômicos, informação que não apresenta a devida consistência no estudo elaborado, com todas as complementações conforme apontado na proposta de condicionante IV no Parecer Técnico do IMA nº. DILIC PT - 1024/2009-1806, após essa providência, proceder às demais complementações solicitadas abaixo, tendo em vistas as alterações que advirão dessa nova definição;
- Apresentar declaração de anuência do IPHAN comprovando a adequação do empreendimento às normas relativas ao patrimônio arqueológico, espeleológico, histórico e

EM BRANCO

D

D



Fl. 682
Proc.: 2552108
Rub. *an*

- artístico, em todos os municípios abrangidos pela atividade da empresa, em especial no que diz respeito ao Sítio Arqueológico denominado Piripiri, situado no município de Pindai e já identificado no RIMA às folhas 75;
- Proceder estudo dos sítios, monumentos arqueológicos, espeleológicos, históricos e culturais da comunidade, as relações de dependência entre a sociedade local, os recursos ambientais e a potencial utilização futura desses recursos compõem o meio sócio-econômico e deverão constar do diagnóstico ambiental da área de influência de projeto impactantes, conforme orienta a Nota Técnica nº. 01/2009-IPHAN/BA;
 - Proceder análise sobre o impacto paisagístico com a eventual implantação do empreendimento;
 - Apresentar documentação de regularidade fundiária (documentos de posse e propriedade) de todas as propriedades da área onde pretende ser implantado o empreendimento, com respectiva anuência pelos proprietários para exploração do solo e averbação de reserva legal;
 - Verificar de forma minuciosa o teor de radioatividade (especificamente por urânio, ocorrente na região) nos corpos hídricos superficiais e subterrâneos da área questionada;
 - Detalhar, em estudos completos, os possíveis impactos em comunidades tradicionais da região, incluindo comunidades de fundo de vale;
 - Apresentar análise apurada acerca da segurança alimentar dos moradores de toda área afetada pelo empreendimento, considerando a importante constatação de que são grupos de produtores rurais que sobrevivem exclusivamente da agricultura familiar diretamente impactados pelo empreendimento;
 - Elaborar estudo acerca da segurança hídrica dos municípios envolvidos, descrevendo os impactos nas águas superficiais e subterrâneas, aspecto bastante questionado face à escassez de licenças, e sim, ter sua relevância considerada na fase prévia para devida avaliação de viabilidade ambiental;
 - Apresentar a certidão da Prefeitura Municipal de Pindai (onde pretende se instalar o empreendimento) e Iuiú, Palmas de Monte Alto e Guanambi (por onde poderá passar a adutora), "declarando que o local e o tipo de empreendimento ou atividade estão em conformidade com a legislação aplicável ao uso e ocupação do solo", conforme determina a Resolução CONAMA 237/97 no seu art. 10 § 1º;
 - Complementar os estudos de diagnóstico para todos os taxons faunísticos na área de influência direta do empreendimento, após o seu novo redimensionamento, bem como efetuando o levantamento quantitativo das espécies da fauna, com realização de pelo menos mais uma campanha amostral;
 - Demonstrar quantitativo de espécies da fauna e flora novas, endêmicas, raras e ameaçadas de extinção que serão afetadas pelo empreendimento, bem como informar as medidas propostas para mitigação desse impacto, conforme solicitado como condicionantes II.14.1 e II.14.2 do citado Parecer Técnico;
 - Apresentar a indicação de duas cavidades testemunho, conforme exigência imposta pelo art. 21 e §§ da Instrução Normativa MMA nº. 02/2009, para o licenciamento de qualquer atividade que possa causar impacto a outra cavidade de alta relevância, como é o caso das existentes na área a ser afetada pelo empreendimento;
 - Demonstrar, de forma clara, inclusive com georreferenciamento onde está localizada a Mata Atlântica na região de possível abrangência pelo empreendimento;
 - Definir a quantidade de água que está prevista para ser retirada para consumo humano e

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]



EM BRANCO





MINISTÉRIO PÚBLICO
DO ESTADO DA BAHIA

Fl.	683
Proc.	2552/09
Rub.	

outras utilizações:

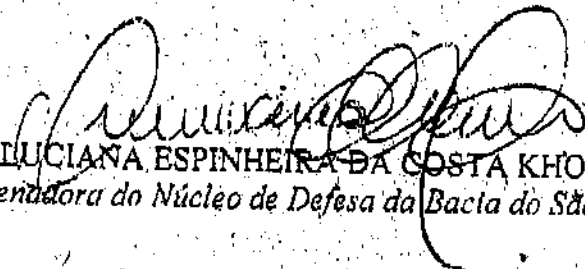
- Apresentar a tecnologia a ser utilizada para tratar os esgotos sanitários que serão gerados, bem como informar a eficiência de tratamento esperada, os parâmetros microbiológicos e físico-químicos deste efluente na entrada da barragem, sua dispersão na barragem e a
- ~~Acrescentar o Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, detalhar sobre o aterro sanitário para onde serão conduzidos os resíduos industriais, bem como sobre a Estação de Tratamento de Efluentes para onde será encaminhado o chorume do aterro;~~
- Definir a sistematicidade das ações do Programa de Educação Ambiental de modo que se possa aferir a adequação e estimar a eficácia do programa;
- Acerca da geração de efluentes oleosos, informar qual a quantidade de óleo que está prevista a ser gerada, quantas caixas separadoras serão utilizadas, qual a capacidade das caixas, quais
- ~~Apresentar a quantidade do efluente da barragem de rejeito que pretende ser lançado no córrego cachoeira Alta ou Grande, bem como as características desse corpo receptor;~~
- Caracterizar de forma detalhada o aterro que será implantado pela empresa, informando qual o tipo de resíduo que pretende gerar, o volume, o local de implantação, a área que ocupará e quais os mecanismos de controle de poluição que serão adotados;
- Esclarecer características ambientais das áreas de apoio operacional da mina, tanto na fase de implantação, quanto na fase de operação.

III - A determinação ao empreendedor de que, após a conclusão dos novos estudos e providências acima elencadas, sem prejuízo de outras observadas por este r. Conselho, sejam realizadas novas audiências públicas para promover a ampliação do diálogo com as comunidades afetadas;

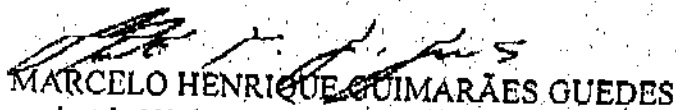
IV - A remessa aos Núcleos supramencionados de todas as informações, documentos e publicações acerca das providências adotadas no caso em tela e de tudo quanto disposto nessa recomendação.

São os termos da Recomendação Administrativa do Ministério Público do Estado da Bahia.

Salvador-BA, 22 de janeiro de 2010.


LUCIANA ESPINHEIRA DA COSTA KHOURY

Coordenadora do Núcleo de Defesa da Bacia do São Francisco


MARCELO HENRIQUE GUIMARÃES GUEDES

Coordenador do Núcleo de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural

ELEBRANCO





Fl. 684
Proc.: 2552/08
Rub.: <i>dm</i>

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SUPERINTENDÊNCIA DO IBAMA NO ESTADO DO TOCANTINS
NÚCLEO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

MEMO Nº 014/2010 - NLA/IBAMA-TO

Palmas, 09 de março de 2010

À: Coordenadora de Licenciamento de Transporte - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA-Sede
Tatiana Veil

MMA - IBAMA
Documento:
02001.000346/2010-11

ASSUNTO: Encaminha Parecer Técnico sobre EIA da Ferrovia Oeste-Leste

Data: *11/03/2010*

Senhora Coordenadora,

Cumprimentando-a, encaminho para apreciação e providências o Parecer Técnico Nº 010/2010 - NLA/IBAMA-TO referente à análise do Estudo de Impacto Ambiental da Ferrovia de Integração Oeste-Leste.

Sem mais para o momento, colocamo-nos a disposição para eventuais esclarecimentos.

Atenciosamente,

Flávio Luiz de Souza Silveira
Flávio Luiz de Souza Silveira
Coordenador do NLA
IBAMA - TO

*De ordem da
COTRA
em 17/03/10
Patricia*

Patricia de Abreu
Secretária
CGTMO/DILIC

Ao Analistas

Samuel S.

Laura

André

e do Técnico Especializado

Lúcio

para condução

SR/3/10

Tatiana Veil

Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transporte
DITRA/CGTMO/DILIC/IBAMA



Fl.	085
Proc.	2592/08
Rub.	

**INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
SUPERINTENDÊNCIA DO IBAMA NO TOCANTINS
NÚCLEO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL**

PARECER TÉCNICO Nº 010/2010 - NLA/IBAMA-TO

Palmas, 04 de março de 2010

ASSUNTO: Análise do EIA/RIMA da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (EF-334) entre Figueirópolis-TO e Ilhéus-BA

INTRODUÇÃO

O presente Parecer Técnico tem por objetivo apresentar análise do EIA/RIMA da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (E-334) entre Figueirópolis (TO) e Ilhéus (BA). Os estudos foram realizados pela OIKOS Pesquisa Aplicada Ltda. para obtenção de Licença Prévia.

ANÁLISE TÉCNICA

1. RIMA

O documento foi apresentado impresso e em formato PDF e conta com 28 páginas. As informações técnicas estão apresentadas de forma clara e objetiva, o que favorece o entendimento pelo público em geral, principalmente da região de influência do empreendimento, onde a baixa escolarização e o analfabetismo predominam.

Por outro lado, dados relativos à mão-de-obra e empregos diretos e indiretos, assim como a previsão do tempo de incidência dos impactos e a indicação dos métodos/técnicas/critérios adotados para a identificação dos impactos não foram mencionados adequadamente como prevê o Termo de Referência (TR).

2. IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDEDOR E EMPRESA CONSULTORA

Este tópico foi devidamente descrito, conforme recomendado pelo TR, e atende às necessidades de análise.

1
g q

EM BRANCO

Fl.	686
Proc.:	2552103
Rub.:	<i>de</i>

3. DADOS DO EMPREENDIMENTO

Tendo em vista as determinações no TR, este tópico foi parcialmente descrito. Ressalta-se que, diversos dados relativos ao projeto básico não foram apresentados, sendo justificado pelo empreendedor que o detalhamento será realizado após a emissão da Licença de Instalação. Entende-se que tal detalhamento é um pré-requisito para a emissão da LI.

Diversos dados referentes à execução e características da obra não foram apresentados, prejudicando a análise do EIA e da viabilidade do empreendimento. Essas carências foram descritas ao longo deste documento.

4. ÁREA DE INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO

As áreas de influência do empreendimento foram definidas como: Área Diretamente Afetada (ADA), composta pela faixa de domínio da ferrovia, com uma largura média de 80 m; Área de Influência Direta (AID), definida como a faixa de terreno que abrange 5 km para cada lado do eixo da ferrovia; Área de Influência Indireta (AII), compreendendo todos os municípios que terão alguma parte do seu território interceptada pela AID.

Ressalta-se o atendimento do TR, uma vez que as medidas apresentadas contemplam os itens indicados para comporem cada uma das áreas. A ADA considera somente a faixa de domínio do empreendimento que tem em média 80 metros de largura, onde são previstos desapropriação, e para efeito de compensação, indenizações e reassentamentos. Não foram contempladas as áreas destinadas à construção de acampamentos, instalações industriais (fábricas de pré-moldados e usinas de soldagem de trilhos) e de extração de materiais de construção (pedreiras, areais e cascalheiras). Isto justificou-se pela possibilidade de inibição dos fatores de concorrência entre construtoras licitantes, que poderão apresentar de diferentes opções de localização, o que pode refletir nos preços dos serviços e favorecer a contratação mais vantajosa pelo poder público. Por outro lado, *as construtoras contratadas passam a ser responsáveis por todo e qualquer dano que forem causados fora da faixa de domínio, podendo a contratante (VALEC) exigir as devidas licenças das instalações e comprovação da origem legal dos materiais (naturais e/ou industriais) por meio das licitações de construção* (pág. XX, vol. 1).

Considera-se plausível tal justificativa, uma vez que a mesma poderá favorecer um maior comprometimento das empresas mediante suas propostas, assim como uma maior eficiência na execução dos serviços. Contudo, o empreendedor deverá apresentar comprovação de regularidade ambiental de canteiros de obras de empreiteiras, de jazidas, bota-foras e demais estruturas necessárias para a execução da obra, previamente a sua instalação.

de
2
ga

EM BRANCO

Fl.	687
Proc.	2552/08
Rub.	

5. ALTERNATIVAS TECNOLÓGICAS E LOCACIONAIS

Foram indicadas quatro alternativas locacionais para a ferrovia. A alternativa indicada¹, alternativa 1, alcançou maior nota e teve o argumento de maior viabilidade quando considera o atendimento da demanda do agronegócio dispensando obras complementares do ramal ferroviário.

Contudo, os critérios e a atribuição de peso não foram justificados tecnicamente nem seguiram as recomendações mínimas do TR (item 3.1.1). Os seguintes critérios foram ignorados no estudo:

- ✓ menor área total de supressão de vegetação nativa, considerando o conjunto linha férrea, estações e pátios, caminhos de serviço e áreas de apoio durante as obras;
- ✓ menor interferência/supressão/ocupação de Áreas de Preservação Permanente;
- ✓ menor número e extensão de fragmentação de remanescentes florestais;
- ✓ menor interferência sobre corredores ecológicos;
- ✓ menor número de interceptação e transposição de corpos hídricos;
- ✓ menor extensão de transposição de áreas de várzeas/baixadas;
- ✓ menor volume de material movimentado (terraplanagem) e escavação/desmonte de rochas,
- ✓ menor extensão total de aterros;
- ✓ maior extensão total de túneis;
- ✓ maior extensão total de viadutos/elevados;
- ✓ menor extensão de interceptação de áreas urbanas (separando em interceptação via superficial ou subterrânea);
- ✓ menor quantitativo de desapropriação/deslocamento de populações;
- ✓ custo financeiro total das obras;
- ✓ outros itens julgados pertinentes.

Vale destacar que não foi computada na determinação das alternativas a compatibilidade com outros empreendimentos e a fragilidade do meio físico, itens não abordados no TR, porém de grande pertinência. Relativo aos empreendimentos previstos nos traçados selecionados e não citados no estudo, destaca-se a implantação de hidrelétricas no rio Palma, cujos estudos já estão registrados na ANEEL. Relativo à fragilidade do meio físico, destaca-se que a análise da fragilidade ambiental apresentada no capítulo 5.1.5.3, se aplicada em todos os traçados, seria válida como critério para comparação de alternativas, tanto gerais como locais. A localização dos pátios e terminais também não foi considerada objetivamente em nenhuma das alternativas, apesar de serem fatores na fase de operação.

¹ Figueirópolis (TO) - Ilhéus (BA), transpondo a Serra Geral de Goiás no vale do Rio Mosquito, entre Lavandeira (TO) e Campos Belos (GO), passando por Barreiras, vale do Rio Corrente em São Félix do Coribe (BA), e travessia do Rio São Francisco entre Serra do Ramalho (BA) e Bom Jesus da Lapa (BA).

3
g e

EM BRANCO

Fl. 688
Proc. que 2552108
Rub.: <i>[assinatura]</i>

Seguem-se as inconsistências e dúvidas quanto aos fatores efetivamente utilizados necessitam de correção e esclarecimento:

- ✓ a intervenção em APPs é um fator negativo, independente se as mesmas encontram-se alteradas ou não, devendo ter os mesmos pesos;
- ✓ a alternativa 1 é tida como favorável pela "área de APP em bom estado de conservação que deverá ocupar", subentendendo ser desejável ocupar APP em bom estado de conservação;
- ✓ a interceptação de unidades de conservação de uso sustentável, modalidade APA e RPPN, e zonas de amortecimento deveriam ter os mesmos pesos;
- ✓ não foram localizadas as zonas de amortecimento de unidades de conservação computadas nos cálculos das notas. As únicas UCs que estão plotadas nos mapas e estão a menos de 10 km da interceptação são APAs. Ressalta-se que APA, RPPN e Terra Indígena não possuem zona de amortecimento;
- ✓ não há justificativa para interferência em zona periurbana ter o mesmo peso que intervenção em Terras Indígenas e UCs de proteção integral;
- ✓ não há justificativa para os itens travessia de talwegues e extensão terem pesos maiores que os outros aspectos de grande relevância

Nenhuma alternativa oferece opções à intervenção nos vales dos rios Palma e Mosquito; apenas a alternativa 4 tem um trecho menor no rio Palma e não atinge o rio Mosquito. O mesmo ocorre com o rio de Contas, que é percorrido por todos os traçados. Destaca-se que esse percurso, margeando ou muitas vezes sobrepondo toda extensão dos rios Palma e Mosquito, tem grande vulnerabilidade ambiental, o que não foi considerado na análise das alternativas.

Além disso, não foi possível reproduzir os cálculos para determinação das notas de cada alternativa utilizando a fórmula apresentada. Ressalta-se que "as metodologias adotadas deverão estar de acordo com as normas específicas, com as práticas científicas consagradas, explicitadas e justificadas nos capítulos correspondentes" (pág. 3 do TR). Assim, a fórmula utilizada para definição das notas das alternativas locais deveria ser complementada com indicação bibliográfica.

Faltou clareza quanto aos traçados alternativos. Não há esclarecimento se o traçado 3 coincide com a alternativa 1 ou com a 2, no trecho após o km 450. Não há justificativa para o argumento de que a alternativa 2 não atenderá o agronegócio de Luís Eduardo Magalhães e Barreiras, pois ambos os traçados podem ter os pólos previstos nos municípios Luís Eduardo Magalhães e São Desidério. O mesmo ocorre com a alternativa 3, onde não se justifica o não atendimento ao agronegócio de Luís Eduardo Magalhães e Barreiras, pois o trecho mais próximo desses municípios coincide com a alternativa 1, que atende ao agronegócio desses municípios. A alternativa 2, no trecho do município de Serra do Ramalho, poderia ter o traçado coincidente com o da alternativa 1, excluindo assim, a interferência no Projeto Especial de Colonização Rural.

[assinatura]
4
g o

EM BRANCO

Fl.	689
Proc.:	2552/08
Sub:	Ibotirama

Ademais, alega-se proximidade das alternativas 3 e 4 com a Terra Indígena Ibotirama, porém a mesma não está plotada nos mapas e nem há justificativa para não afastar mais o traçado dos indígenas. O mesmo ocorre com a intervenção em áreas periurbanas.

Tais pendências poderiam ser solucionadas se houvesse esclarecimento quanto às alternativas pontuais de traçado da ferrovia previstos no item 3.1.2 do TR. Deveria haver previsão da viabilidade de se alterar pontualmente a ADA conforme critérios de supressão significativa e interferências em APP's, várzeas, áreas urbanas, desapropriação, etc.

Por fim, tem-se que os dados apresentados deixam dúvida sobre a alternativa 1 ser realmente a mais viável. O fato de esse traçado percorrer praticamente toda a extensão dos rios Palma e Mosquito (muito próximo à margem) é um fator negativo muito relevante e não foi levado em consideração. Nesse contexto, a alternativa 4 parece ser locada mais distante das margens dos cursos d'água, e foi preterida em detrimento da alternativa 1, pela inconsistência dos critérios e cálculos utilizados. Diante do analisado, das informações inconsistentes e falta de dados, a alternativa 4 pareceu ser mais viável do que as demais.

Assim, justifica-se a revisão e reformulação dos critérios e traçados utilizados e apresentados, com ênfase em:

- ✓ Comparar as alternativas 1 e 4;
- ✓ A ADA de cada alternativa deve preferencialmente estar locada fora da APP dos corpos hídricos, intermitentes ou não, considerando o nível de cheias normais, justificando nos casos em que não for possível;
- ✓ Considerar a compatibilidade com outros empreendimentos previstos para as AIDs de cada alternativa;
- ✓ Considerar a vulnerabilidade do meio físico de cada alternativa como critério de alta relevância no cálculo das notas;
- ✓ Considerar a localização dos pátios e terminais de cada uma das alternativas;
- ✓ Considerar os critérios de avaliação que eram previstos no item 3.1.1 do TR e que foram ignorados;
- ✓ Considerar alternativas locacionais específicas previstas no item 3.1.2 do TR, inclusive quanto ao afastamento da alternativa 4 da Terra Indígena Ibotirama;
- ✓ Justificar tecnicamente todos os critérios e pesos adotados;
- ✓ Igualar os pesos dos critérios travessia de talvegues e extensão com os demais itens de alta relevância;
- ✓ Igualar os pesos de intervenção em APP conservada e alterada, atribuindo alta relevância;
- ✓ Igualar os pesos de intervenção em APA, RPPN e zona de amortecimento, atribuindo média relevância;

5
11/9

EM BRANCO

- ✓ Atribuir média relevância à intervenção em áreas periurbanas;
- ✓ Lembrar que APA, RPPN e Terra Indígena não têm zona de amortecimento;
- ✓ Elucidar os cálculos utilizados.

Fl.	690
Proc.:	2552/08
Rub.:	<i>[assinatura]</i>

6. MEIO FÍSICO

Clima

A justificativa apresentada para a não apresentação de dados sobre circulação atmosférica foi considerada plausível. Os levantamentos relacionados aos tipos climáticos, intervalos de precipitação pluviométrica, intervalos de temperatura do ar, valores de umidade relativa do ar e balanço hídrico, assim como seus respectivos mapeamentos foram descritos satisfatoriamente.

Sobre as alterações nos níveis de ruídos e vibrações, a classificação do impacto negativo como de baixa significância está equivocada, sendo aceitável apenas durante a fase de implantação do empreendimento. No entanto, durante fase de operação, o afastamento da fauna local e o desenvolvimento de diferentes graus de estresse são conseqüências reconhecidas quando das alterações de níveis ruídos, indicando a permanência e irreversibilidade do impacto, mesmo tendo importância e magnitude baixas. A relação de ruído residual e seu tempo de ocorrência não são suficientes para garantir que nas abrangências da ADA e AID o impacto não interferirá na relação da fauna com o ambiente, principalmente nas faixas onde via férrea margeia ou intercepta áreas de preservação permanente. Da mesma forma, há uma numerosa ocorrência de cavidades naturais subterrâneas (cavernas) junto ao traçado proposto, podendo as mesmas sofrer com os impactos decorrentes das alterações dos níveis de vibrações, tanto durante a implantação como na operação do empreendimento, sendo esse tema melhor desenvolvido pelo tópico referente às cavernas.

Geologia e Mineração

O diagnóstico atende parcialmente ao determinado pelo TR. Não foram apresentados: i) detalhamento dos locais previstos para construção de obras de arte do tipo túneis; ii) identificação de áreas de risco associadas a escorregamentos, abatimentos e/ou desmoronamentos ou outros processos erosivos; iii) identificação e localização geográfica de possíveis jazidas, e; iv) mapeamento das áreas com direito de lavra e/ou pesquisa mineral junto ao DNPM coincidentes com a AID.

Quanto às possíveis jazidas a serem utilizadas na realização das obras, a não apresentação pode ter a mesma justificativa de pretender-se subcontratar tais serviços, evitando a inibição da concorrência entre as construtoras.

Quanto às áreas com direito de lavra e/ou pesquisa foram apresentadas relações das áreas com títulos minerários registrados no DNPM conforme a substância de interesse, a fase do processo

[assinatura]
6
[assinatura]

EM BRANCO

Fl.	691
Proc.:	252108
Assinatura	<i>[assinatura]</i>

e as regiões e municípios das ocorrências minerais. Deverá ser apresentado mapeamento em escala e formato que permita boa visualização.

Observou-se que, em relação à identificação de áreas de risco associadas a escorregamentos, abatimentos e/ou desmoronamentos ou outros processos erosivos, foram apresentados 23 pontos no item 5.4 (pág. 4, vol. 3), que podem ser interceptados pela ADA e que estão sofrendo processos erosivos, sobretudo sulcos e ravinas, ou cujos solos estão total ou parcialmente expostos às intempéries. É recomendada, para a maioria dos casos, a reconformação do solo e/ou da encosta e recomposição da vegetação.

Neste caso, deverá ser complementada a informação sobre a interceptação das áreas de risco com o traçado da ferrovia, identificando e relacionando cada local de ocorrência, além de apresentar mapa em formato que permita boa visualização, além de arquivos shapefile (ARCGIS) do projeto da ferrovia.

Uma vez que, o detalhamento do projeto básico somente será efetuado, após a concessão da Licença de Prévia, não foram apresentadas pelo presente estudo as áreas de extração de materiais de construção.

Cavernas

O item referente às cavidades naturais subterrâneas apresenta somente o levantamento a partir dos dados georreferenciados pelo Núcleo de Geoprocessamento do ICMBio/CECAV, das ocorrências na AID da alternativa 1.

Foram identificados 380 registros na AII, sendo que 64 ocorrem na AID, incluindo áreas dos três estados afetados. Duas cavidades - Furna da Fazenda do Velho Neto e Furna das Pacas - no município de Combinado-TO, estão a menos de 500m da faixa de domínio, sendo que a segunda está em margem oposta do rio Palma, em relação à faixa de domínio.

O estudo cita que o empreendimento interceptará uma grande área com potencial alto ou muito alto de ocorrência de cavernas, principalmente nos seguintes municípios: Arraias, Lavandeira e Combinado (TO), Correntina, Santa Maria da Vitória, Jaborandi, São Félix do Coribe, Serra do Ramalho e Bom Jesus da Lapa (BA). Nesta lista não foram inseridos os municípios de Taipas do Tocantins e Aurora do Tocantins, que reconhecidamente possuem um grande patrimônio espeleológico.

O EIA propõe como medida mitigadora, que o traçado seja desviado em pelo menos 250m a partir do perímetro que representaria a projeção da caverna na superfície do terreno. Tal medida é pertinente, porém, é imperativo que o levantamento de campo das cavidades existentes seja realizado previamente, por equipe técnica especializada em espeleologia, diferente da proposta apresentada - a localização seria feita pelas equipes responsáveis pela locação do eixo e execução de sondagens. Tal exigência é justificada pela natureza do trabalho que exige grande experiência

[assinatura]

EM BRANCO

Fl.	692
Proc.:	2552/08
	Rubrande

para a localização/identificação do patrimônio espeleológico, pois muitas vezes uma caverna possui uma entrada muito pequena e de difícil acesso e localização; além disso, o trabalho de exploração/caracterização de cavernas – essencial para se ter o mapeamento e a projeção na superfície – é extremamente especializado, inclusive por questões de segurança.

Em relação à avaliação dos impactos sobre o patrimônio espeleológico, o aspecto relativo às possíveis interferências nas cavernas causadas pelas vibrações decorrentes da operação da ferrovia não foi abordado. Tal item não deve ser negligenciado, uma vez que várias áreas cársticas apresentam dinâmica muito ativa, ou seja, instabilidade dos maciços e constante modificação de suas vertentes.

De forma geral, conclui-se que o estudo não atendeu ao TR, uma vez que é solicitado o levantamento e a caracterização das cavidades naturais existentes na ADA e AID, sendo que o levantamento foi apenas parcial (feita a partir de banco de dados) e não foi feito nenhum tipo de caracterização das cavernas relacionadas.

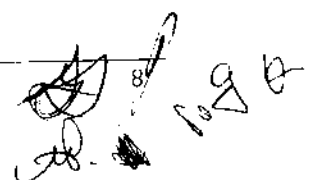
Em tempo, é relevante mencionar que um estudo realizado em área muito próxima da AID, no sudeste do Tocantins (Inventário das Cavidades Naturais Subterrâneas no Entorno da BR 242/TO – Trecho Peixe – Paranã – Taguatinga), constatou que havia apenas cinco cavernas registradas no mesmo banco de dados utilizados no EIA em tela, porém, nos trabalhos de campo, foram registradas 27 (vinte sete) novas ocorrências, demonstrando assim, uma grande lacuna de conhecimento sobre o patrimônio espeleológico da região. Além disso, ressalta-se que tal inventário foi realizado numa distância máxima de apenas 500m de cada lado, a partir do eixo da citada rodovia, ou seja, numa distância dez vezes menor do que a AID da Ferrovia Oeste-Leste.

Solos

Foi apresentado levantamento dos solos existentes na AID, enquadrados conforme o sistema de classificação da Embrapa. Na AID do traçado proposto o predomínio é de latossolos e argissolo vermelho.

Não foram apresentados dados quantitativos específicos sobre a ADA. Seria desejável haver pelo menos uma estimativa da proporção de cada tipologia de solo na ADA, visto ser esse um fator relevante tanto para a fragilidade do meio físico quanto para a implantação da obra. Destaca-se que o tipo de solo influencia na execução de leito, sub-leito, base e sub-base, refletindo em volumes de bota-fora e empréstimo e na declividade dos taludes, fatores relevantes na determinação dos impactos ambientais.

A abrangência dos solos arenosos das Bacias do Tocantins/Araguaia e do São Francisco indica previamente o risco das ADA e AID sofrerem com processos erosivos, assoreamentos, compactação de solos e até mesmo escorregamentos e deslizamentos. No entanto, uma vez que não foram identificadas e/ou apresentadas as áreas com esses riscos, entende-se que a definição da



EM BRANCO

Fl. 693
Proc.: 2552/08
Rep. foi *dr*

viabilidade ou não do empreendimento para o traçado proposto (alternativa locacional) consideravelmente prejudicada. Da mesma forma, não houve detalhamento dos locais das 212 obras de arte previstas e de outras que poderão desencadear impactos da mesma natureza.

Uma vez que, o detalhamento do projeto básico somente será efetuado, após a concessão da Licença de Prévia, tem-se que a classificação do risco de alagamento e represamento por hora é satisfatória. No entanto, ressalta-se que a interceptação de qualquer curso d'água visando a instalação de equipamentos como bueiros e outros dispositivos de drenagem, exigirá dos construtores máxima atenção no momento da execução dessas obras e eficácia na elaboração e implementação do Programa de Proteção Contra a Erosão.

Análise da fragilidade do meio físico

O estudo apresentou diagnóstico do meio físico envolvendo geologia, geomorfologia, pedologia e pluviosidade. Destaca-se que foi excluído da metodologia referenciada o item "cobertura vegetal", sob o argumento de que a vegetação seria removida com o advento das obras. Entretanto, contesta-se tal alteração, porquanto fez com que os valores encontrados ficassem abaixo do esperado, caso a metodologia fosse aplicada corretamente. Entende-se que deveria ter sido atribuído o valor 3,0 para a cobertura vegetal, correspondendo a inexistência de cobertura vegetal à condição mais frágil, ao invés de excluí-la dos cálculos. Além disso, ressalta-se que, a cobertura vegetal não deverá ser totalmente retirada da ADA, somente onde for estritamente necessário, contestando assim, mais uma vez, o argumento utilizado para a retirada deste critério da análise.

Este item apresenta um estudo satisfatório, porém ficou restrito a apenas um diagnóstico. Não é apresentado e discutido como isso irá influenciar no traçado da ferrovia, nem na execução das obras ou na operação do empreendimento. Pelos mapas pode-se observar que não houve tentativa de se desviar a ADA das áreas de maior vulnerabilidade nem justificativa para que a ferrovia seja construída nas áreas mais vulneráveis, em detrimento de áreas menos sensíveis, muitas vezes distantes poucos metros umas das outras.

O EIA apresenta o mapeamento dos valores de vulnerabilidade encontrados na AID da alternativa locacional escolhida. Seria pertinente que as mesmas análises fossem realizadas para as demais alternativas locais, pois contribuiria significativamente para a tomada de decisão sobre a mais viável.

A alternativa de traçado estudada no EIA segue percurso paralelo ao dos rios Palma e Mosquito, por dentro de seus vales, por aproximadamente 350 km. Aparentemente, por todo esse trecho, a ferrovia está locada muito próxima à margem dos rios, inclusive dentro da APP. O percurso margeia o rio Mosquito, desde sua nascente até a foz.

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page.

EM BRANCO

Fl.	694
Proc.	2352/08
RUB.	lores

Toda essa região foi classificada com índices de vulnerabilidade elevados, com valores acima de 2,2, numa escala crescente de vulnerabilidade do meio físico que vai de 1,0 a 3,0. Esse fato é preocupante, pois serão realizadas intervenções de grande impacto ambiental, como desmatamento, cortes e aterros margeando cursos d'água inseridos em um meio físico frágil. Em outros locais no estado da Bahia ocorrem situações semelhantes, quando a ferrovia margeará trechos dos rios Roda Velha, Guará, São João, Brumado, de Contas e Almada.

Destaca-se também o percurso que corta o divisor de água entre as nascentes dos rios Mosquito e Roda Velha, incluindo suas nascentes, localizadas respectivamente no vale e no planalto. Neste local, o desnível é de aproximadamente 60 metros, o que indica que deverão ser executados longos e elevados aterros, e longos e profundos cortes, para que seja mantida a declividade máxima de 0,6% da ferrovia. Há severos riscos para o rio Mosquito, que poderá ter a nascente e curso inicial assoreados. Na nascente do rio Roda Velha poderá haver alteração de fluxo e direcionamento das águas superficiais e subterrâneas. A mesma poderá deixar de contribuir para o rio Roda Velha e passará a utilizar os cortes da ferrovia como canais de drenagem, passando a contribuir para o rio Mosquito. Assim, poderá ocorrer comprometimento da vazão no início do curso do rio Roda Velha e conseqüente comprometimento do abastecimento local. Ressalta-se que tais possibilidades de impacto não foram abordadas no EIA.

"Praticamente em todos os rios pesquisados pode ocorrer erosão das margens e assoreamento devido à natureza dos terrenos associada à ausência da mata ripária." pág. 38, vol. 3

A decisão de margear diversos rios exigirá supressão de APPs, o que tornará as áreas mais vulneráveis e os riscos maiores de assoreamento dos cursos d'água.

"A maior parte dos rios corre em terrenos com solos arenosos, o que é um fator gerador de erosões e assoreamentos." pág. 73, vol. 3

Pelas características de implantação do empreendimento, haverá aporte de sedimentos ao leito dos cursos d'água, oriundos não apenas de erosão em sulco, mas também de erosão laminar e carreamento superficial de sedimentos. Isso causará degradação temporária da qualidade da água e assoreamento. O assoreamento, por sua vez, não será temporário e sim permanente, como o próprio EIA aponta:

"As erosões e os assoreamentos são fenômenos associados e, como conseqüência, o controle dos processos erosivos normalmente interrompe os processos de assoreamento, embora não recupere as áreas já atingidas." (págs. 73 e 112, vol. 3, grifo nosso)

Apesar desta afirmação, na discriminação dos impactos, o assoreamento é colocado junto com os processos erosivos e degradação da qualidade da água, que são temporários e reversíveis, com a tomada das medidas e programas necessários. Assim, os processos de assoreamento ficam subestimados, apesar de serem mais graves por serem permanentes e irreversíveis, e ter conseqüências graves para uma região já castigada pela escassez de recursos hídricos. São

10
[Handwritten signatures and initials]

EM BRANCO

Fl. 645
Proc.: 2352/08
Rub.: das

necessárias medidas específicas para evitar o assoreamento dos cursos d'água, que vão medidas de controle de processos erosivos, de revegetação e de recuperação de áreas degradadas. É recomendável que haja um distanciamento mínimo entre as margens dos cursos e a ADA, assim como monitoramento hidrossedimentológico nos rios Palma, Mosquito e Roda Velha, Guará, São João, Brumado, de Contas e Almada, com destaque para a detecção de sólidos nas águas, potencialmente causadores de assoreamento e de alterações no ambiente bentônico.

Recursos Hídricos

Para a caracterização dos recursos hídricos, os trabalhos de campo foram realizados entre os dias 11 e 16 de outubro de 2008 e entre os dias 09 e 17 de janeiro de 2009. O número de pontos de coleta considerados foi: Bacia Tocantins-Araguaia, 69 pontos; Bacia São Francisco, 16 pontos, e; Bacia do Atlântico Leste, 28 pontos.

As coletas ocorreram em pontos próximos ao traçado proposto para a ferrovia, preferencialmente a montante do ponto de interceptação, para que os resultados reflitam as condições antes da passagem da ferrovia pelo rio. É recomendável que as coletas sejam realizadas a jusante do ponto de interceptação pela ferrovia, local onde serão sentidos os impactos do empreendimento, e não a montante. Os parâmetros analisados foram: turbidez, sólidos dissolvidos e suspensos, clorofila A, óleos, graxas, DBO, DQO, coliformes fecais termotolerantes e coliformes fecais totais, de acordo com a metodologia proposta no Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater (APHA, 2005). Ressalta-se que não existe a variável "coliformes fecais totais", constituindo duas variáveis diferentes, bem como, a Resolução CONAMA nº 357/2005, refere-se ao termo "coliformes termotolerantes" em substituição a "coliformes fecais". As amostras foram encaminhadas ao Laboratório de Microbiologia Ambiental da Universidade Federal do Tocantins, em Palmas (TO).

Salienta-se que o TR recomendou a análise dos parâmetros: nitrato, nitrito, nitrogênio amoniacal (mg/l); fósforo total-P (mg/l). Isso não ocorreu, sob a justificativa de que as cargas que serão transportadas pela ferrovia e as possibilidades de poluição durante a manutenção dos equipamentos ferroviários não geram cargas poluidoras ou compostos referentes a esses parâmetros. Todavia, recomendamos que tais análises sejam realizadas, no mínimo, nas proximidades dos canteiros de obras no período de construção da ferrovia, em virtude da intensificação de atividades e movimentação de trabalhadores. Ademais, com a integração com a Ferrovia Centro Atlântica, é possível que a ferrovia opere no transporte de fertilizantes do pólo petroquímico de Camaçari para o Tocantins e oeste baiano, produtos estes fontes de nitrogênio e fósforo.

11
g/b

EM BRANCO

Fl.	696
Proc.	2552/08
Rub.	

Qualidade das águas superficiais

Foi possível observar nas bacias dos rios São Francisco e Tocantins-Araguaia pronunciados períodos secos, em geral de abril a setembro. Afirmou-se no estudo, que dentre todos os rios visitados em campo, 43% estavam com seus leitos secos, sendo provável que o número de cursos d'água intermitentes seja maior, porquanto a segunda campanha foi realizada logo após as chuvas. Na bacia Tocantins-Araguaia, 46 dos 69 pontos selecionados encontravam-se com leitos secos.

Desta forma, recomenda-se que haja nova campanha de coleta na bacia do rio Tocantins-Araguaia, em período chuvoso, pela relevância do reconhecimento das características da qualidade da água no diagnóstico ambiental das áreas que serão diretamente afetadas pelo empreendimento.

Afirmou-se que os principais impactos esperados na alteração da qualidade das águas deverão ser derivados da supressão da mata ripária e desencadeamento de erosão e assoreamento. Cita-se que, em quase em todos os casos, esses impactos serão mais relevantes na fase de instalação do empreendimento, sendo que na fase de operação são esperados poucos impactos significativos na qualidade das águas. Assim, foi recomendado no estudo que o uso da água na construção, especialmente na compactação de aterros, prime pela economia, em função das características de intermitência dos corpos hídricos. Deve-se evitar as perdas comuns no transporte e proceder com adequada localização dos talvegues na execução das obras de interceptação, para evitar obstruções dos leitos, se realizadas em períodos de estiagem.

Considera-se imprescindível a apresentação detalhada da descrição dos impactos gerados, e medidas mitigadoras referentes à captação para utilização nas obras. Além disso, quando do início das obras, deve ser apresentada a respectiva outorga de uso de água.

Verificou-se que a maior parte dos rios corre em terrenos com solos arenosos, o que é um fator agravante ao risco de erosão e assoreamento. Praticamente em todos os rios pesquisados, essa possibilidade existe, seja pelo terreno, pela fragilidade ou pela retirada ou ausência da mata ripária. Foi descrito que as diversas interceptações que necessitarão suprimir a vegetação ripária podem alterar significativamente a qualidade da águas e também colocar em risco a segurança da ferrovia. Dentre os corpos hídricos impactados pelo empreendimento, destaca-se o rio Palma, visto a previsão de que "o traçado da Ferrovia percorra paralelamente este rio em quase toda sua extensão". Desta forma, os locais onde o traçado tangenciar cursos d'água, a ADA deve ser locada fora da APP. Caso haja locais onde não seja tecnicamente possível, deve ser apresentado mapeamento desses locais, com curvas de nível, cota da crista do aterro, coordenadas, dimensionamento dos cortes e aterros, técnicas construtivas e medidas para preservação do corpo hídrico. Ressalta-se que as jazidas, bota foras e canteiros de obras não poderão ser implantados em áreas de preservação permanente.

O diagnóstico apresentou na área de influência um significativo número de córregos e rios que são utilizados para abastecimento humano, dentre vários exemplos, o ponto de coleta 74 (rio

12
16
9

EM BRANCO

Fl.	697
Proc.:	2552108
Sub. d'água	

Guará), o qual abastece casas próximas. É relevante indicar em mapa os trechos dos corpos d'água que possuem uso para abastecimento humano localizados na AID e na ADA, bem como a descrição das medidas adotadas para garantia do acesso das populações às referidas fontes hídricas e para mitigação dos impactos à sua qualidade.

Quanto à avaliação hidrológica, foram consideradas séries históricas de vazão de estações fluviométricas de alguns principais rios. Contudo, o reduzido número de estações prejudica a adequada caracterização dos corpos hídricos. Ressalta-se que o monitoramento quantitativo de água nesse tipo de empreendimento é imperioso, tendo em vista o impacto do aporte de sedimentos aos corpos d'água. Juntamente com as análises de qualidade da água deverão ser realizadas medições de vazão em pontos à montante e à jusante dos locais de captação de água utilizada na obra, bem como dos locais onde a ferrovia intercepta os cursos d'água e ainda o monitoramento hidrossedimentológico nos rios Palma, Mosquito e Roda Velha, Guará, São João, Brumado, de Contas e Almada, com destaque para a detecção de materiais sólidos potencialmente causadores de assoreamento e de alterações no ambiente bentônico.

O estudo classificou os corpos hídricos de acordo com os resultados dos parâmetros de qualidade da água analisados e usos atuais, descrevendo-se que há dez rios (15% do total) de classe especial, cerca de 59% nas classes 1 e 2 (28% e 31%, respectivamente) e 17 rios (26% do total) que se enquadram nas classes 3 e 4.

Salienta-se que o enquadramento dos corpos d'água deve ser realizado pelos comitês de bacias hidrográficas, como instrumento de planejamento aos usos pretendidos daquele corpo hídrico, e através de resultados de análises. As metas de qualidade de água definidas deverão buscar a melhoria do nível de qualidade do corpo de água, num prazo definido pelo Comitê, conforme previsto na Política Nacional de Recursos Hídricos (Lei 9.433/97). Neste sentido, em todos os casos, as obras de instalação devem ser executadas com máximo rigor, apesar de ser esperado um aumento temporário da turbidez e de sólidos em suspensão, fatores que deverão ser naturalmente reversíveis, no aspecto qualidade da água.

A modificação da drenagem natural para a instalação de cortes e aterros e a implantação de bueiros Foi citado como aspecto construtivo capaz de gerar impactos negativos aos recursos hídricos, se operados de forma inadequada. Destacou-se ainda que um dos impactos que a construção da FIOL poderá causar está associado à contaminação, por acidente, dos aquíferos da AID, que são fontes de abastecimento industrial, doméstico e urbano. Destaca-se que, conforme a matriz de referência, para controle dos principais componentes ambientais potencialmente afetados, os agentes impactantes substâncias poluentes persistirão ainda durante a operação.

A partir de uma listagem "Classificação de Impactos Ambientais Significativos (IAS)" foram descritos os principais impactos aos recursos hídricos. Dentre as características comuns destes impactos, cita-se que são negativos, diretos, de média significância e reversíveis. Porém, ressalta-se

13
D. G. L. R.

EM BRANCO

Fl.	698
Proc.	2552/08
Ass.	Assência, U

a afirmação de que "as erosões e os assoreamentos são fenômenos associados e, como conseqüência, o controle dos processos erosivos normalmente interrompe os processos de assoreamento, embora não recupere as áreas já atingidas" (págs. 73 e 112, vol. 3, grifo nosso).

É importante salientar que o impacto de erosão, assoreamento, compactação dos solos, instabilidade estrutural (escorregamentos, deslizamentos), por ocorrer em praticamente toda a extensão do empreendimento, com alto grau de importância e magnitude de sua interferência, devem ser considerados como de alta significância; diferentemente do que foi apontado nas tabelas síntese de classificação dos impactos ambientais significativos.

Como medidas mitigadoras aos impactos previstos, foi recomendada a implantação criteriosa dos Planos e Programas citados, que serão elaborados, descritos e executados pelo empreendedor.

Entende-se que a contaminação dos solos e das águas superficiais e subterrâneas por esgotos, óleos e graxas caracteriza-se por oferecer risco permanente às áreas onde serão instalados terminais e pátios. Portanto, a atribuição de duração temporária ao impacto está incorreta. Da mesma forma, que a atribuição de abrangência local ao impacto não atende sua correta caracterização, tendo em vista que, caso ocorra contaminação, a mesma poderá dispersar-se regionalmente. No caso dos alojamentos e canteiros de obras, torna-se aceitável a atribuição de duração temporária ao risco, uma vez que o mesmo está relacionado à fase de implantação do empreendimento.

A atribuição de abrangência local para o risco de contaminação dos solos e das águas superficiais e subterrâneas devido a acidentes com cargas perigosas está incorreta. Caso ocorra a contaminação de águas superficiais e águas subterrâneas, provavelmente tal impacto não se limitará apenas ao local do sinistro, podendo dispersar-se regionalmente. As atividades a serem definidas para o Programa de Gerenciamento de Riscos de Acidentes com Cargas Perigosas e Plano de Ações Emergenciais deverão atender criteriosamente a legislação e normas vigentes.

Entende-se que haverá risco de contaminação de solos e das águas superficiais e subterrâneas pela disposição inadequada de lixo durante a operação do empreendimento quando do funcionamento dos terminais e pátios e não somente para canteiro de obras e alojamentos durante a fase de implantação. Deverá ser prevista a forma de destinação, assim que forem definidos os locais de implantação dos equipamentos em questão. No caso dos alojamentos e canteiros de obras, torna-se aceitável a atribuição de duração temporária ao risco, uma vez que o mesmo está relacionado à fase de implantação do empreendimento.

Hidrogeologia

Foi demonstrado que a AID da ferrovia insere-se nas Províncias Hidrogeológicas: Escudo Central, com permeabilidade geralmente baixa e boa qualidade química das águas; Província São

EM BRANCO

Fl. 699
Proc.: 2552/08
Rub. com [assinatura]

Francisco, composta por bons e razoáveis aquíferos, dentre eles o aquífero Urucuaia de importância regional; Província Escudo Oriental, a qual apresenta, em geral, potencial hidrogeológico muito fraco, e; Província Costeira.

Com relação aos Domínios Hidrogeológicos, a AID corta os seguintes: Formações Cenozóicas; Bacias Sedimentares; Poroso/Fissural Misto; Metassedimentos/metavulcânicas; Cristalino e Carbonatos/Metacarbonatos.

O Domínio Hidrogeológico Bacias Sedimentares se constitui como um dos mais importantes reservatórios; sua zona vadosa constituída por solos predominantemente arenosos, associados a um relevo plano, favorece a infiltração das águas das chuvas e desempenham papel fundamental para a recarga. Já os demais têm características de armazenamento que os torna menos vulneráveis à contaminação das águas subterrâneas.

Foram apresentadas tabelas para cada domínio, contendo as características dos poços tubulares dentro da AID do empreendimento. Notou-se que no domínio sedimentar são discriminados apenas 6 poços cadastrados, porém descreve-se que na AID, estão diversos poços tubulares instalados no Sistema Aquífero Urucuaia, cuja água subterrânea tem sido progressivamente procurada como fonte de abastecimento. Assim, faz-se necessária uma complementação à base de dados pesquisada (Serviço Geológico do Brasil) através de um levantamento mais detalhado nestas áreas, em função de sua relevância hidrogeológica.

Programa de Compensação pela Emissão de Gases do Efeito Estufa

Com objetivo de programar a compensação da perda de áreas destinadas à implantação do eixo ferroviário, foi prevista a desapropriação de faixas de terra que se situarem entre o eixo ferroviário e os cursos d'água que estiverem a menos de 350m de distância, intencionando que essas áreas favoreçam a formação de corredores locais para a fauna. Essa proposição é satisfatória, apesar de ser necessário maior detalhamento.

Foi proposto ainda a criação de Reservas Particulares do Patrimônio Natural (RPPN) - unidade de conservação de proteção integral. A proposta exclui áreas que são ocupadas por pequenas propriedades para que as mesmas não sofram restrições de acesso à água. As áreas identificadas como potenciais para aquisição complementar foram relacionadas pelo Programa de Compensação pela Emissão de Gases do Efeito Estufa (pág. 142 e 143, vol. 3). Esse programa sugere que as áreas indicadas façam parte da Declaração de Utilidade Pública (DUP), a qual desapropriará as terras localizadas dentro da ADA. Contudo, entende-se que sobre essas áreas não deverá incidir a DUP, garantindo aos proprietários melhores condições de negociação.

Não foi executado levantamento, caracterização e mapeamento das propriedades que ficarão com remanescentes e/ou sem acesso aos cursos d'água. Esses dados são necessários para analisar os impactos tanto da perda de área e acesso à água que essas propriedades sofrerão,

[Assinaturas e rubricas]

EM BRANCO

quanto para subsidiar uma posterior análise dos projetos ambientais. Ressalta-se necessária a garantia de acesso à água para todas as propriedades afetadas, independente de a área entre a ferrovia e o corpo hídrico ser incorporada ao Programa de Compensação pela Emissão de Gases do Efeito Estufa ou não.

Quanto a criação de RPPN, sendo a VALEC uma empresa de capital exclusivamente estatal, provavelmente não haverá possibilidade de criação desta modalidade de UC. Assim, sugere-se a consulta ao Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade para verificar qual a melhor modalidade de UC, devendo considerar a modalidade de Refúgio de Vida Silvestre ou a averbação das áreas como Servidão Florestal.

7. MEIO BIÓTICO

Flora

Segundo as informações constantes dos estudos da flora, os levantamentos de campo foram realizados entre os dias 14 e 27 de setembro de 2009 e compreendem um inventário florestal incluindo análise fitossociológica dos indivíduos amostrados e um levantamento florístico realizado com os indivíduos que não atingiram o limite de inclusão do inventário (diâmetro $\geq 5,0$ cm) e os que foram encontradas em áreas vizinhas às parcelas do inventário como as trilhas acesso e locais com cobertura vegetal menos expressiva.

A metodologia de amostragem do inventário florestal variou de acordo com a tipologia vegetal estudada. Nas áreas de cerrado *sensu stricto*, cerrado e caatinga foram demarcadas parcelas retangulares (20 x 50 m) com área igual a 1.000 m². Nas áreas de floresta estacional e ombrófila foram demarcadas parcelas quadradas (20 x 20 m) com área igual a 400 m². Nas áreas de mata ciliar ou de galeria foram demarcadas parcelas quadradas (10 x 10 m) de 100 m².

A metodologia de amostragem do levantamento florístico foi método de caminhamento (Filgueiras *et al.* 1994), amostrando os indivíduos encontrados ao longo de trilhas e caminhos. Esta metodologia pode ser bastante eficiente, porém a falta dos dados brutos deste estudo e da descrição do número, distância total percorrida e localização dos caminhos amostrados podem indicar que o método foi modificado de acordo com as circunstâncias encontradas (dificuldade de acesso, prazo para conclusão do estudo, etc.), tornando-se um método subjetivo e gerando prioridades artificiais de amostragem. Por exemplo, verifica-se que entre as 1057 espécies amostradas nos estudos de flora consta apenas um representante da família Piperaceae que são plantas em geral não lenhosas de porte herbáceo ou arbustivo, bastante comuns nos sub-bosques dos ecossistemas florestais do neotrópicos e que normalmente não possuem diâmetro suficiente para inclusão no inventário florestal.

16
[Handwritten signatures and initials]

EM BRANCO

A determinação do diâmetro dos troncos também variou de acordo com as características da vegetação. Nas áreas de floresta estacional, mata ciliar e de galeria foi informado que foram medidos os diâmetros dos troncos a altura de 1,30 m em relação ao solo. Esse método é conhecido como DAP (diâmetro a altura do peito). No cerrado *sensu stricto* e cerradão informou-se que os indivíduos foram medidos a altura de 30 centímetros em relação ao solo.

Observa-se que a descrição desta atividade não está completa, já que não cita qual foi o método utilizado para determinar o diâmetro dos troncos dos indivíduos encontrados na caatinga e na floresta ombrófila. Também não foi informado qual o procedimento adotado para os indivíduos com troncos múltiplos.

Além da identificação e mensuração dos diâmetros dos indivíduos encontrados nas parcelas também foram obtidos os valores de altura total e comercial dos indivíduos. A diferença entre os valores de altura total e comercial representa a altura das galhadas.

Segundo informado no estudo, todas as espécies encontradas em período reprodutivo foram coletadas e 3 (três) ramos com estruturas reprodutivas foram fixados em exsiccatas e enviados para os herbários da UnB, IBGE e Unitins. A confecção de exsiccatas e a identificação por especialistas aumenta o nível de confiança dos dados apresentados, porém devido ao fato dos trabalhos em campo terem sido realizados apenas da estação seca, é razoável concluir que muitas espécies não estavam em floração/frutificação, dificultando sua correta identificação. O TR determina que sejam realizadas duas campanhas de campo sendo uma no período de seca e outra no período de chuvas.

As áreas estudadas compreendem 21 fragmentos remanescentes da cobertura vegetal original que foram escolhidos pela equipe da DILIC/IBAMA/SEDE ao longo dos cerca de 1.500 km do traçado da ferrovia. O número de parcelas implantadas em cada um desses fragmentos variou em decorrência da área do fragmento e do tamanho das parcelas conforme a tipologia vegetal.

Com base nos dados coletados foram calculados os parâmetros fitossociológicos absolutos e relativos de densidade (D), frequência (F) e dominância (Do), sendo que o somatório destes três parâmetros relativos constitui o Índice de Valor de Importância (IVI). Também foram calculados o índice de Shannon-Wiener, que é uma estimativa de diversidade, e o índice de equabilidade de Pielou, que estima a relação de abundância entre as espécies. Quanto mais próximo de 1, maior a igualdade entre as espécies, e quanto mais próximo de 0, maior desigualdade.

Os volumes totais, comerciais e de galhadas também foram calculados como uma forma de prever a volumetria de biomassa vegetal que será retirada da ADA. Foi utilizado fator de forma de 0,7 para cálculo do volume comercial e 0,5 para cálculo do volume de galhadas.

O estudo apresenta descrição dos biomas, caracterizando as diferentes fitofisionomias e sua distribuição geográfica, os principais tipos de solo e revelo encontrados. Informa ainda a área total da AII e a proporção da área impactada de cada bioma em relação à área total. Também foi

EM BRANCO

apresentado um pequeno histórico da ocupação dos biomas atingidos, a existência de UC's e áreas definidas pelo MMA como prioritárias para criação de novas UC's federais.

Na caracterização da AID são informados os valores totais em hectares para as áreas com vegetação nativa, uso alternativo do solo e áreas inundadas (corpos d'água) localizado no interior da AID.

A partir deste ponto foi realizada uma descrição mais profunda cada um dos 21 fragmentos de vegetação escolhidos pela equipe da DILIC/IBAMA/SEDE, informando dados geológicos, pedológicos, formas de relevo, interferências da futura ferrovia com a hidrografia, área total do fragmento, tipologia da vegetação, espécies vegetais dominantes, rotas de acesso e coordenadas centrais do fragmento. Estas informações estão resumidas na tabela 5.2.4.

Em seguida tem início uma descrição sucinta das 214 parcelas do inventário florestal e do levantamento florístico, apresentando fotografias e espacialização da parcela em imagens de satélite.

Os resultados foram apresentados por fitofisionomia, descrevendo algumas particularidades observadas em campo, as áreas totais amostradas, número total de espécies, gêneros e famílias, bem como o número de amostras não identificadas. Também foi realizada uma análise de riqueza das famílias e gêneros além da abrangência florística da amostragem. São apresentados gráficos ilustrando as curvas espécie-área (curva do coletor) para cada fitofisionomia estudada.

Com relação à fitossociologia foram calculados os parâmetros indicados na metodologia, comparando-se os resultados com outros estudos realizados em áreas com tipologia vegetal similares. Em seguida, o estudo aponta as espécies com maiores IVI como as prioritárias para projetos de recuperação de áreas degradadas e recomposição da cobertura vegetal, identifica as espécies raras e as constantes da lista oficial das espécies ameaçadas do IBAMA de 1992, da lista da IUCN de 2004, bem como as espécies protegidas pela Constituição do Estado do Tocantins. Seria correta a utilização da lista oficial das espécies ameaçadas do IBAMA de 2008 ao invés da de 1992, ou mesmo de ambas. Também não foram informadas as espécies protegidas pela legislação do estado da Bahia e pelas legislações dos municípios diretamente afetados, quando essas existem.

São descritas as espécies de importância para as populações locais como frutíferas, medicinais, madeireiras e também as espécies atratoras da fauna silvestre, que também são citadas como de grande importância para compor projetos de recuperação de áreas degradadas.

Em seguida são apresentados os valores calculados de material lenhoso total por hectare e por espécie, distinguindo o volume comercial do volume de galhadas, sempre comparando os resultados com outros estudos realizados em áreas com tipologia vegetal semelhante.

Também são apresentadas tabelas com os parâmetros fitossociológicos e com os volumes totais, comerciais e de galhadas de cada espécie identificada para cada fitofisionomia.

EM BRANCO

Finalmente, o estudo apresenta os dados gerais para todo o levantamento, considerando todos os parâmetros já discutidos em forma de gráficos, tabelas e texto.

O estudo conclui que os fragmentos amostrados apresentam flora com grande diversidade e riqueza, apesar da presença de algumas espécies exóticas, com destaque para a vegetação remanescente do Bioma Mata Atlântica, que, apesar de ser o mais antropizado, ainda apresenta os maiores valores de biodiversidade.

Informa os valores médios de volume para cada tipologia vegetal estudada ponderando que os erros encontrados para densidade, área basal e volume foram baixos (entre 5 e 20 %), com exceção da floresta de várzea do Rio São Francisco, garantindo uma boa precisão para tomada de decisões relacionadas à recuperação e compensação ambiental, assim como ao manejo do material lenhoso que será gerado pela atividade de supressão de vegetação que deverá ser executado para a implantação da ferrovia.

Por fim o estudo reforça a necessidade de se priorizar a produção de mudas das espécies mais importantes para cada tipologia vegetal devido à maior eficiência destas espécies em explorar o ambiente, crescendo mais rápido e com menor taxa de mortalidade.

Não foram apresentados os seguintes itens constantes do TR:

- ✓ Elaborar mapas da vegetação das Áreas de Influência Direta e Indireta, utilizando-se da interpretação de imagens de satélite ou fotografias aéreas (recentes) e estudos eventualmente existentes, integrando-os aos itens de uso e ocupação do solo;
- ✓ Identificar e caracterizar os fragmentos/remanescentes florestais a serem impactados pelo traçado, em termos de localização, área total (hectare) de cada fragmento, área de supressão (hectare e %), e área remanescente para cada novo fragmento, fitofisionomia e estágio de sucessão, índice ou fator de forma, e grau de isolamento;
- ✓ Apresentar estimativa das áreas em que haverá ~~sup~~ supressão de vegetação, caracterizando qualitativa e quantitativamente a vegetação a ser suprimida com respectivo mapeamento.

Fauna

O estudo apresentou e caracterizou as 19 áreas amostrais onde foi realizado o levantamento da fauna silvestre, contemplando 11 fitofisionomias existentes ao longo do traço da ferrovia.

A apresentação dos dados de cada campanha em momentos distintos tornou confusa a análise do estudo, pois quando já estava por ser finalizada, foi apresentada uma nova versão do levantamento de fauna, com a inclusão dos dados da segunda campanha. Levando-se em conta que foram realizadas duas campanhas, uma em outubro de 2009 e outra em janeiro de 2010, nota-se que houve o descumprimento tanto do TR, como da IN 146/2007-IBAMA quanto à exigência da

EM BRANCO

Fl. 704
Proc.: 2552/07
Replar

sazonalidade na amostragem. Com base nos dispositivos supracitados, o estudo deveria conter a estação seca e a estação chuvosa. Entretanto, ambas as campanhas abrangeram apenas o período chuvoso, já que, embora o mês de outubro usualmente seja considerado como final da estação seca, a realidade do ano de 2009 foi bastante distinta. Conforme informações do próprio EIA, as chuvas iniciaram mais cedo do que o habitual, tendo chovido muito durante a primeira campanha em quase todas as áreas amostradas. Deve-se destacar que a necessidade da amostragem de ambos os períodos sazonais (seca e chuva) é tecnicamente justificável, uma vez que muitas espécies da fauna silvestre são forçadas a realizar migrações e movimentações em função da grande variação nas condições dos habitats ocasionada pela sazonalidade. O próprio estudo apresentado indica a realização desse tipo de migração por vários subgrupos de aves, salientando que determinadas espécies desaparecem de determinada região ou localidade durante parte do ano. Pode-se concluir, portanto, que a amostragem de um único período sazonal pode levar à obtenção de sub-amostras, ou seja, a fauna local ou regional poderá ser subestimada, deixando de registrar espécies relevantes do ponto de vista ecológico e conservacionista.

O levantamento de fauna foi apresentado para cada grupo taxonômico e por fitofisionomia. Também foram apresentados resultados individualizados para cada área amostral.

Os resultados apontam para uma grande diversidade faunística existente ao longo do traçado proposto para a ferrovia, abrangendo um grande número de espécies ameaçadas de extinção, espécies endêmicas dos três biomas envolvidos, espécies de distribuição restrita e altamente restrita, espécies associadas a uma determinada espécie vegetal ou a um determinado ambiente específico, além de algumas espécies raras.

Dentre os efeitos resultantes da implantação da ferrovia, o estudo destaca: o efeito de borda, que provoca muitas alterações abióticas e bióticas no interior do fragmento; o afastamento da fauna em função dos níveis de ruído; o aumento da pressão antrópica sobre a fauna silvestre e outros recursos naturais a ela associados; a constituição de uma barreira capaz de reduzir os acessos a habitats vitais e interromper processos de manutenção das populações locais, dificultando a dispersão dos espécimes e levando à fragmentação, isolamento e redução do fluxo gênico dessas populações. Foi ressaltado ainda que o risco de atropelamento de mamíferos em ferrovias não é tão reduzido como se pensa, conforme constatado em um estudo conduzido na FERRONORTE.

Foi destacada a importância de que as passagens de fauna sejam instaladas em locais relevantes do ponto de vista ecológico, em função disso foram levantadas áreas com potencial para servirem como corredores de dispersão para as espécies da fauna e flora, onde o estudo considera de suma importância a instalação das referidas passagens. Foram sugeridos 13 corredores ao longo do traçado da ferrovia com as devidas justificativas, determinação da área útil disponível em cada trecho para a efetiva construção das estruturas, além de uma quantificação superficial de passagens

[Handwritten signatures and initials]

EM BRANCO

Fl. 705
Proc.: 2552/06
R. 02/06

por trecho. Tendo como base as cartas-imagens e a descrição das áreas, os corredores propostos parecem adequados. No entanto, sugere-se que alguns trechos sejam estendidos para abranger pontos importantes não contemplados (corredores 6, 7 e 10) e que seja estabelecido um corredor contemplando o trecho de Floresta Estacional localizado entre os municípios de Caetité e Ibiassucê, na Bahia.

Foram considerados relevantes e prioritários para a conservação os trechos de Floresta Estacional no Tocantins (área 5), o bloco de cerrado do centro-sul do Tocantins (áreas 1 a 4), o oeste da Bahia (área 6), área de transição entre cerrado e caatinga (área 12), vegetação de mata de cipó próxima a Jequié (área 15) e os fragmentos de Mata Atlântica do sul da Bahia (áreas 18 e 19). A partir de informações do próprio estudo, entende-se que outras áreas sejam também relevantes para a conservação: área 10, descrita como muito rica em diversidade apesar das pressões do entorno e área 16 pela presença de uma nova espécie de serpente e de espécies dependentes de um determinado grupo de bromélias abundantes na área. Os ambientes alagadiços, presentes em vários pontos da ADA, também foram considerados relevantes para os animais silvestres, principalmente os anfíbios e aves aquáticas.

Apesar de considerar reiteradamente a relevância de muitas das áreas estudadas, apenas algumas poucas (áreas 1 a 4, área 12 e área 15) foram indicadas para a criação de unidades de conservação, o que beneficiaria uma parcela muito aquém de ambientes e espécies em relação ao montante a ser impactado pelo empreendimento. Considera-se necessário, portanto, que todas as áreas apontadas como relevantes para a fauna silvestre sejam transformadas em unidades de conservação, destacando as áreas 1 a 5 no Tocantins e áreas 6, 10, 12, 15, 16, 18 e 19 na Bahia, e que seja criado um dispositivo de recuperação, proteção e preservação para os ambientes alagadiços presentes ao longo da ADA.

Por fim, o diagnóstico do estudo informa que a construção da ferrovia poderá agravar ainda mais o estado de conservação dos fragmentos naturais por ela atingidos, havendo a necessidade de adoção de medidas elementares na definição do traçado definitivo e na implantação da obra, a fim de minimizar os efeitos negativos. Dentre as medidas foram destacadas: evitar as manchas de habitats ainda conservadas (especialmente florestais); construir passagens com desenho realmente efetivo em locais definidos por critérios ecológicos; revestir os taludes com vegetação nativa; cercar e revegetar a faixa de domínio com espécies nativas, incluindo nela habitats importantes como APPs; restaurar áreas úmidas como lagos e brejos.

Quanto à Avaliação de Impactos Ambientais, no que se refere à fauna silvestre, destacam-se as considerações a seguir.

Ao tratar dos componentes ambientais potencialmente afetados frente às atividades associadas às fases de implantação e de operação, o estudo considerou que o agente "Redução do Território" sobre o componente "Fauna" é ausente na fase de operação. Entretanto, a redução de

[Handwritten signatures and initials]

EM BRANCO

Fl. 706
Proc.: 2552/08
Pub. que o

território estará presente também nessa fase, sendo inclusive um efeito permanente, uma vez que o habitat suprimido para a implantação da linha férrea, dos pátios e demais estruturas relacionadas à operação da ferrovia não mais estarão disponíveis à fauna silvestre. Além disso, a redução do território também possui correlação com o Efeito Barreira (presente na fase de operação), já que a dificuldade ou impedimento da circulação de determinadas espécies ocasionará a diminuição de sua área de vida habitual. O "Efeito de Borda" deve ser considerado também sobre a fauna e não somente sobre a flora, já que as alterações sofridas pela vegetação no fragmento florestal serão conseqüentemente acompanhadas por interferências sobre a fauna associada.

Quanto aos Impactos Ambientais Significativos (IAS) associados à implantação e operação, as atividades de terraplanagem, empréstimo, bota-fora, extração de matérias de construção e abertura de caminhos de serviço foram apontadas como risco de redução de habitats da fauna. A redução de habitats, nesses casos, não se trata de mero risco (possibilidade) e sim de um evento de ocorrência certa. Na atividade de instalação e operação de alojamentos e canteiros de obra não foi considerado como impacto o risco de aumento da caça e pesca predatórias, que poderá ocorrer em função do aporte no fluxo de pessoas, ademais a proibição referida no estudo não será efetiva caso não haja fiscalização intensa por parte do empreendedor. As atividades de drenagem e obras de arte deverão ocasionar alteração temporária na circulação não apenas da fauna aquática, mas também da semi-aquática e terrestre, visto que a fauna silvestre em geral utiliza as margens de cursos d'água como corredores de deslocamento. A abertura de caminhos de serviço acarretará a redução de habitats também para a fauna terrestre em função da necessidade de supressão da vegetação.

O estudo quantifica e classifica oito impactos significativos sobre o meio biótico (impactos B1 a B8). Entretanto, é previsível um risco de aumento da caça e pesca predatória em função do grande fluxo de pessoas a ser ocasionado pelas obras, devendo, portanto ser adicionado ao rol de impactos sobre o meio biótico.

Em relação à classificação desses impactos, houve um sub-dimensionamento quanto ao potencial de impacto e à significância de alguns itens. O impacto B4 foi considerado temporário/permanente e de baixa significância, devendo ser adequado para: permanente, de importância e magnitude médias (estudos mostram que os eventos não são tão raros) e conseqüentemente de média significância. Os impactos B5 e B6 não constituem apenas riscos (como já justificado) e ambos devem ser considerados de importância, magnitude e significância médias (se tratam de um mesmo tipo de impacto - redução de habitat -, ambos devem possuir a mesma valoração). O impacto B7 pode ser considerado reversível apenas para os locais onde será realizado o PRAD, sendo irreversível para os locais de instalação da linha férrea, pátios e demais estruturas necessárias à operação da ferrovia.

Na descrição e análise dos impactos, deve-se considerar:

EM BRANCO

- a) para o impacto B1 incluir como medida mitigadora a recuperação da original do curso hídrico no ponto interceptado;
- b) para o impacto B2, incluir taludes e cortes às atividades relacionadas, além de acrescentar às medidas mitigadoras a necessidade de evitar o corte de habitats florestais preservados na escolha do traçado definitivo;
- c) para o impacto B3, considerar como atividade relacionada, o uso de gramíneas exóticas para revestimento de taludes e adotar como medida mitigadora a substituição das mesmas por espécies nativas;
- d) para o impacto B4, incluir às medidas mitigadoras o monitoramento dos atropelamentos e das passagens de fauna;
- e) para o impacto B6, incluir às medidas mitigadoras o programa de monitoramento de fauna;
- f) para o impacto B7, incluir às medidas mitigadoras o programa de monitoramento de fauna;
- g) incluir à lista de impactos o risco de aumento da caça e pesca predatória.

As Unidades de Conservação propostas como medidas compensatórias não contemplam as áreas que foram indicadas pelo levantamento de fauna como de relevância e/ou prioridade para a conservação da fauna silvestre. Nota-se que não foram indicados os critérios adotados para a definição das quatro áreas propostas. Esta definição deveria levar em consideração itens como biodiversidade, presença de espécies de fauna e flora ameaçadas, endêmicas ou restritas, fragilidade do fragmento, presença de ecossistemas relevantes para a fauna regional, etc. Uma abordagem nesse sentido foi realizada no diagnóstico de fauna, no entanto parece não ter sido considerada na fase conclusiva do EIA.

Observa-se que a abordagem apresentada no volume 3, que trata da avaliação dos impactos e medidas compensatórias/mitigadoras, encontra-se em dissonância com as considerações e recomendações apontadas no diagnóstico de fauna realizado. Nota-se que alguns impactos foram subestimados, não foram contempladas as áreas apontadas como de relevância e interesse para a implantação de unidades de conservação e de corredores ecológicos de fauna, e que até mesmo os resultados (riqueza de espécies) diferem daqueles apresentados na síntese do diagnóstico de fauna. É muito provável que essa dissonância seja resultado da extemporaneidade existente entre os documentos, visto que o EIA/RIMA foi recebido em novembro de 2009 e o diagnóstico de fauna foi concluído somente em janeiro de 2010, com a realização da segunda campanha e a compilação dos dados. Importante destacar que, num Estudo de Impactos Ambientais, os impactos devem ser avaliados nas áreas de estudo definidas para cada um dos fatores ambientais caracterizados no Diagnóstico Ambiental da Área de Influência (Pereira, Borém e Sant'Ana, 2001), indicando assim, a

EM BRANCO

necessidade de conclusão da etapa de diagnóstico para subsidiar a etapa de análise dos impactos.
Nota-se que o EIA apresentado não contempla essa cronologia, como já citado anteriormente.

Pode-se concluir, portanto que a abordagem da Avaliação dos Impactos Ambientais apresenta-se deficiente em relação ao componente ambiental Fauna, havendo necessidade de re-elaboração do Volume 3 de forma que a análise seja realizada com base nos dados conclusivos do diagnóstico de fauna e que sejam acatadas todas as recomendações apontadas nos trabalhos de levantamento (necessidade de se evitar as manchas de habitats preservados quando da definição do traçado, vegetar de taludes com espécies nativas, considerar as áreas indicadas para a implantação das UCs e dos corredores de fauna, considerar os locais recomendados para a construção de passagens de fauna, realizar a recuperação de áreas úmidas, dentre outras).

Note-se que, dentre os impactos significativos sobre a fauna, 100% são negativos, 75% são permanentes e 62,5% são irreversíveis, o que indica que os danos ocasionados à fauna silvestre pela implantação de um empreendimento de grande porte são bastante consideráveis. Uma alternativa possível para compensar esse efeito tão danoso à fauna silvestre regional seria a implantação e manutenção de um Centro de Triagem, que pudesse proporcionar a recuperação de animais silvestres vítimas das atividades antrópicas.

Ictiofauna

O levantamento da ictiofauna ocorreu em quatro campanhas amostrais realizadas nos seguintes períodos: 10 a 14/10/08, 24 a 28/10/08, 31/10 a 03/11/08 e 13 a 24/01/09.

Foram feitas coletas em 66 pontos amostrais, distribuídos em oito sub-bacias hidrográficas, pertencentes às três grandes bacias da área de influência (Tocantins, São Francisco e Lesta da Bahia). As sub-bacias estudadas foram: rio Santa Tereza, rio Paranã, rio Palma, rio Grande, rio Correntina, rio Carnaliba, rio de Contas e Lesta da Bahia.

O levantamento foi realizado através de coleta com diversos tipos de artefatos de pesca e entrevistas com pescadores e moradores locais. Os artefatos utilizados foram: rede de arrasto, redes de emalhar, puçás retangulares, equipamento de pesca sub-aquática (inclui censo visual), tarrafas, anzol e linha. Essa gama de artefatos permitiu a amostragem em diversos tipos de habitats.

Todos os exemplares coletados foram fixados com formol e depositados na coleção de ictiologia do Núcleo de Estudos Ambientais da Universidade Federal do Tocantins, Porto Nacional - TO. Os dados foram utilizados para cálculo de alguns atributos da comunidade de peixes, incluindo Índice de Diversidade de Shannon-Weaver, Equitabilidade, Riqueza de Espécies e Curvas de Acumulação.

É importante ressaltar que no estudo não é mencionada a obtenção de autorização de coleta de ictiofauna junto ao IBAMA, sendo imperativo que o empreendedor apresente imediatamente.

EM BRANCO

O empreendedor deve esclarecer também, porque os resultados são apresentados "Levantamento Preliminar", uma vez que não é mencionada a intenção de realização de novos levantamentos nesta fase.

Em todo o estudo foram identificadas 197 espécies de peixes, distribuídas em 30 famílias e cinco ordens, totalizando 3369 espécimes coletados. Estes altos números são atribuídos às características locais e ao período de seca, que diminui o volume de água, facilitando a coleta. Contudo, é necessário que dados de pluviometria sejam apresentados para confirmar tal afirmação, principalmente em relação aos meses de novembro e janeiro, que notadamente são caracterizados como período de chuva. Além disso, o levantamento deve abranger as possíveis variações sazonais sobre a comunidade.

As ordens de peixes coletadas foram Characiformes, Siluriformes, Gymnotiformes, Perciformes e Tetraodontiformes, sendo que as duas primeiras tiveram maior número de espécies identificadas, respondendo por 58 e 34%, respectivamente. Apenas uma espécie exótica foi registrada, *Oreochromis niloticus* (tilápia), ocorrendo nas sub-bacias dos rios Carnaíba, Contas e Bacia do Leste da Bahia.

É citada uma grande ocorrência de espécies com status taxonômico deficiente (30%).

Observa-se que não há exatidão no número de pontos amostrados, uma vez que na metodologia (Volume 2F - Tabela 4) são citados 66 pontos; já na parte de resultados (Volume 2), página 11), são citados 67; enquanto que, na página 14 são citados 73 pontos. Assim, o empreendedor deve esclarecer qual o real número de pontos coletados.

Em relação à abundância, oito espécies foram consideradas abundantes, representando mais de 60% dos espécimes coletados. A Tabela 1 apresenta a lista de espécies coletadas em cada sub-bacia.

As curvas de acumulação de espécies sugerem que mais espécies ainda devem ser registradas com a continuidade das coletas, principalmente na bacia do rio Tocantins.

Os resultados incluem ainda a apresentação e discussão do número de espécies coletadas e dos atributos da comunidade calculados para cada bacia ou sub-bacia, comparando com outros trabalhos realizados na região. São apresentadas também listas de espécies endêmicas (23 sp) e de espécies bioindicadoras (37 sp) para cada sub-bacia. Em relação às espécies endêmicas, não são feitos comentários sobre as espécies endêmicas ocorrentes nas bacias do Tocantins e Leste da Bahia.

Em relação às espécies ameaçadas de extinção, no texto é feito um breve comentário sobre duas espécies (*Lignobrycon myersi* e *Nematocharax venustus*) e alguns gêneros da família Rivulidae (*Cynolebias* e *Sympsonichtys*), que estão na lista de espécies ameaçadas de extinção, mas não é apresentada uma lista citando todas as espécies ameaçadas, identificadas no levantamento.

EM BRANCO

O estudo aponta a proteção da vegetação ciliar, a conservação dos biótopos, além da de unidades de conservação ao longo da área de influência do empreendimento, como medidas fundamentais para proteção da ictiofauna, tendo em vista os impactos causados pela implantação da ferrovia. É proposto que se faça a ampliação da faixa de domínio, para inclusão das áreas de preservação permanente dos cursos d'água afetados pelo empreendimento.

É destacada a necessidade de que a definição do traçado definitivo da obra considere a conservação das lagoas e charcos sazonais visando a proteção das espécies de peixes temporários. Além disso, aponta-se que o manejo das áreas de empréstimo para a construção de corpos d'água pode beneficiar a fauna e ictiofauna.

Dentre os impactos ambientais para o meio biótico listados, os seguintes geram interferência com a ictiofauna:

- ✓ Alteração temporária da circulação da fauna aquática

Este impacto é relacionado com a atividade de drenagem e confecção de obras de arte durante a fase de construção, causado principalmente por causa dos desvios feitos nos cursos d'água, para permitir a construção das estruturas necessárias.

É classificado como: negativo, direto, temporário, reversível, local e de baixa significância. Considera-se que tal classificação é pertinente.

As medidas mitigadoras propostas incluem a aplicação do Plano Ambiental de Construção, orientação para a proibição da pesca pelos prepostos da VALEC e utilização preferencial de pontes para a transposição de cursos d'água perenes. Considera-se tais medidas satisfatórias.

- ✓ Risco de redução de habitats da fauna aquática

Este impacto é relacionado com a atividade de abertura de caminhos de serviço durante a fase de construção, causando represamentos e/ou assoreamentos pontuais afetando a comunidade de peixes.

É classificado como: negativo, direto, permanente, irreversível, local e regional e de média significância. Considera-se tal classificação satisfatória.

As medidas mitigadoras propostas incluem a aplicação do Plano Ambiental de Construção e a utilização de manilhas nas travessias de cursos d'água. Considera-se tais medidas parcialmente pertinentes, sendo importante destacar a segunda medida, pois geralmente são feitas as "passagens molhadas" por questões econômicas, o que gera maior interferência no ambiente aquático. Além disso, recomenda-se cuidado extremo ao se construir obras de arte como bueiros e galerias (da própria ferrovia), atentando-se para o nível correto do leito, uma vez que em vários pontos da Ferrovia Norte-Sul, tal ação provocou represamentos a montante devido a construção da obra de arte em uma cota mais alta. Outra medida necessária consiste na implantação de um programa de monitoramento da ictiofauna, uma vez que o impacto é permanente.

- ✓ Subtração da cobertura vegetal com redução da biodiversidade

EM BRANCO

Este impacto é relacionado com as atividades de instalação/operação alojamentos/canteiros de obras e desmatamento/limpeza do terreno, causado principalmente pela supressão da vegetação, necessária para a implantação do empreendimento. No texto não é citado impacto específico à ictiofauna, mas à dinâmica de comunidades animais de forma geral, o que pode ser estendido à fauna aquática, devido à grande interação entre ambiente aquático e vegetação ciliar.

É classificado como: negativo, direto, permanente, reversível, regional e de alta significância. Considera-se tal classificação parcialmente satisfatória, uma vez que deve ser considerado como irreversível, pois em grande porção da faixa de domínio, a vegetação não será restabelecida, além do que, é citado no próprio texto que é "um problema de perda irreversível de biodiversidade..".

As medidas mitigadoras abrangem a execução de diversas ações dos seguintes programas ambientais: programa de controle da poluição e da degradação ambiental na construção; redução de impactos na instalação e operação de acampamentos e de canteiros de serviços; proteção da flora; proteção contra erosão; gerenciamento da mão-de-obra; proteção da fauna; além da implantação de unidades de conservação de proteção integral e implantação dos corredores locais de fauna. Considera-se tais medidas parcialmente satisfatórias, sendo necessária a implantação de um programa de monitoramento da ictiofauna, uma vez que o impacto é permanente.

Além disso, o estudo lista diversos impactos para o meio físico, mas que certamente causarão grande interferência negativa sobre a fauna aquática, incluindo: contaminação dos solos e das águas superficiais e subterrâneas por esgotos, óleos e graxas; erosão, assoreamento, compactação dos solos, instabilidade estrutural (escorregamentos, deslizamentos); alagamentos e represamentos. Assim, o estudo deve estender a análise desses impactos para o meio biótico também.

8. MEIO SOCIOECONÔMICO

Caracterização socioeconômica da área de influência

O estudo apresentou a metodologia aplicada no trabalho de diagnóstico sócio-econômico, sendo que a caracterização socioeconômica da Área de Influência foi feita por meio da coleta, interpretação e análise de dados obtidos em fontes secundárias e primárias. Optou-se preferencialmente pela escala municipal de análise.

Foram selecionados para a Área de Influência Indireta 71 municípios, os quais foram agrupados em seis regiões, a partir de similaridades socioeconômicas, bióticas e físicas. As regiões delimitadas foram: sul tocaninense, oeste baiano, Bacia do São Francisco, Serra do Espinhaço, Médio Rio de Contas e Mata Atlântica. Na metodologia foi informado que o estudo sobre as

27
[Handwritten signatures and initials]

EM BRANCO

Fl.	712
Proc.	2552/08
Ass. foi	
Ass.	

populações tradicionais, comunidades remanescentes de quilombos e populações indígenas, feito a partir de dados secundários.

Foi argumentado no estudo que "toda a Área de Influência Indireta está contemplada pelo estudo, bem como a Área de Influência Direta, em razão de estar contida na primeira" (pág. 8, vol. 2, tomo L), assim, é atendida a exigência em caracterizar a AII; porém, verificou-se que a caracterização da AID ocorreu de forma superficial, diante da necessidade da devida descrição da abrangência do meio sócio-econômico; as informações devem ser mais detalhadas nestes locais por se tratarem de maiores proximidades do traçado da ferrovia e seus impactos ali serem mais significativos. Verifica-se em todos os textos discutidos de cada tópico que, ao tratar-se da área de referência, refere-se apenas em AII. O TR é claro ao exigir *"caracterizar as Áreas de Influência Direta, identificando a infra-estrutura existente e as demandas em relação à: educação, saúde, transporte, de energia elétrica, comunicação, abastecimento de água, coleta e tratamento de esgoto, coleta e disposição de lixo, e também situação atual e principais problemas relativos à segurança pública"*.

Verificou-se que, em desacordo com o TR, não foi apresentado mapeamento da população (povoados, aglomerações, assentamentos, etc.) onde também devem constar as áreas de influência, com escala e resolução adequadas. Foram indicados em mapas apenas os centros urbanos, e com pequena escala.

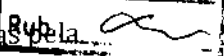
O documento técnico informou que *"não foram identificados, na Área de Influência Direta, hospitais, postos de saúde ou escolas, passíveis de sofrer interferências com a implantação do empreendimento"*, porém não fica claro quanto à existência ou não desses equipamentos públicos, sendo que, se houverem, deverão ser citados.

Na caracterização do quantitativo, distribuição e mapeamento da população, foram indicados na AII 43 municípios de pequeno porte (até 20.000 habitantes), num total de 71 municípios. O sul tocaninense apresenta a menor participação demográfica na AII, apenas 8,4% da população total, fortemente concentrada em Gurupi. A Mata Atlântica é mais populosa, concentrando um terço da população da AII. O crescimento demográfico indicado na AII, entre 2000 e 2007 mostrou-se abaixo da média nacional, 0,8% ao ano (a.a.).

Apesar de ser abordado o tema de densidade demográfica e aglomerados urbanos e rurais, não é apresentada com nível de detalhamento adequado a existência de obstáculos à implantação da ferrovia em virtude da densidade demográfica. Assim, devem ser apresentadas as distâncias das sedes urbanas e das comunidades rurais existentes até a ADA. Para os locais onde existem interferências em atividades de pastagem e de produção agrícola, deverão ser apresentadas as alternativas técnicas e o tratamento oferecido, em razão de alterações de acessibilidade destas áreas. Da mesma forma, devem ser consideradas no estudo, desde a presente fase, medidas em

[Handwritten signature and initials]

EM BRANCO

Nº. 313
Proc.: 2552108
Subla. 

relação às estradas vicinais que serão interceptadas pela Ferrovia e as áreas de lazer utilizadas pela população residente ao longo do traçado.

No item de divisão político administrativa e zoneamentos existentes é apresentado, a partir do plano de zoneamento ecológico econômico no estado do Tocantins, um mapa de áreas de uso legal restrito e potencial para conservação ambiental, porém verificou-se que não foi apresentado um mapeamento semelhante para o estado da Bahia.

Foram discutidas as situações de infra-estrutura de educação, estabelecimentos, docentes e alunos, referentes ao ensino fundamental e médio por município; infra-estrutura de transporte e de Comunicação. Quanto à infra-estrutura de saúde, foi mostrado que, dos 70 municípios que constituem a Área de Influência, 49 possuem uma unidade hospitalar e pelo menos um posto de saúde e que o indicador "disponibilidade de leitos" é de 2,9 leitos/mil habitantes e de 1 médico/mil habitantes.

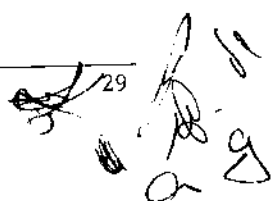
Com relação à infra-estrutura de abastecimento de água e de esgotamento sanitário, questionam-se os elevados valores de rede geral de abastecimento de água na área rural, de 19,4%, havendo região com índices de 42,1% e municípios com até 82% da população atendida pela rede de água; da mesma forma, questiona-se os dados sobre esgoto sanitário, que em termos municipais, dos 71 municípios, apenas nove não possuem rede geral de esgotamento sanitário.

Para caracterizar Segurança Pública, procurou-se qualificar a tipos de violência pela relação com o número de mortes que ela provoca, porém não foi atendida a exigência prevista no TR de caracterizar os principais problemas encontrados para a segurança pública nas áreas de influência do empreendimento.

A caracterização da organização social evidenciou que os dois maiores conflitos presentes na área são os fundiários e os ambientais, sendo que os conflitos relativos à propriedade e ao acesso a terra vêm sendo intensificados. Foram apresentados em nível federal os principais atores sociais e suas atuações nas questões agrárias e ambiental, bem como em nível estadual, para o Tocantins e Bahia.

O estudo informou que na região do Tocantins estão presentes, na AII, nove Projetos de Assentamento Rural, um Projeto de Reassentamento de Barragem e duas Comunidades Remanescentes de Quilombolas; e que o estado da Bahia congrega inúmeros Projetos de Assentamento, Reassentamento de Barragens e Agroextrativistas, Unidades de Conservação, Terras Indígenas, Comunidades Quilombolas, etc. Para ambos os Estados, novamente salienta-se a ausência de descrição dos dados em nível de AID.

Em relação aos padrões de migração foi descrito que "não se observa na AII pressão demográfica atual representada em fluxos migratórios que possam comprometer a infra-estrutura urbana e de serviços. Infere-se que a implantação da Ferrovia também não causará obstáculos no sentido de representar um aumento na demanda por serviços e infra-estrutura" (pág. 93, vol. 02,

29


EM BRANCO

Fl. 214
Proc.: 2552/08
e a
Rub.: <i>de</i>

tomo L). Considerando o quantitativo de trabalhadores (200 para cada etapa de 40 km) e a estrutura dos municípios de entorno, verifica-se a existência do risco de comprometimento dos serviços público (sobrecarga), tais como de saúde, educação e segurança pública, sendo necessária a previsão de soluções para os problemas encontrados nestes aspectos, apresentando ainda propostas de parcerias junto aos órgãos envolvidos nestes setores. Citam-se como exemplo desta situação, os municípios de Paranã e Lavandeira no Tocantins e de Mirante e Gongogi na Bahia, todos com sede municipal próxima ao traçado e população inferior à 10.000 habitantes. O número de trabalhadores representará um aumento brusco de 2% de sua população, sabendo-se que junto aos empregos diretos são criados outros indiretos.

Quanto às expectativas da população em relação ao empreendimento, apesar de afirmar a utilização de critérios econômicos, culturais, sociais e de moradia, verificou-se que foram comentados sobre os diferentes grupos apenas em termos econômicos, classificando-os conforme relação com as atividades produtivas. Não ficou evidenciado "contatos com a população diretamente afetada", conforme exigido no TR, não foi esclarecida a metodologia de coleta das opiniões, não há dados quantitativos, nem espaciais, nem a representatividade do universo amostral. O resultado foi apresentado utilizando o termo "em geral", para enfatizar os grupos sociais dos grandes e médios empresários em suas expectativas positivas.

Condições de saúde e doenças endêmicas

Constatou-se que a caracterização das condições de saúde nas áreas de influência do empreendimento não atendeu às exigências propostas no TR, em virtude da falta de informações que possam dar base ao conhecimento destas áreas. Foram definidas doenças como a de chagas, leishmanioses, malária, ancilostomíase e esquistossomose. Entretanto, a tabela das endemias mais frequentes não apresenta informações sobre as endemias que foram citadas imediatamente antes, sendo interessante a apresentação de informações sobre as 41 doenças de notificação compulsória, conforme Portaria Nº 5, de 21 de fevereiro de 2006. Além disso, os dados são apresentados por estado, o que torna a análise extremamente superficial, devendo ser apresentada no mínimo, por município.

Como já comentado, faz-se necessário o diagnóstico e a previsão de adequações à infraestrutura de saúde local em virtude do aporte de trabalhadores às proximidades da obra e conseqüente aumento da demanda destes serviços.

Quanto às medidas de monitoramento e controle de vetores, foram propostas medidas preventivas, existentes nas Normas Ambientais. Fazem-se necessários levantamentos primários através de pesquisas de campo relacionadas a vetores transmissores de doenças, conforme estabelecido pelo TR e "verificação ao longo da Área de Influência Direta de áreas com habitats favoráveis para o surgimento e proliferação de vetores".

30
[Handwritten signatures and initials]

EM BRANCO

O levantamento detalhado das informações aqui solicitadas deverá ocorrer no âmbito do programa ambiental específico de saúde pública.

Fl.	715
Processo	2552108
Rub.	<i>[assinatura]</i>

Propriedades afetadas, uso e ocupação do solo e desapropriações

São apresentadas informações históricas sobre a evolução da ocupação humana da região sudeste do Tocantins e interior da Bahia. Não há uma previsão futura da evolução dessa ocupação e do uso do solo. Isso seria pertinente, pois o maior impacto da operação da ferrovia é o estímulo à produção na região de seu entorno. Como um dos focos principais desse empreendimento é o transporte de produtos agrícolas e seus derivados, haverá pressão para abertura de novas áreas de produção. Nesse sentido, destaca-se a região sudeste do Tocantins, coberta por vegetação de cerrado ainda bastante preservada, composta por propriedades rurais sem regularização ambiental, com baixa densidade populacional, baixa atuação do poder público em ações fiscalizatórias, população com baixo grau de instrução, deficiência hídrica, comunidades tradicionais ainda não reconhecidas, etc. Não foi abordada em nenhum momento a pressão do fomento gerado pela ferrovia sobre esses aspectos. É sabido que o crescimento econômico gerado por esse aumento de produção é desejável, porém ele não pode ser acompanhado de pressão desordenada sobre o meio ambiente e a população local.

A tabela 5.3.90 apresenta dados inconsistentes e incoerentes com os demais dados apresentados. A exemplo, diz a tabela que o município de Paranã tem 92% da área com pastagem. Sabe-se por vistoria *in loco* que isso não é realidade, e também pelos mapas de cobertura e uso do solo. No mapa de uso do solo também é possível observar que o trecho que percorre Paranã apresenta maior cobertura de vegetação nativa do que de pastagem. Sobre o município de Combinado, informou-se que o mesmo possui 98% da cobertura com lavoura, o que indica que a área restante não é suficiente nem para ARL nem para APP e até mesmo para área urbanizada.

Não é apresentado nenhum levantamento sobre a infra-estrutura (saneamento, dutos, energia, etc.) afetada na área de influência direta, sob o argumento de que isso será feito durante a implantação do empreendimento.

Não há especificação se a área de influência caracterizada no item Estrutura Fundiária é a direta ou indireta. Pelos argumentos apresentados durante o estudo, subentende-se que a área caracterizada é a de influência indireta. Com isso, não é possível prever o impacto sobre o uso do solo nas propriedades diretamente afetadas nem sobre seus usuários. Não há informação sobre o efeito barreira nessas áreas, tanto na fragmentação das áreas quanto na impossibilidade de acesso a recursos como água, estradas, infra-estrutura produtiva e de apoio (currais, armazéns, etc.), equipamentos sociais, etc. O efeito barreira dentro das propriedades terá como um dos principais impactos a restrição do acesso à água. Faz-se necessário que seja mantido esse acesso para todas as propriedades, principalmente nos locais onde a ferrovia tangencia os cursos d'água. Sabe-se que a

31
[assinatura]

EM BRANCO

Fl.	716
Proc.:	2552/08
Rub.:	

altura do aterro é fator limitante para a construção de passagens de gado, fauna e pessoas, porém o empreendedor propor alternativas garantir o abastecimento hídrico de todas as propriedades afetadas por esse problema.

Não é apresentado nenhum levantamento sobre assentamentos rurais existentes na AID, sob o argumento de que isso será feito durante a implantação do empreendimento.

Como já citado em várias ocasiões anteriores, o argumento para não apresentar dados sobre reassentamentos, desapropriações e interferências em áreas é que isso será feito durante a instalação do empreendimento.

É informado que o empreendedor firmará convênio com as prefeituras que tiverem núcleos urbanos interceptados, para desenvolvimento do plano diretor. Contudo, o plano diretor é exigido para todos os municípios que estiverem na área de influência de empreendimentos de significativo impacto ambiental, incluindo também a zona rural. Assim, o desenvolvimento do plano diretor deverá ser apoiado em todos os municípios interceptados. Essa medida ajudará a mitigar os impactos não apenas na área urbana, como ocupações próximas à ferrovia, como também na área rural, como a pressão por novas áreas de produção.

Quanto à travessia de áreas rurais, não há nenhum diagnóstico sobre o que será interferido. Há alguns indicativos de medidas que deverão ser adotadas no projeto básico. Seria pertinente haver um levantamento, ao menos por amostragem, das atividades desenvolvidas nas propriedades potencialmente afetadas. Assim, quando do recebimento dos projetos básicos, seria possível avaliar se estão condizentes com a realidade ou não. Sem esse diagnóstico, futuramente não será possível avaliar a pertinência dos projetos básicos. Por exemplo, a ferrovia cortará o acesso ao rio Palma em diversas propriedades. Com a falta do levantamento, não se sabe se essas propriedades utilizam o rio para dessedentação animal, irrigação, lazer, etc. Assim, quando o projeto básico for apresentado ao IBAMA para análise, não haverá subsídios para atestar se as medidas propostas nos programas ambientais são satisfatórias para mitigar ou compensar os impactos da perda de acesso à água, pois não se sabe como era feito o uso da água anteriormente à instalação do empreendimento.

É citado que o empreendedor possui um conjunto de normas ambientais que serão utilizadas nas desapropriações, porém elas não são mostradas em momento algum. Assim, é pertinente que sejam apresentadas para avaliação.

Não há qualquer caracterização específica para a AID ou para a ADA. O estudo sempre argumenta que a obra será locada apenas após a emissão da licença prévia, o que impede que seja feita caracterização das condições de habitação, renda e emprego nessas áreas e estimativa das possíveis áreas a serem desapropriadas e indenizadas, interceptação de ARLs, etc. Argumenta também que o detalhamento do projeto básico é feito somente após a emissão da licença de instalação (pág. 49 do vol. 2, tomo 2M). Sobre esses argumentos, é pertinente informar que o EIA é justamente o diagnóstico que trará os dados para o detalhamento dos projetos básicos e definição

32
[Handwritten signatures and initials]

EM BRANCO

Fl.	717
Proc.	2552/08
Rub.	<i>[assinatura]</i>

das ações e metodologias que estarão inseridas dentro desses projetos básicos. Aliás, os projetos básicos são elaborados como requisito para a emissão da licença de instalação, e não após a mesma. Assim, podem e devem ser feitos os levantamentos desses aspectos dentro do EIA, na fase de emissão de licença prévia, os estudos referentes à estrutura fundiária, condições de habitação, renda e emprego, desapropriações, etc. Ademais, foi possível fazer levantamentos semelhantes dos meios físico e biótico sem ter o traçado definitivo locado nem a licença prévia.

Todos esses dados de caracterização da AID e ADA que não foram apresentados podem interferir na avaliação dos impactos, e assim no dimensionamento de sua mitigação e na compensação. Como não foi feito esse diagnóstico, não há como analisar os impactos e propor medidas mitigadoras e compensatórias. Não se sabe nem por estimativa ou amostragem, quantas propriedades serão afetadas, o tamanho delas, ARLs, o uso que é feito, a necessidade de passagens, potencialidade para reassentamentos, etc. É entendido que não se tenha exatamente as áreas que serão interferidas, porém é possível ter ao menos uma estimativa, até porque o traçado provável já existe e é possível pegar coordenadas de GPS para fazer levantamentos de campo e até mesmo cruzar dados com outros órgãos como IBGE (censo agropecuário) e defesa agropecuária estadual.

Caracterização das comunidades tradicionais e quilombolas

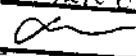
São apresentadas informações históricas sobre a evolução da ocupação humana da região sudeste do Tocantins e interior da Bahia. Não há uma previsão futura da evolução dessa ocupação e do uso do solo. Isso seria pertinente, pois o maior impacto da operação da ferrovia é o estímulo à produção na região por onde ela passa. Como um dos focos principais desse empreendimento é o transporte de produtos agrícolas e seus derivados, haverá pressão para abertura de novas áreas de produção. Nesse sentido, destaca-se a região sudeste do Tocantins, coberta por vegetação de cerrado ainda bastante preservada, composta por propriedades rurais sem regularização ambiental, com extração ilegal de carvão, deficiência hídrica, comunidades tradicionais ainda não reconhecidas, etc. Não foi abordada em nenhum momento a pressão do fomento gerado pela ferrovia sobre esses aspectos.

As informações prestadas, é que todas as comunidades tradicionais estão na área de influência indireta, mas na caracterização, não informam a distância da AID estão localizadas as terras. Portanto, faz-se necessário informar a distância de cada comunidade tradicional da AID, pela importância na determinação das pressões sobre essas áreas quando o empreendimento estiver operando. O empreendimento em si não vai causar problemas a essas comunidades na operação, porém, a atividade agrícola e de mineração que será estimulada com a existência da ferrovia, poderá incrementar a área de produção ameaçando essas comunidades em locais distantes do eixo da ferrovia.

[assinatura]

EM BRANCO

Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico

Fl.	718
Proc.:	2552107
Rub.:	

De forma geral, esse capítulo atende ao proposto no TR. No decorrer do traçado da influência foram identificados 198 sítios arqueológicos. Para identificar esses sítios recorreram à lista oficial do IPHAN, relatórios de pesquisa, teses, dissertações, publicações de divulgação científica, entrevistas e levantamento de campo. Desses, 24 sítios arqueológicos localizados no Tocantins e 47 na Bahia, não estão cadastrados na lista oficial do IPHAN.

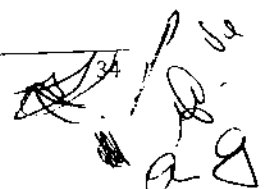
O capítulo que trata das áreas de valor histórico, cultural e paisagístico foi descrito a contento o que existe ao longo dos municípios que serão interceptados pelo empreendimento. No entanto, não caracterizaram o que existe na área de influência direta, ficando impossibilitado de avaliar o grau de impacto sobre os patrimônios.

Quanto à caracterização da importância do turismo na AID e a identificação de áreas de uso para fins turísticos, foi descrito superficialmente apenas o tipo de turismo que ocorre nos municípios de Tocantins e Bahia. Não foi apresentada nenhuma área com potencial turístico, como prevê o TR, justificando que "o traçado da Ferrovia não interfere nos locais de turismo e lazer da Área de Influência". No entanto, apesar dessa justificativa, é cultura da população local utilizar praias fluviais para o lazer e o traçado previsto margeia várias cursos d'água. Portanto, o empreendedor deve identificar as possíveis áreas com potencial turístico e mapear aquelas que já são utilizadas pela população local, juntamente com previsão de impactos, mitigação e compensação.


9. AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS E PROGRAMAS AMBIENTAIS

O prognóstico ambiental apresentado compara a realidade da área de influência nas hipóteses com e sem a presença do empreendimento. No que diz respeito ao meio biótico, o EIA afirma que o processo de ocupação e uso dos recursos naturais com conseqüente redução da biodiversidade continuará crescendo independentemente da instalação de ferrovia, sendo que a presença do empreendimento apenas deverá acelerar esse processo. Foi considerado que a presença do empreendimento, desde que adotadas determinadas medidas (como a criação de unidades de conservação de proteção integral e a implantação de programas de proteção e flora), pode gerar alguns benefícios ambientais.

Foram consideradas nove atividades centrais associadas à fase de implantação da ferrovia: operação de máquinas e equipamentos; terraplanagem, empréstimos e bota-foras; extração de materiais de construção; drenagem e obras de arte; abertura de caminhos de serviço; instalação e operação de alojamentos e canteiros de obras; desmatamento e limpeza do terreno; contratação de mão de obra e desapropriações. Enquanto na fase de operação, citou-se duas atividades centrais: conservação e restauração, e; tráfego.



EM BRANCO

Fl. 719
Proc.: 2552/08
Rub.: 

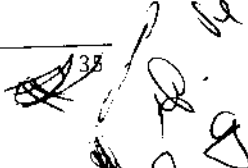
Em virtude destas atividades, foram descritos 27 impactos ambientais, sendo 9 referentes ao meio físico, 8 ao meio biótico e 10 ao meio antrópico. 57,1% para a fase de implantação, 28,6% para a implantação/operação e 14,3% para a fase de operação.

O gráfico que apresenta a distribuição dos impactos por meio e significância, mostra valores que divergem das demais informações apresentadas em seguida, visto que cita 11 impactos ao meio físico, enquanto a tabela de classificação dos impactos ambientais significativos neste meio mostra um total de 8 impactos, com graus de significância diferentes. O mesmo ocorre no meio antrópico, onde a quantidade de impactos por grau de significância não confere com o descrito na tabela.

Conforme TR, deveriam constar na avaliação de impactos ambientais as alternativas tecnológicas e locacionais para a realização do empreendimento, considerando-se os custos ambientais nas áreas críticas.

Os programas ambientais propostos no estudo atendem parcialmente ao TR, verificando-se ausência de programas importantes como os de Saúde Pública, Monitoramento do Patrimônio Espeleológico e de Melhorias em Travessias Urbanas e Relocação de Infra-estrutura, enquanto programas como de Recuperação de Áreas Degradadas e de Monitoramento e Controle da Qualidade da Água eram previstos como subprogramas. Desta forma, alguns programas propostos foram suprimidos ou readequados e outros, que não constavam no TR e nem na proposta, foram inseridos. Destarte, é necessário que o Plano Básico Ambiental atenda à seguinte estrutura:

1. Programa de Plantios Compensatórios de APPs, Cortes de Espécies Protegidas e Supressão de Ecossistemas de Mata Atlântica:
 - Subprograma de Resgate da Flora;
 - Subprograma de Reprodução e Multiplicação de Mudanças em Viveiros;
 - Subprograma de Averbação e Relocação de Reservas Legais Interceptadas;
 - Subprograma de Transplante de Espécimes Vegetais Selecionados.
2. Programa de Compensação pela Emissão de Gases do Efeito Estufa;
3. Programa de Apoio a Unidades de Conservação;
4. Programa de Monitoramento e Controle da Qualidade Ambiental:
 - Subprograma de Redução de Impactos na Extração de Materiais de construção;
 - Subprograma de Prevenção Contra Queimadas;
 - Subprograma de Monitoramento e Controle de Efluentes Sanitários e Industriais;
 - Subprograma de Monitoramento e Controle dos Resíduos Sólidos, Líquidos e de Serviços de Saúde;
 - Subprograma de Controle e Minimização da Supressão da Vegetação.
5. Programa Gestão e supervisão Ambiental:
 - Subprograma de Procedimentos e Rotinas de Acompanhamento dos Compromissos Ambientais.

38


EM BRANCO

6. Programa de Redução de Impactos na Instalação e Operação de Acampamentos e de Canteiros de Serviços:

- Subprograma de Instalação e Operação de Canteiros de Obras;
- Subprograma de Gerenciamento de Resíduos Sólidos;
- Subprograma de Gerenciamento de Resíduos Sanitários;
- Subprograma de Gerenciamento de Resíduos Industriais;
- Subprograma de Gerenciamento de Resíduos de Serviços de Saúde.

Fl.	720
Proc.:	2552/08
Rub.:	<i>[assinatura]</i>

7. Programa de Proteção Contra Erosão:

- Subprograma de Drenagem Superficial e Proteção Contra Erosão;
- Subprograma de Plantios Paisagísticos.

8. Programa de Proteção da Fauna:

- Subprograma de Resgate da Fauna nas Frentes de Desmatamento;
- Subprograma de Implantação de Passagens Inferiores de Fauna;
- Subprograma de Monitoramento da Eficiência das Passagens de Fauna;
- Subprograma de Monitoramento e Mitigação de Atropelamentos da Fauna;
- Subprograma de Monitoramento da Fauna e Bioindicadores.

9. Programa de Gerenciamento de Riscos Ambientais e Plano de Ações Emergenciais;

10. Programa de Recuperação de Passivos Ambientais;

11. Programa de Comunicação Social;

12. Programa de Indenização, Reassentamento, Desapropriação e Relocação;

13. Incluir o programa de Implantação de Travessias em Propriedades Rurais, com objetivo prever alternativas técnicas e tratamento às propriedades interceptadas, em virtude da interrupção do acesso às diversas atividades desenvolvidas nas propriedades, tais como pastagem e produção agrícola, assim como acesso ao rio para dessedentação animal, irrigação, lazer.

14. Programa de Prospecção e Resgate Arqueológico;

15. Programa de Recuperação de Áreas Degradadas:

- Sub-programa de recuperação de áreas degradadas, com ênfase nas APP's interceptadas, jazidas, áreas de empréstimo, bota-foras, áreas de apoio, caminhos de serviço e canteiros-de-obra;

16. Programa de Educação Ambiental:

- Subprograma de Capacitação dos Trabalhadores no Plano Ambiental de Construção.

17. Programa de Saúde Pública;

18. Programa de Monitoramento e Controle da Qualidade e Quantidade da Água:

- Subprograma de Monitoramento da Qualidade da Água;
- Subprograma de Monitoramento da Quantidade da Água;

[assinatura]
36

EM BRANCO

Fl.	721
Proc.:	2552/08
Rub.:	

- *Subprograma de Monitoramento de Invertebrados Bentônicos.*
19. Programa de Monitoramento e Controle de Ruídos e Vibrações na Fase de Operação;
 20. Incluir o programa de prevenção de Assoreamento de Cursos D'água, considerando a fragilidade do meio físico em que os corpos hídricos estão inseridos, resultando em alterações qualitativas e quantitativas nos mesmos, advindas da excessiva movimentação de solo, o período de tempo que o solo e os taludes ficarão descobertos, a proximidade de cursos d'água e a eventual interrupção das obras.
 21. Programa de Monitoramento do Patrimônio Espeleológico;
 22. Programa de Melhorias em Travessias Urbanas e Relocação de Infra-Estrutura;
 23. Programa de Monitoramento da Ictiofauna.

CONCLUSÃO

Mediante a análise realizada, foi possível concluir que o EIA/RIMA apresentado possui diversas falhas que prejudicam a análise dos impactos causados pela implantação e operação da ferrovia. Informações essenciais para subsidiar a definição das medidas mitigadoras e compensatórias não foram encontradas ou foram desconsideradas.

Pode-se concluir ainda que a pressa do empreendedor em finalizar o EIA/RIMA sem a prévia conclusão do Diagnóstico Ambiental resultou numa Avaliação de Impactos deficiente.

São necessárias melhorias, listadas a seguir, para uma correta avaliação da viabilidade ambiental do empreendimento.

RECOMENDAÇÕES

Quanto ao RIMA

- ✓ Incluir o tipo de mão-de-obra necessária e os empregos diretos e indiretos a serem gerados;
- ✓ Incluir métodos, técnicas e critérios adotados para a identificação dos impactos ambientais;
- ✓ Incluir tempo de incidência de impactos.


Quanto às alternativas locacionais

- ✓ Aplicar a análise de vulnerabilidade do meio físico para cada alternativa locacional, considerando como critério de alta relevância no cálculo das notas;
- ✓ Plotar a localização prevista dos pátios e terminais;

[Handwritten signatures and initials]

EM BRANCO

- ✓ Considerar os critérios de avaliação que eram previstos no item 3.1.1 do TR e que não foram contemplados;
- ✓ Considerar alternativas locacionais específicas previstas no item 3.1.2 do TR, inclusive quanto ao afastamento da alternativa 4 da Terra Indígena Ibotirama;
- ✓ Justificar tecnicamente todos os critérios e pesos adotados na avaliação;
- ✓ Igualar os pesos dos critérios "travessia de talvegues" e "extensão" com os demais itens de alta relevância na avaliação;
- ✓ Igualar os pesos de "intervenção em APP conservada" e "alterada" atribuindo alta relevância na avaliação;
- ✓ Igualar os pesos de "intervenção em APA, RPPN e zona de amortecimento" atribuindo média relevância na avaliação;
- ✓ Atribuir média relevância à "intervenção em áreas periurbanas" na avaliação;
- ✓ Lembrar que APA, RPPN e Terra Indígena não têm zona de amortecimento;
- ✓ Elucidar os cálculos utilizados;
- ✓ Comparar adequadamente as alternativas locacionais 1 e 4, considerando as recomendações acima.

Fl. 722
o foram
Proc.: 2552/08
Rub.: 

Quanto ao detalhamento da alternativa escolhida

- ✓ Nos locais onde houver desenvolvimento paralelo a cursos d'água, a ADA deve ser fora da APP; em locais onde não seja tecnicamente possível, justificar apresentado mapeamento/detalhamento desses locais, com curvas de nível, cota da crista do aterro, coordenadas, dimensionamento dos cortes e aterros, cronograma executivo, técnicas construtivas e medidas para preservação do corpo hídrico, para análise pelo IBAMA;
- ✓ Considerar a compatibilidade com outros empreendimentos previstos para as AID;
- ✓ Apresentar estimativa da quantidade de cada tipologia de solo interceptada pela ADA;
- ✓ Refazer os cálculos da vulnerabilidade do meio físico considerando o valor 3,0 para cobertura vegetal;
- ✓ Informar sobre como a vulnerabilidade do meio físico influenciará no traçado definitivo do empreendimento, com destaque para o desvio das áreas de vulnerabilidade mais elevada;
- ✓ Esclarecer como será a execução da obra na região do divisor de águas entre as nascentes dos rios Mosquito e Roda Velha, com destaque para desnível, aterros, cortes, fluxo e direcionamento das águas superficiais e subterrâneas da nascente do rio Roda Velha;
- ✓ Separar o impacto "assoreamento" dos demais impactos na avaliação;
- ✓ Apresentar prognóstico da ocupação e uso do solo na área de influência do empreendimento, com destaque para a produção fomentada pela ferrovia;
- ✓ Refazer a tabela 5.3.90, corrigindo as diversas inconsistências sobre o uso do solo;

EM BRANCO

Fl.	723
Proc.	2552/07
Rub.	<i>[assinatura]</i>

- ✓ Apresentar levantamento da infra-estrutura afetada na AID;
- ✓ Apresentar levantamento da estrutura fundiária na AID;
- ✓ Apresentar levantamento dos assentamentos rurais na AID;
- ✓ Deve ser dado apoio técnico e financeiro para o desenvolvimento do plano diretor de todos os municípios da área de influência do empreendimento;
- ✓ Apresentar diagnósticos das áreas rurais potencialmente interferidas, contendo no mínimo: tamanho, atividades desenvolvidas, impacto da intercepção pela ferrovia, acesso à água, regularidade ambiental, averbação de ARL, condições de habitação, renda, acesso, infra-estrutura produtiva e de apoio, etc;
- ✓ Apresentar proposta para manutenção do acesso à água em todas as propriedades onde a ADA vai tangenciar os cursos d'água, em especial onde há previsão de alargamento da faixa de domínio para inclusão da app de cursos d'água, no âmbito do Programa de Compensação para as Emissões de Carbono;
- ✓ Identificar e relacionar cada um dos locais de ocorrência de intercepção das áreas de risco (fragilidade do solo) com o traçado da ferrovia, apresentando mapa em formato que permita boa visualização, além dos arquivos no formato shapefile (ARCGIS) do projeto da ferrovia para o traçado proposto.

Quanto ao diagnóstico, prognóstico, medidas mitigadoras e recomendações gerais

- ✓ Apresentar as normas ambientais da VALEC já definidas para avaliação;
- ✓ Revisar a análise do impacto relacionado às alterações nos níveis de ruídos e vibrações, assim como a previsão de monitoramento desses impactos junto às medidas mitigadoras relacionadas à fauna e as cavernas em seus Programas Ambientais;
- ✓ Revisar a análise do impacto relacionado ao risco de contaminação dos solos e das águas superficiais e subterrâneas por esgotos, óleos e graxas. As atividades e os cronogramas de execução das medidas mitigadoras deverão observar com critério o aspecto de duração do impacto, favorecendo o monitoramento permanente do manejo dos efluentes e substâncias em questão;
- ✓ Como condicionante da LP, recomenda-se a identificação, caracterização e localização geográfica das áreas a serem exploradas para a extração de materiais de construção. Recomenda-se ainda que, seja observada a consonância entre os cronogramas de execução da construção e das medidas mitigadoras;
- ✓ Identificar, caracterizar e localizar geograficamente cada uma das áreas de risco, suscetíveis a processos erosivos, assoreamentos, compactação de solos e até mesmo escorregamentos e deslizamentos, assim como de todas as obras de arte e demais atividades relacionadas.

39
[assinatura]

EM BRANCO

Recomenda-se ainda que, seja observada a consonância entre os cronogramas de execução da construção e das medidas mitigadoras;

Fi.	724
Proc.	2552/07
Rub.	<i>[assinatura]</i>

- ✓ Revisar a descrição do impacto relacionado à emissão de gases do funcionamento de máquinas e equipamentos, com atenção para a definição das medidas mitigadoras, visando o atendimento criterioso da legislação e normas relativas à emissão de particulados e gases;
- ✓ Revisar a descrição do impacto relacionado ao risco de contaminação dos solos e das águas superficiais e subterrâneas devido a acidentes com cargas perigosas. Recomenda-se ainda que as atividades a serem definidas para o Programa de Gerenciamento de Riscos Ambientais e Plano de Ações Emergenciais atendam criteriosamente a legislação e normas vigentes;
- ✓ A lista de municípios com alto ou muito alto potencial de ocorrência de cavernas deve incluir Taipas do Tocantins e Aurora do Tocantins;
- ✓ O item relativo aos impactos sobre o patrimônio espeleológico deve abranger as possíveis interferências causadas pelas vibrações decorrentes da operação da ferrovia;
- ✓ Em 120 dias deve ser apresentado o levantamento de campo do patrimônio espeleológico ocorrente na AID, com metodologia apropriada (prospecção utilizando malha de caminhamento densa), previamente aprovada pelo IBAMA;
- ✓ Antes do início da exploração de jazidas, deve ser previamente apresentado ao IBAMA laudo espeleológico da área de exploração;
- ✓ Realizar nova campanha para caracterização da qualidade da água nos pontos localizados na bacia Tocantins-Araguaia, em período chuvoso, justificado pelo elevado número de córregos secos na amostragem apresentada;
- ✓ Em relação à captação de água para utilização nas obras, apresentar a descrição dos impactos gerados, medidas mitigadoras propostas;
- ✓ Não implantar jazidas de solos, bota foras e canteiros de obras em áreas de preservação permanente;
- ✓ Apresentar mapeamento dos trechos dos corpos d'água que possuem uso para abastecimento humano, localizados na área de influência direta e em áreas diretamente afetadas pela ferrovia, bem como a descrição das medidas adotadas para garantia do acesso das populações de entorno às fontes hídricas e de mitigação aos impactos à sua qualidade e quantidade;
- ✓ No âmbito do programa de Monitoramento e Controle da Qualidade e Quantidade da Água, realizar medições mensais de vazão em pontos à montante e à jusante dos locais de captação de água utilizada na obra, bem como dos locais onde a ferrovia intercepta os cursos d'água;

[assinatura]
[assinatura]
[assinatura]

EM BRANCO

- ✓ Caracterizar a AID, conforme exigido no item 5.3.2 do TR, de forma que o seu esteja em escala e resolução adequadas; apresentar ainda, as distâncias entre as sedes urbanas e comunidades rurais existentes e as áreas diretamente afetadas;
- ✓ Apresentar as alternativas técnicas e o tratamento oferecido nos locais onde existirão interferências em atividades de pastagem e de produção agrícola, em razão das alterações de acessibilidade destas áreas, assim como medidas em relação às estradas vicinais que serão interceptadas pela Ferrovia e as áreas de lazer utilizadas pela população residente ao longo do traçado;
- ✓ Refazer o levantamento dos principais problemas encontrados para a segurança pública nas áreas de influência do empreendimento;
- ✓ Descrever os riscos de comprometimento dos serviços públicos (sobrecarga), tais como de saúde, educação e segurança pública, e propor em programa específico as alternativas para mitigação destes problemas, apresentando ainda propostas de parcerias junto aos órgãos envolvidos nestes setores;
- ✓ Quanto à pesquisa relacionada às expectativas da população em relação ao empreendimento, apresentar a metodologia de coleta das opiniões, os dados técnicos quantitativos dos resultados bem como apresentar critérios culturais, sociais e de moradia na pesquisa;
- ✓ Elaborar o diagnóstico das condições de saúde e doenças endêmicas, apresentando informações municipais sobre as doenças de notificação compulsória, conforme Portaria nº 5, de 21 de fevereiro de 2006;
- ✓ Verificar ao longo da AID as áreas com habitats favoráveis para o surgimento e proliferação de vetores, apresentando dados levantados em campo, conforme consta no TR;
- ✓ Apresentar os dados brutos do levantamento florístico;
- ✓ Informar qual a altura adotada para medir o diâmetro dos indivíduos na caatinga e na floresta ombrófila;
- ✓ Apresentar justificativa para a não realização de campanhas de coleta de flora no período de chuvas;
- ✓ Comparar os dados obtidos no estudo com a lista oficial das espécies de flora ameaçadas do IBAMA de 2008;
- ✓ Comparar os dados obtidos com as listas das espécies da flora protegidas pela legislação do estado da Bahia e pelas legislações dos municípios diretamente afetados quando estas existem;
- ✓ Priorizar a produção de mudas das espécies mais importantes para cada tipologia vegetal devido à maior eficiência destas espécies em explorar o ambiente, conforme está descrito no estudo apresentado;

EM BRANCO

Fl.	126
Proc.	2552/08
Rub.	ca

- ✓ Apresentar os seguintes itens que foram exigidos pelo TR e não constam dos estudos de flora:
1. Elaborar mapas da vegetação das Áreas de Influência Direta e Indireta, utilizando-se da interpretação de imagens de satélite ou fotografias aéreas (recentes) e estudos eventualmente existentes, integrando-os aos itens de uso e ocupação do solo;
 2. Identificar e caracterizar os fragmentos/remanescentes florestais a serem impactados pelo traçado, em termos de localização, área total (hectare) de cada fragmento, área de supressão (hectare e %), e área remanescente para cada novo fragmento, fitofisionomia e estágio de sucessão, índice ou fator de forma, e grau de isolamento;
 3. Apresentar estimativa das áreas em que haverá supressão de vegetação, caracterizando qualitativa e quantitativamente a vegetação a ser suprimida com respectivo mapeamento;
- ✓ O empreendedor deve apresentar a autorização de coleta de ictiofauna junto ao IBAMA, referentes às campanhas de campo realizadas para a elaboração do EIA;
- ✓ O empreendedor deve esclarecer porque os resultados do diagnóstico da ictiofauna são apresentados como "Levantamento Preliminar", uma vez que não é mencionada a intenção de realização de novos levantamentos nesta fase;
- ✓ O diagnóstico da ictiofauna deve abranger diferentes períodos sazonais;
- ✓ Apresentar dados de precipitação pluviométrica para os pontos/datas das coletas de ictiofauna para justificar a afirmação de que foram feitas no período de seca, uma vez que os meses de novembro e janeiro notadamente são caracterizados como período de chuva;
- ✓ O empreendedor deve esclarecer o real número de pontos coletados para o diagnóstico da ictiofauna;
- ✓ O empreendedor deve prever no projeto a execução das medidas sugeridas no EIA para conservação da ictiofauna, incluindo: proteção da vegetação ciliar, a conservação dos biótopos, criação de unidades de conservação ao longo da área de influência do empreendimento e a ampliação da faixa de domínio, para inclusão das áreas de preservação permanente dos cursos d'água afetados pelo empreendimento;
- ✓ A definição do traçado definitivo da obra deve considerar a conservação das lagoas e charcos sazonais visando a proteção das espécies de peixes temporários e anfíbios;
- ✓ Em relação aos impactos à ictiofauna, a "subtração da cobertura vegetal com redução da biodiversidade", deve ser classificado como um impacto irreversível;
- ✓ Em relação às medidas mitigadoras para a ictiofauna, acrescentar:

EM BRANCO

727
Elementos à
Proc.: 2592108
Rub.: <i>[assinatura]</i>

1. a construção de bueiros e galerias não podem implicar em repasse de montante;
 2. programa de monitoramento da ictiofauna;
- ✓ Apresentar justificativa técnica para a não realização da campanha de seca exigida pelo TR para o diagnóstico de fauna;
 - ✓ Quanto aos corredores de fauna propostos:
 1. estender no sentido Leste os corredores nº6 (até o Km 436), nº7 (até o Km 830) e nº10 (até o Km 1325) para abranger pontos importantes não contemplados;
 2. estabelecer um corredor que contemple o trecho de Floresta Estacional localizado entre os municípios de Caetité e Ibiassucê.
 - ✓ Esclarecer quais são as recomendações relativas à conservação da fauna contidas no chamado Estudo Preliminar a que se refere o último parágrafo do item 5.2.7 (Síntese) do Volume 2K;
 - ✓ A fim de minimizar os efeitos negativos do empreendimento sobre a fauna e, principalmente, sobre as dezenas de espécies ameaçadas, raras, restritas e ainda não descritas (espécies novas) detectadas no estudo, o empreendedor deve providenciar para que todas as áreas apontadas como relevantes para a fauna silvestre sejam transformadas em unidades de conservação, destacando as áreas 1 a 5 no Tocantins e áreas 6, 10, 12, 15, 16, 18 e 19 na Bahia;
 - ✓ Apresentar sugestão de modelos de passagens de fauna, uma vez que o estudo destaca a necessidade de passagens com desenho realmente efetivo;
 - ✓ A definição de corredores para a implantação das passagens não impede a determinação de construção dessas estruturas em outros pontos a serem identificados quando da apresentação do traçado definitivo;
 - ✓ Apresentar as espécies nativas que podem ser utilizadas no revestimento de taludes, visto que foi apontada a importância de se utilizá-las em substituição às gramíneas exóticas;
 - ✓ Reavaliar os impactos significativos sobre a fauna, levando-se em conta:
 1. Que o Efeito de Borda também deve ser considerado como impacto sobre a fauna;
 2. Que as atividades de drenagem e obras de arte deverão ocasionar alteração temporária na circulação também da fauna semi-aquática e terrestre, visto que a fauna silvestre em geral utiliza cursos d'água como corredores de deslocamento;
 3. Que a abertura de caminhos de serviço acarretará a redução de habitats também para a fauna terrestre em função da necessidade de supressão da vegetação;

43
[assinaturas]

EM BRANCO

5

2

Fl. 728
Proc.: 2552108
RCS aumento

4. Deve ser incluído à relação de impactos sobre o meio biótico o risco de aumento da caça e pesca predatória em função do grande fluxo de pessoas a ser ocasionado pelas obras;
 5. Que no impacto B1 deve-se incluir como medida mitigadora a recuperação da característica original do curso hídrico no ponto interceptado;
 6. Que no impacto B2, deve-se incluir taludes e cortes às atividades relacionadas, e acrescentar às medidas mitigadoras a necessidade evitar o corte de habitats florestais preservados na escolha do traçado definitivo;
 7. Que no impacto B3, deve-se considerar como atividade relacionada, o uso de gramíneas exóticas para revestimento de taludes e adotar como medida mitigadora a substituição das mesmas por espécies nativas;
 8. Que o impacto B4 é permanente, de importância e magnitude médias (estudos mostram que os eventos não são tão raros) e conseqüentemente de média significância;
 9. Que a redução de habitat caracterizada nos impactos B5 e B6 não deve ser tratada como mero risco (possibilidade) e sim como um evento de ocorrência certa, e que ambos devem receber a mesma valoração (importância, magnitude e significância médias) por tratarem do mesmo tipo de impacto;
 10. Que o impacto B7 é irreversível para os locais de instalação da linha férrea, pátios e demais estruturas necessárias à operação da ferrovia.
- ✓ Reelaboração do Volume 3 de forma que a análise seja realizada com base nos dados conclusivos do diagnóstico de fauna e que sejam acatadas todas as recomendações apontadas nos trabalhos de levantamento (necessidade de se evitar as manchas de habitats preservados quando da definição do traçado, vegetar de taludes com espécies nativas, considerar as áreas indicadas para a implantação das UCs e dos corredores de fauna, considerar os locais recomendados para a construção de passagens de fauna, realizar a recuperação de áreas úmidas, dentre outras).
 - ✓ Considerar como condicionante da LP, a implantação e manutenção de um Centro de Triagem de Animais Silvestres em um dos municípios da área de influência, a fim de compensar os danos consideráveis que são ocasionados à fauna silvestre regional pela implantação de um empreendimento desse porte.

Quanto aos programas ambientais propostos

- ✓ Criar um programa específico para a prevenção do assoreamento de cursos d'água, que englobe, dentre outras ações, o monitoramento hidrossedimentológico pelo menos nos rios Palma, Mosquito e Roda Velha, Guará, São João, Brumado, de Contas e Almada, com

44

EM BRANCO

3

2

destaque para a detecção de materiais sólidos potencialmente causadores de assoreamento e de alterações no ambiente bentônico;

- ✓ O PBA deve conter um programa específico de monitoramento do patrimônio espeleológico, abrangendo os períodos pré e durante as obras e, por pelo menos três anos após o início da operação nos trechos com potencial de ocorrência de cavernas considerados alto ou muito alto. Tal programa deve abranger possíveis impactos causados pela vibração sobre as cavernas durante as fases de instalação e operação;
- ✓ Incluir os parâmetros nitrato, nitrito, nitrogênio amoniacal e fósforo total, nas análises de água coletada nas proximidades dos canteiros de obras da ferrovia, em virtude da intensificação de atividades e movimentação de trabalhadores;
- ✓ Elaborar um programa de monitoramento da ictiofauna;
- ✓ Adotar a estrutura proposta abaixo para os programas ambientais a serem desenvolvidos:
 1. *Programa de Plantios Compensatórios de APPs, Cortes de Espécies Protegidas e Supressão de Ecossistemas de Mata Atlântica:*
 - *Subprograma de Resgate da Flora;*
 - *Subprograma de Reprodução e Multiplicação de Mudanças em Viveiros;*
 - *Subprograma de Averbação e Relocação de Reservas Legais Interceptadas;*
 - *Subprograma de Transplante de Espécimes Vegetais Selecionados.*
 2. *Programa de Compensação pela Emissão de Gases do Efeito Estufa;*
 3. *Programa de Apoio a Unidades de Conservação;*
 4. *Programa de Monitoramento e Controle da Qualidade Ambiental:*
 - *Subprograma de Redução de Impactos na Extração de Materiais de construção;*
 - *Subprograma de Prevenção Contra Queimadas;*
 - *Subprograma de Monitoramento e Controle de Efluentes Sanitários e Industriais;*
 - *Subprograma de Monitoramento e Controle dos Resíduos Sólidos, Líquidos e de Serviços de Saúde;*
 - *Subprograma de Controle e Minimização da Supressão da Vegetação.*
 5. *Programa Gestão e supervisão Ambiental:*
 - *Subprograma de Procedimentos e Rotinas de Acompanhamento dos Compromissos Ambientais.*
 6. *Programa de Redução de Impactos na Instalação e Operação de Acampamentos e de Canteiros de Serviços:*
 - *Subprograma de Instalação e Operação de Canteiros de Obras;*
 - *Subprograma de Gerenciamento de Resíduos Sólidos;*
 - *Subprograma de Gerenciamento de Resíduos Sanitários;*
 - *Subprograma de Gerenciamento de Resíduos Industriais;*

EM BRANCO

Fl.	730
Proc.	2552/08
Rub.	<i>an</i>

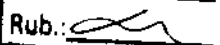
- *Subprograma de Gerenciamento de Resíduos de Serviços de Saúde.*
7. *Programa de Proteção Contra Erosão:*
- *Subprograma de Drenagem Superficial e Proteção Contra Erosão;*
 - *Subprograma de Plantios Paisagísticos.*
8. *Programa de Proteção da Fauna:*
- *Subprograma de Resgate da Fauna nas Frentes de Desmatamento;*
 - *Subprograma de Implantação de Passagens Inferiores de Fauna;*
 - *Subprograma de Monitoramento da eficiência das Passagens de Fauna;*
 - *Subprograma de Monitoramento e Mitigação de Atropelamentos da Fauna;*
 - *Subprograma de Monitoramento da Fauna e Bioindicadores.*
9. *Programa de Gerenciamento de Riscos Ambientais e Plano de Ações Emergenciais;*
10. *Programa de Recuperação de Passivos Ambientais;*
11. *Programa de Comunicação Social;*
12. *Programa de Indenização, Reassentamento, Desapropriação e Relocação;*
13. *Incluir o programa de Implantação de Travessias em propriedades rurais, com objetivo prever alternativas técnicas e tratamento às propriedades interceptadas, em virtude da interrupção do acesso às diversas atividades desenvolvidas nas propriedades, tais como pastagem e produção agrícola, assim como acesso ao rio para dessedentação animal, irrigação, lazer.*
14. *Programa de Prospecção e Resgate Arqueológico;*
15. *Programa de Recuperação de Áreas Degradadas:*
- *Sub-programa de recuperação de áreas degradadas, com ênfase nas APP's interceptadas, jazidas, áreas de empréstimo, bota-foras, áreas de apoio, caminhos de serviço e canteiros-de-obra.*
16. *Programa de Educação Ambiental:*
- *Subprograma de Capacitação dos Trabalhadores no Plano Ambiental de Construção.*
17. *Programa de Saúde Pública;*
18. *Programa de Monitoramento e Controle da Qualidade e Quantidade da Água:*
- *Subprograma de Monitoramento da Qualidade da Água;*
 - *Subprograma de Monitoramento da Quantidade da Água;*
 - *Subprograma de Monitoramento de Invertebrados Bentônicos.*
19. *Programa de Monitoramento e Controle de Ruídos e Vibrações na Fase de Operação;*
20. *Incluir o programa de prevenção de Assoreamento de Cursos D'água, considerando a fragilidade do meio físico em que os corpos hídricos estão inseridos, resultando em alterações qualitativas e quantitativas nos mesmos, advindas da excessiva movimentação de solo, o*

46
[Handwritten signatures and initials]

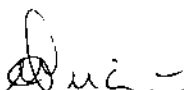
EM BRANCO


período de tempo que o solo e os taludes ficarão descobertos, a proximidade de cursos d'água e a eventual interrupção das obras.


21. Programa de Monitoramento do Patrimônio Espeleológico;
22. Programa de Melhorias em Travessias Urbanas e Relocação de Infra-Estrutura;
23. Programa de Monitoramento da Ictiofauna.


Fl. 731
Proc.: 2552108
Rub.: 


À consideração superior,



Antonia Lúcia Mendes do Carmo
Técnica Administrativa/Geógrafa
Mat. 0450923

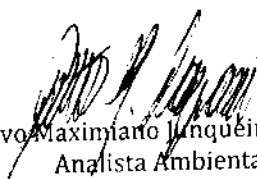

Alana Lima Matos
Analista Ambiental
Mat. 1513662


Daniela Alves Oliveira
Analista Ambiental
Mat. 01718887


Danielle Dias Danaga
Analista Ambiental
Mat. 1513670


Flávio Luiz de Souza Silveira
Analista Ambiental
Mat. 1523478


Geisa Leite Goulart
Analista Ambiental
Mat. 1512179


Gustavo Maximiano Inquéira Lazzarini
Analista Ambiental
Mat. 01715579

EM BRANCO

Fl.	732
Proc.	2552103
Rub.	

Ministério da Cultura
 Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN
 Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização

Folha de FAX

De: ROGÉRIO JOSÉ DIAS - CNR/IPHAN

Fone: 61 2024 6209

Para: ROSA HELENA ZAGO LOES - CGTMO/IBAMA

Fone: 33161293

Data: 12/03/2010

Nº de páginas com esta: 03

Mensagem:

AO Analista
 bom dia.
 por favor
 R/B/W

[Handwritten signature]

Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização
 SBN Q. 02 Edifício Central Brasília, 3º andar
 Cep.: 70.040-904 Brasília/DF
 e-mail: depam@iphan.gov.br
 telefones: (61) 3414.6204 (61) 3414.6206 (61) 3414.6215
 fax: (61) 3414.6205

[Handwritten signature]
 Mariana Veil de Souza
 Coordenadora de Licenciamento de Transporte
 TRA/CGTMO/DILIC/IBAMA



Instituto do
Patrimônio
Histórico e
Artístico
Nacional

DEPARTAMENTO DO PATRIMÔNIO
MATERIAL E FISCALIZAÇÃO
SEN Quadra 02 - Ed. Central Brasília
70.040-904 - Brasília - DF - Tel: (061) 3414-6204/6206
Fax: (61) 3414-6205 e <http://www.iphan.gov.br>

Ofício nº 069/10 - CNA/DEPAM/IPHAN

Brasília, 12 de março de 2010.

A Sua Senhoria a Senhora
ROSA HELENA ZAGO LOES
Coordenador Geral de Transportes, Mineração e Obras Cíveis
CGTMO/DILIC/IBAMA
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C
CEP: 70.818-900 - Brasília/DF

Assunto: EIA/RIMA da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (EF 334) – Figueirópolis (TO) e Ilhéus (BA)

Senhora Coordenadora,

Informo que a análise do EIA-RIMA apresentado a este IPHAN pela VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., no qual consta estudos preventivos relativos à proteção do patrimônio arqueológico do empreendimento em epígrafe, resultou na adequação à legislação de proteção ao patrimônio arqueológico, portanto, o empreendimento está apto a obter a Licença Prévia junto a este IBAMA no que se refere às questões legais do patrimônio arqueológico.

Dando continuidade ao processo de licenciamento ambiental, para as fases de Licenças de Implantação e Operação, ainda nos restringindo às questões de âmbito da arqueologia, importante ressaltar as recomendações que seguem, uma vez que a área de influência do empreendimento constitui-se da presença de núcleos urbanos no seu entorno e é notadamente rica em sítios arqueológicos e em patrimônio material e imaterial que podem ser, de alguma forma, afetados pela atividade do empreendimento:

1) elaboração de um Projeto de Prospecção e Resgate Arqueológico que incorpore os aspectos antropológicos e etnohistóricos, referente às Áreas de Influência Direta e Indireta do empreendimento, que será objeto de análise pelo IPHAN para publicação de Portaria de Permissão de Pesquisa conforme previsto na Portaria IPHAN nº 230 de 17/12/2009;

2) elaboração de um Projeto de Educação Patrimonial que incorpore os aspectos antropológicos e etnohistóricos, referente a Áreas de Influência Direta e Indireta do empreendimento, que possa abranger as comunidades atingidas e os trabalhadores das obras;

3) Prognóstico dos impactos potenciais do empreendimento sobre o patrimônio Arqueológico/Cultural e, com base na avaliação elaborada, propor medidas mitigadoras e compensatórias em razão dos possíveis impactos a eles causados;

4) realização de projeto de implantação de duas formas de curadoria/endosso institucional dos vestígios resgatados (uma no Tocantins e outra na Bahia) para preservação do acervo recolhido durante as pesquisas arqueológicas e etno-históricas e da cultura imaterial dos povos pretéritos e atuais, com

Fl. 733
Proc.: 25521/08
Rub.: <i>[assinatura]</i>

destaque para a preservação dos modos de fazer tradicionais das áreas de influência direta e indireta do empreendimento;

5) elaboração de um Programa para disponibilizar na Internet os resultados decorrentes dos estudos, acessível às comunidades do entorno, em salas especiais localizadas nas instituições de curadoria/encosso institucional selecionadas e desenvolvimento de um Programa de Inclusão Digital de forma que as comunidades das áreas de influência direta do empreendimento tenham condições de acessar os estudos supracitados.

Informo que tais exigências são imprescindíveis para que o processo de Licenciamento Ambiental do empreendimento em epígrafe possa garantir, também, que o patrimônio cultural presente no local possa ser devidamente protegido.

Atenciosamente,

Rogério José Dias

Rogério José Dias
Coordenador de Pesquisa e Licenciamento Arqueológico
CNA/DEPAM/IPHAN

EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE
E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental

Fl.	334
Proc.:	252108
Rub.:	

PARECER TÉCNICO Nº 40/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Análise da solicitação de Licença Prévia da
Ferrovia de Integração Oeste-Leste da Bahia
(EF-334).

Processo: 02001.002052/2008-00

HISTÓRICO DO PROCESSO

O presente parecer tem por objetivo analisar o EIA/RIMA protocolado no IBAMA como subsídio à emissão da Licença Prévia da Ferrovia de Integração Oeste-Leste da Bahia (EF-334) - VALEC, entre Figueirópolis/TO e Ilhéus/BA. Antes da aceitação do estudo por parte do IBAMA, o mesmo foi alvo de adequações a fim de atender o Termo de Referência. A versão do documento objeto desta análise foi protocolada no IBAMA em 09/11/09 sob protocolo nº 13.122 IBAMA/DILIC, encaminhados pelo OF. 1015/2009 – VALEC/PRESI.

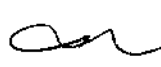
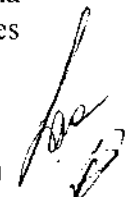
O histórico do processo da Ferrovia de Integração Oeste-Leste da Bahia (EF-334) (Processo nº 02001.002052/2008-00), até a data de 18/11/2009, constam na Informação nº 118/2009-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

Em 18/11/09, o IBAMA emitiu a Nota Técnica nº 157/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA na qual apresenta os resultados da análise de abrangência ("check-list") da terceira versão do Estudo de Impacto Ambiental. Ressalta o não atendimento do Termo de Referência emitido em relação à sazonalidade para o diagnóstico da flora e da fauna e conclui que fica a cargo de decisões superiores a aceitação do EIA/RIMA apresentado.

Em 29/12/2009, a Diretora de Licenciamento Ambiental Substituta, emitiu o memorando nº 804/2009/DILIC. Como conclusão do memorando, entende-se que as análises dos estudos poderão ter prosseguimento, inclusive, levando-se para discussão com a sociedade. De acordo ainda com o memorando, a complementação dos estudos do meio biótico e socioeconômico não são fatores que possam alterar as conclusões apresentadas no EIA/RIMA uma vez que poderão ser complementados conforme estabelece o Art. 10, da Resolução CONAMA 237/97, nos procedimentos para licenciamento e que deverão ser solicitados ao empreendedor.

Em 30/12/12, a VALEC, através do OF. 1308/2009 – VALEC/PRESI, protocolo nº 14.680, encaminha cópias das solicitações de manifestação da Fundação Palmares, INCRA e FUNAI em relação à presença de comunidades quilombolas, Projetos de assentamento de reforma agrária e comunidades indígenas dentro da área de influência do empreendimento.

Em 05/01/10, o IBAMA encaminhou para VALEC o ofício nº 002/2010 – DILIC/IBAMA, informando do aceite do EIA/RIMA e solicitando a disponibilização dos estudos nos órgãos federais intervenientes (IPHAN, FUNAI, ICMBio) e nos órgãos estaduais e municipais de meio ambiente envolvidos. O RIMA deverá ser disponibilizado na Superintendência do IBAMA nos estados envolvidos, no Centro Nacional de Informações Ambientais – CNIA do IBAMA e nas sedes municipais envolvidas.



1/41

Em 05/01/10, a VALEC encaminhou o ofício 296/2009 – VALEC/PRESI, protocolo nº 032, encaminhando as declarações das prefeituras que fazem parte da AII do empreendimento.

Em 05/01/10, a VALEC encaminhou o ofício 004/2010 – VALEC/PRESI, protocolo nº 033, encaminhando cópia dos protocolos do EIA/RIMA nas unidades do IBAMA no Tocantins e na Bahia.

Em 05/01/10, a VALEC encaminhou o ofício 008/2010 – VALEC/PRESI, protocolo nº 034, encaminhando cópia dos protocolos do EIA/RIMA no IPHAN.

Em 06/01/10, o IBAMA emitiu o edital de aceite do EIA/RIMA referentes ao licenciamento ambiental das obras de implantação da Ferrovia Oeste Leste (EF-334), entre Figueirópolis/TO e Ilhéus/BA.

Em 19/01/10, A Fundação Palmares se manifestou através do ofício nº 05/2010/PRES/GAB/FCP/MinC, protocolo nº 319. No ofício a Fundação Palmares se manifesta a favor do empreendimento desde que condicionado a alguns itens.

Ressalta-se que nem o INCRA nem a FUNAI ainda se manifestaram a respeito do empreendimento.

Em 02/02/2010, o IBAMA encaminhou à VALEC o ofício nº 99/2010 – DILIC/IBAMA, na qual são solicitados esclarecimentos em relação às cavidades naturais ao longo do traçado e sobre a definição da porção final do traçado da ferrovia.

Nos dias 24/02/10, 25/02/10 e 27/02/10 foram realizadas Audiências Públicas para o empreendimento em Conceição do Tocantins/TO, Brumado/BA e Ilhéus/BA respectivamente.

Ressalta-se que o prazo dos interessados em se manifestar a partir da Audiência Pública são de 10 dias úteis e que o prazo para a empresa encaminhar a gravação das audiências e a Ata transcrita são de 15 dias de acordo com a IN 184 do IBAMA. Este parecer foi concluído antes da entrega das gravações das Audiências Públicas. No entanto tal fato não impede que novas contribuições sejam consideradas no processo de licenciamento.

ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA

O objetivo amplo do projeto é desenvolver um eixo competitivo de transportes entre as regiões Norte, Centro-Oeste e Nordeste. De acordo com o estudo, com a ferrovia obtém-se ao mesmo tempo maior competitividade dos produtos brasileiros no exterior; menores custos dos produtos comercializados no mercado interno; incentivo aos investimentos, à modernização e à produção; e significativa contribuição para a consolidação das Empresas Ferroviárias privatizadas.

CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

A ferrovia Oeste Leste é constituída pelo trecho ferroviário Figueirópolis/TO a Ilhéus/BA, com 1515,5km de extensão, em bitola 1,60 e via singela interligando a Ferrovia Norte-Sul – FNS, no sul do estado do Tocantins, e o novo Porto que será construído no sul do estado da Bahia.

O projeto básico geométrico desse segmento de ferrovia será desenvolvido com base nas normas para construção de estradas de ferro em vigor, cujas características básicas são:

Linha:	Singela (simples)
Bitola:	1,60m (larga)
Raio mínimo:	343m
Rampa máxima:	0,6%
Velocidade diretriz:	80km/h
Plataforma mínima:	7,70m

Fl. 335
 Proc.: 2552/08
 Rub.: [assinatura]

Gabarito vertical:	6,5m (a partir do boleto do trilho)
Largura média da faixa de domínio:	80,0m
Dormentes:	Concreto tipo monobloco
Espaçamento entre dormentes:	60cm (1667 unidades/km)
Sublastro:	Altura de 20cm
Lastro:	Altura de 30cm

Serão construídas em torno de 212 obras de arte especiais, com destaque para a ponte ferroviária sobre o Rio São Francisco, entre os municípios de Serra do Ramalho e Bom Jesus da Lapa. Destacam-se ainda as interseções com rodovias na Área de Influência do empreendimento. Dentre estas, citam-se BR-242, TO-490, TO-387, BR-020, BA-172, BA-611, BA-617, BA-148, BA-130, BA-262, BR-101, BR-030, BR-116, BR-470 e BR-346.

Para as obras de terraplanagem ao longo de todo o trecho, calcula-se uma movimentação de terra da seguinte ordem: 57.909.000m³ de aterros; 49.222.000m³ de corte e 8.686.000m³ de alargamento de cortes.

Superestrutura

Para assegurar a velocidade diretriz, serão evitadas passagens em nível, buscando deslocar as travessias, para locais onde a topografia permita o cruzamento em níveis diferentes.

A via será vedada por cercas de cinco fios, fixados em moirões de concreto pré-moldados. Ao longo dos pátios, as cercas serão feitas com telas de arame, também fixados com moirões de concreto.

A superestrutura será constituída por trilhos TR57, soldados em barras longas (512m). Os trilhos serão fixados em dormentes de concreto protendido, produzidos em fábricas de pré-moldados. O conjunto trilho-dormentes forma a grade que será lançada em lastro de pedra britada.

Infraestrutura

No projeto buscou-se equilibrar os volumes de cortes com os volumes de aterros, evitando a abertura de caixas de empréstimo e da execução de bota-lóras.

De acordo com o estudo poderão ser necessários túneis, um pra vencer o desnível no divisor de águas entre a bacia do São Francisco e a Bacia do Rio de Contas, e outro para permitir o contorno da cidade de Jequié.

Nas travessias de talvegues de cursos d'água, cuja vazão máxima calculada superou 100 m³/s, serão projetadas pontes de concreto, enquanto nos talvegues restantes serão construídos bueiros tubulares e celulares. De acordo com o estudo, sempre que possível e recomendado, todas essas estruturas serão superdimensionadas visando usar essas mesmas estruturas como passagens de fauna. Serão construídos em torno de 212 obras de arte especiais. Recomendamos que para a fase de I.I, que o valor de 100m³/s de vazão máxima para instalação de bueiros seja revisto de modo que rios com vazões menores também sejam contemplados com obras-de-arte-especiais. Sendo assim, juntamente com o projeto executivo deve ser apresentada uma lista de todos os corpos hídricos interceptados contendo as seguintes características: vazões médias e máximas, largura e a caracterização da mata ciliar.

ALTERNATIVAS TÉCNICAS E LOCACIONAIS

De acordo com o estudo, o projeto da FIOI é um investimento que vem sendo realizado independente da localização do projeto do novo porto, pois: (i) são concessões independentes (o porto será concessionado à CODEBA, e a concessão da Ferrovia já pertence

[assinatura]
 3:41
 [assinatura]

legalmente à VALEC; (ii) os atos de delegação partem de agências diferentes; (iii) as políticas partem de ministérios diferentes.

Ainda de acordo com o estudo, tal independência de ação fez com que tanto a definição do traçado como o próprio estudo de impacto ambiental da ferrovia fossem concluídos antes de conhecer a localização do porto e que a decisão da implantação da FIOLE, praticamente independe dessa definição, pois ela tem pontos integradores em toda sua extensão:

- Na ferrovia Norte-Sul: onde inicia e através da qual as cargas do oeste baiano poderão chegar também aos portos de São Luís;
- No Rio São Francisco: que constitui uma hidrovia natural percorrendo a direção Norte-Sul entre Pirapora (MG) e Juazeiro (BA), onde a FIOLE se integrará com um futuro porto fluvial próximo ao cruzamento, aproximadamente a 10 km ao sul de Bom Jesus da Lapa. Ressalta-se que este porto ainda não possui localização definida, mas dependerá da ligação com a Ferrovia por meio de um ramal e um pátio de transbordo;
- Na Ferrovia Centro Atlântica (FCA): com a qual a FIOLE se integrará por um pátio de transbordo de carga;
- Na rede rodoviária: na qual se podem prever integrações modais nos cruzamentos mais importantes, com destaque para as BR-020, BR-116 e a BR-101. Ressalta-se que essas integrações não foram previstas neste EIA/RIMA e que deverão ser devidamente licenciadas;
- No porto de Ilhéus: com calado semelhante ao de Aratu e com projeto de ampliação para atender demandas industriais, agroindustriais e de mineração.

Além destas considerações, o estudo apresenta a comparação de quatro alternativas locacionais para a FIOLE, buscando equilibrar o custo de execução da obra com as demandas do setor produtivo e as peculiaridades sociais e ambientais das regiões atravessadas. Dentre as quatro alternativas, a Alternativa 1 foi escolhida como traçado preferencial. Alternativa 1 – Figueirópolis (TO) – Ilhéus (BA), galgando a Serra Geral de Goiás no vale do rio Mosquito, entre Lavandeira (TO) e Campos Belos (GO), passando por Barreiras (BA), vale do Rio Corrente em São Félix do Coribe (BA), e travessia do Rio São Francisco entre Serra do Ramalho (BA) e Bom Jesus da Lapa (BA).

Apesar de para a maior porção do traçado terem sido contemplados com alternativas locacionais, a porção final do trecho, a partir de Brumado, não apresenta nenhuma alternativa. Esta porção final do trecho caracteriza-se como a mais sensível ambientalmente, visto estar inserida em área de Mata Atlântica relativamente preservada e concentrar as Unidades de Conservação interceptadas pela ferrovia.

Além disso, visto que de acordo com o próprio estudo existe a possibilidade da integração da ferrovia tanto no "Porto Sul", quanto no Porto de Ilhéus, a porção final do trecho deveria contemplar, pelo menos, uma alternativa de traçado.

A construção da FIOLE será feita obedecendo as Especificações Técnicas de Serviços e de Fornecimento de Materiais da VALEC. Serão projetados três terminais destinados a carga geral para atender as operações de recebimento, formação, expedição, manobra, carga e descarga de produtos:

- Pólo de Taipas do Tocantins;
- Pólo de Luis Eduardo Magalhães;
- Pólo de São Desidério.



Além destes, estão previstos três pátios que deverão atender o recebimento e entrega dos trens nos terminais das mineradoras e no porto de Ilhéus. Estão previstos os seguintes pátios:

- Caetité – Para regular os trens de minério de ferro, expedidos e recebidos da mina localizada em suas proximidades;
- Tanhaçu – Para regular os trens de minério de ferro expedidos e recebidos da mina localizada em suas proximidades e também operar, por meio de um pátio de transbordo, as cargas de intercâmbio com a FCA;
- Ilhéus.

Outro ponto que deverá ser esclarecido é em relação ao ponto final da Ferrovia. Na página 33 do volume 1, o estudo cita que o final da concessão se dará nas futuras instalações do Pátio de Ilhéus que deverá se situar aproximadamente na área indicada na Figura 3.1. Entretanto, tanto no mapa de alternativas locais, quanto na carta imagem de pontos notáveis interceptados o trecho final do traçado termina mais ao norte do pátio de Ilhéus, próximo à Lagoa Encantada, dentro da APA Lagoa Encantada.

A VALEC encaminhou o ofício 0149/2010 – VALEC/GEAMB, protocolo nº 1053, com esclarecimentos a respeito da porção final do traçado. No ofício, registra-se que a área ilustrada na figura 3.1 acompanha o antigo traçado da estrada de ferro Uruçuca-Ilhéus e, portanto, caso viável, poderá ser aproveitada para a conexão com o Porto de Ilhéus. Ainda de acordo com o ofício, na carta imagem, apresenta-se a faixa de terreno que ilustra uma possível conexão da FIOLE com o terminal privado da Bahia Mineração LTDA.

A VALEC deverá encaminhar um maior detalhamento da porção final do trecho, e o seu ponto final exato.

ÁREAS DE INFLUÊNCIA

No estudo foram definidas a Área de Influência Indireta (AII), Área de Influência Direta (AID) e a Área Diretamente Afetada (ADA).

Área Diretamente Afetada (ADA)

A ADA definida pelo estudo é composta exclusivamente pela faixa de domínio da ferrovia que, em geral, tem 80m de largura, com alguns alargamentos em áreas de pátios ou outras instalações de interesse operacional.

Área de Influência Direta (AID)

A AID foi definida como sendo 5km para ambos os lados da ferrovia, independentemente da inclinação do terreno, formando uma faixa homogênea de 10km de largura total. De acordo com o estudo, nessa área, caso seja atingida por um acidente, poderão ser impactados os meios físico, biótico e antrópico.

Área de Influência Indireta (AII)

A AII foi definida como a área total dos municípios que tivessem alguma parte de seu território atingido ou pelas obras, ou por algum eventual acidente. Os municípios a serem interceptados são:

Região Sul Tocantinense			
Município	População		
	Total	%Região	%AII
Alvorada	7976	4,7	0,4
Arraias	10626	6,2	0,5
Aurora do Tocantins	3385	2,0	0,2
Campos Belos	18238	10,7	0,9

541
 [Handwritten signatures and marks]

Combinado	4878	2,9	0,2
Conceição do Tocantins	4402	2,6	0,2
Figueirópolis	4820	2,8	0,2
Gurupi	71413	41,9	3,5
Lavandeira	1590	0,9	0,1
Novo Alegre	1801	1,1	0,1
Paraná	10491	6,1	0,5
Peixe	8750	5,1	0,4
Ponte Alta do Bom Jesus	4529	2,7	0,2
Sucupira	1667	1,0	0,1
Taguatinga	14110	8,3	0,7
Taipas do Tocantins	1916	1,1	0,1
Região do Oeste Baiano			
Barreiras	129501	54,1	6,3
Correntina	31658	13,2	1,6
Jaborandi	8931	3,7	0,4
Luis Eduardo Magalhães	44265	18,5	2,2
São Desidério	25158	10,5	1,2
Região da Bacia do São Francisco			
Bom Jesus da Lapa	62199	16,3	3,0
Carinhanha	28879	7,6	1,4
Coribe	14555	3,8	0,7
Caculé	21847	5,7	1,1
Guanambi	76230	20,0	3,7
Malhada	16085	4,2	0,8
Palmas de Monte Alto	21107	5,5	1,0
Riacho de Santana	29425	7,7	1,4
Santa Maria da Vitória	40571	10,7	2,0
Santana	25947	6,8	1,3
São Félix do Coribe	12815	3,4	0,6
Serra do Ramalho	31130	8,2	1,5
Região da Serra do Espinhaço			
Aracatu	14168	5,7	0,7
Brumado	62381	25,5	3,1
Caetité	46192	18,7	2,3
Dom Basílio	11087	4,5	0,5
Ibiassucê	9507	3,8	0,5
Igaporã	14499	5,3	0,7
Ituaçu	17939	7,2	0,9
Lagoa Real	13795	5,6	0,7
Livramento de Nossa Senhora	42146	17,0	2,1
Matina	12322	4,5	0,6
Pindai	15306	6,2	0,8
Rio do Antônio	15096	6,1	0,7
Região do Médio Rio de Contas			
Barra da Estiva	20750	7,9	1,0
Contendas do Sincorá	3857	1,5	0,2
Iramaia	15134	5,8	0,7
Jequié	145964	55,5	7,2
Manoel Vitorino	14262	5,4	0,7
Maracás	34221	13,0	1,7
Mirante	9174	3,5	0,4
Tanhaçu	19591	7,5	1,0
Região de Mata Atlântica			
Aiquara	5212	0,7	0,3
Aurelino Leal	14458	2,0	0,7
Barra do Rocha	6133	0,9	0,3
Barro Preto	6669	0,9	0,3
Gongogi	6845	1,0	0,3
Ibirapitanga	23197	3,3	1,1
Ilhéus	220144	30,9	10,8

Ipiaú	42561	6,0	2,1
Itabuna	210604	29,6	10,3
Itacaré	24720	3,5	1,2
Itagi	13882	1,9	0,7
Itagibá	16272	2,3	0,8
Itajuípe	20343	2,9	1,0
Jitaúna	16839	2,4	0,8
Marauá	17029	2,4	0,8
Ubaitaba	20478	2,9	1,0
Ubatã	24791	3,5	1,2
Uruçuca	22070	3,1	1,1

DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

Meio físico

Segundo o EIA, para a realização do diagnóstico do meio físico das Áreas de Influência Indireta e Direta foram realizadas as etapas de levantamento bibliográfico, montagem de uma base de dados cartográficos, levantamento de campo e elaboração dos mapas e relatórios finais.

Os dados sobre os tipos climáticos na área de influência nos estados da Bahia e Tocantins foram obtidos do Mapa de Clima do Brasil, conforme as temperaturas médias e a quantidade de meses com e sem chuvas.

As informações de precipitação pluviométrica tiveram como fontes os temas vetoriais no formato shapefile do Sistema Compartilhado de Informações Ambientais (SISCOM) do MMA/IBAMA, bem como as informações publicadas no portal do Sistema Estadual de Informações Ambientais da Bahia SEIA/Bahia.

Com relação às temperaturas médias anuais foram utilizados os temas vetoriais formato shapefile do Sistema Compartilhado de Informações Ambientais (SISCOM) do MMA/IBAMA.

Os dados referentes à disponibilidade hídrica tiveram como partida o artigo "Balanço Hídrico Climatológico do Brasil" com base nas informações de temperatura média compensada e precipitação das Normais Climatológicas de 1961 a 1990 (INMET, 1992).

As informações da umidade relativa do ar foram obtidas no mapa do artigo "Estimativa e Espacialização da Normal da Umidade Relativa do Ar para os Estados de Alagoas, Bahia e Sergipe" e no "Estudo Climático do Tocantins: Balanço Hídrico e Classificação Climática (Thornthwaite e Mather), 1995 (Santos, L.F., 1997)

Clima:

Foi conferido maior destaque à regionalização climática e à precipitação pluviométrica, por serem, segundo o EIA, os principais parâmetros climatológicos causadores dos impactos ambientais nas fases de implantação e operação do empreendimento.

A não apresentação dos estudos referentes à circulação atmosférica foi justificada pelo empreendedor devido: a) tráfego de um trem por hora nos próximos cinco anos; b) construção predominante na área rural, sendo somente 10 aproximações em mais de 1.500 km; e c) apenas uma interceptação periférica (menos de 10 edificações interceptadas). Entretanto, nas fases de instalação e operação da ferrovia, as ações de mitigação da geração de particulado devem estar previstas nos programas ambientais.

Os tipos climáticos na área de abrangência do empreendimento são em número de dois (quente e subquente) com oito subtipos e suas subdivisões. A maior parte encontra-se

[assinatura]

em área no tipo Subquente – Semiárido (seis meses secos) no trecho oeste da ferrovia, seguido do tipo Quente – Semiúmido (quatro a cinco meses secos) no trecho do interior da Bahia e, na faixa litorânea, destaca-se o tipo Quente – Superúmido (sem período seco).

No item relativo à Precipitação Pluviométrica foram discriminados cinco intervalos para a AID, quais sejam: 500 a 800mm; 800 a 1.100 mm; 1.100 a 1.400 mm; 1.400 a 1.700 mm e 1.700 a 2.000 mm. Dentro deste intervalo, o empreendimento situa-se majoritariamente na faixa 800 a 1700 mm, com os dois extremos chegando ao intervalo de 1.700 a 2.000 mm.

Foi destacado que *“devido a fatores físicos de temperatura e relevo, são grandes as variações pluviométricas temporais ao longo da AID, fazendo com que ocorra uma distribuição irregular da chuva em toda a área de abrangência do empreendimento. Neste sentido são necessários planejamento específicos para os períodos de maior intensidade de obras, coleta de material propagativo, produção de mudas em viveiros, proteção vegetal das áreas trabalhadas e execução de plantios compensatórios de mudas de árvores nativas”*.

Tal observação enquadra-se mais especificamente ao trecho do Tocantins e na faixa centro oeste da Bahia (Biomos Cerrado e Caatinga), restando a parte inserida no Bioma Mata Atlântica, o qual possui um regime hidrológico mais bem distribuído ao longo do ano, devendo ter um planejamento diferente na etapa de execução da obra e recuperação de APPs.

Com relação à temperatura do ar foram observados quatro intervalos na área da AID, 19 a 21 °C, 21 a 23 °C, 23 a 25 °C e Acima de 25 °C. A área possui em sua maioria temperaturas acima de 23 °C, sendo os dois extremos com temperaturas chegando acima de 25° C e uma pequena área no centro leste da Bahia na qual a temperatura encontra-se no intervalo de 19 a 21 °C.

A umidade relativa do ar média anual da área do empreendimento situa-se no intervalo entre 60 a 90 %, sendo que há total predominância da faixa entre 60 a 70 %, com pequenos trechos no centro e leste da Bahia compreendidos na faixa de 70 a 80%, restando a área do litoral baiano onde a umidade relativa enquadra-se no intervalo de 80 a 90 %.

O estudo do balanço hídrico na AID apresentou valores entre 0,5 a 1, com o intervalo entre 0,7 a 0,8 representando a maior área (trecho oeste), seguido pelos intervalos 0,6 a 0,7 (centro leste da Bahia), 0,8 a 0,9 e 0,9 a 1 (região litorânea baiana).

Com base nos dados constantes do EIA, recomenda-se que na fase de implantação do empreendimento, principalmente nas áreas dos biomas cerrado e caatinga, as movimentações de terra de maiores proporções sejam concentradas nos meses com menores índices pluviométricos, – entre maio e setembro, devendo-se elaborar uma programação específica para a região do bioma mata atlântica (litoral baiano), a qual possui uma elevada precipitação pluviométrica, bem como um alto índice de balanço hídrico.

Recursos hídricos

Hidrologia

Para o estudo foram tomadas como base as macrobacias interceptadas pelo empreendimento, obtendo-se informações sobre as características hídricas e climatológicas, inclusive as atividades econômicas que afetam a qualidade das águas. Assim, foram definidas as bacias hidrográficas dos rios Tocantins – Araguaia, Rio São Francisco e do Atlântico Leste.

A análise da qualidade instantânea das águas foi obtida por meio de coleta em pontos próximos às interceptações do traçado, sendo que em alguns pontos não foi possível, haja vista a inacessibilidade do local de amostragem. Os trabalhos de campo foram realizados entre os dias 11 e 16 de outubro de 2008 e entre os dias 09 e 17 de janeiro de 2009, com a marcação das coordenadas geográficas e datum SAD 69 por meio de GPS.

Foram analisados no local os parâmetros de pH, condutividade elétrica e temperatura, oxigênio desenvolvido. Para os parâmetros de Nitrato, Nitrito e Nitrogênio Amoniacal não foram apresentadas informações referentes às referidas substâncias. As justificativas apresentadas pelo empreendedor para a não realização dessas variáveis baseiam-se nos tipos de cargas que serão transportadas na ferrovia (minério de ferro, grãos e, possivelmente, álcool) e as atividades de manutenção dos equipamentos ferroviários não gerarem cargas poluidoras ou compostos referentes a esses parâmetros.

Tais afirmações se justificam, para esta licença prévia, se na fase de implantação os canteiros de obra e as jazidas não forem implantados dentro da faixa de domínio do empreendimento e se, na fase de operação, as cargas transportadas não forem constituídas de substâncias que possam contaminar os corpos hídricos por Nitrato, Nitrito e Nitrogênio Amoniacal.

Com relação à avaliação hidrológica o empreendedor utilizou-se de séries históricas de vazões de estações fluviométricas dos principais rios situados nas bacias hidrográficas estudadas. As vazões médias mensais e as cotas médias mensais foram calculadas para os períodos disponíveis, utilizando-se o software HIDRO ANA.

Para os trechos com poucas estações fluviométricas utilizou-se as séries históricas do regime de chuvas, caracterizando o regime fluviométrico das regiões sem dados fluviométricos. As séries históricas de chuvas mensais foram obtidas no banco de dados da ANA.

A caracterização do Sistema Hidrográfico teve como base as descrições dos regimes hidrológicos (vazões); regimes pluviométricos (chuvas); e qualidade das águas, fontes de poluição e usos referentes às bacias dos rios Tocantins-Araguaia, Rio São Francisco e Atlântico – Leste.

Foi informado não terem sido localizadas interferências da faixa de domínio projetada com captações de abastecimento público, pois o traçado da ferrovia será implantado exclusivamente na zona rural. As aproximações com captações de uso privado (abastecimento de fazendas e irrigação) foram apresentadas nas descrições dos pontos de coleta.

Hidrologia

Na Bacia Hidrográfica dos Rios Tocantins – Araguaia foram utilizados dados de seis estações fluviométricas e de quatro estações pluviométricas, o que propiciou a obtenção de informações para os rios Santa Tereza, Tocantins e Palma.

O Rio Santa Tereza apresenta, à montante da ferrovia, uma vazão de 200 a 250 m³/s no período chuvoso (janeiro a março), chegando a valores próximos de 30 m³/s no período de maio a novembro. À jusante do traçado da ferrovia a vazão do rio aumenta consideravelmente, pois recebe a contribuição do Rio Canabrava.

No trecho à montante do ponto de interceptação da ferrovia com o Rio Tocantins, este apresenta vazões de 2.600 a 3.200 m³/s no período chuvoso (janeiro a março). No período de inverno (maio a novembro) a vazão do rio tem média com valores próximos a 800 m³/s.

O futuro traçado da ferrovia tem previsão de percorrer o vale do Rio Palmas em quase toda a sua extensão. Com isso, os valores das três estações pluviométricas tornam-se importantes para o monitoramento dos possíveis impactos ambientais que a instalação e operação da ferrovia possam acarretar. Recomenda-se que no projeto básico sejam detalhados os processos construtivos de drenagem, visando a minimização dos impactos nas APPs e nos corpos hídricos causados pelos serviços de terraplanagem.

As vazões médias mensais, no sentido de montante para jusante, das três estações foram de 45 a 48 m³/s, 350 a 380 m³/s e 400 a 500 m³/s no período chuvoso (dezembro a abril). Pela análise dos gráficos da página 21 do Volume 2 B do EIA, observa-se

9/41
Assinatura

que as vazões médias mensais no período de seca (maio a outubro) situam-se em 30 m³/s, 150 m³/s e 200 m³/s para as três estações pluviométricas sitadas no parágrafo anterior.

Com base nas informações das quatro estações pluviométricas, verifica-se que o índice de chuva varia de 0 mm a 300 mm, resultando na existência de diversos cursos d'água intermitentes, isto é, não possuem água no período seco.

A avaliação da qualidade das águas na Bacia Hidrográfica dos Rios Tocantins – Araguaia foi realizada com a coleta em 69 (sessenta e nove) pontos, os quais foram caracterizados fisicamente, definidas as possíveis fontes poluidoras, os usos preponderantes, a identificação dos impactos potenciais do empreendimento e os parâmetros da qualidade da água. Segundo o EIA, 46 (quarenta e seis) pontos representam corpos d'água intermitentes, com a maioria tendo como fonte de poluição a presença de gado, o uso para a dessedentação de animais e na identificação dos impactos potenciais do empreendimento foi descrito o assoreamento e o carreamento de sedimentos para o leito dos corpos hídricos. Nestes pontos não foram realizadas as análises dos parâmetros de qualidade, haja vista o período de coleta ter sido realizado no período seco (outubro).

Nos corpos hídricos perenes foram classificados 9 (nove) como classe especial, 5 (cinco) como classe 1, 6 (seis) como classe 2 e 3 (três) como classe 4. Como mais relevantes, destacam-se os rios Santa Tereza (classe 4), Palmas (classes especial e 2), Tocantins (classe especial), Córrego Titara (classe 4), Córrego Canabrava (classe 4) e Riacho de Areia (classe especial).

Na Bacia Hidrográfica do Rio São Francisco foram utilizados dados de cinco estações fluviométricas e de quatro estações pluviométricas, o que propiciou a obtenção de informações para os rios Guará, Arrojado, Corrente e São Francisco.

O Rio Guará apresenta, à montante da ferrovia, uma vazão média mensal de 3,5 a 4,5 m³/s no período chuvoso (dezembro a abril), chegando a valores próximos de 2 m³/s no período de junho a setembro.

No trecho à montante do ponto de interceptação da ferrovia com o Rio Arrojado as vazões médias mensais situaram-se próximos de 58 m³/s, durante o ano inteiro, isto se deve a presença de algumas represas a montante do ponto de coleta, o que ocasiona a estabilização de seu regime hidrológico.

Para o Rio Corrente o EIA apresentou o gráfico de duas estações pluviométricas (459100000 e 459600000) com análise dos dados somente da Estação 459600000, localizada a jusante da ferrovia, que apresenta cotas médias mensais de 130 m no período chuvosos (dezembro a março) e cotas de 40 m no período seco (maio a outubro). Não foram analisados os dados da Estação 459100000, que se encontra a montante do traçado da ferrovia. Nesta estação as vazões médias mensais variaram de 250 m³/s em dezembro a 150 m³/s em agosto. Foi observado por meio da Figura 7, página 15 do Volume 2B, que as duas estações encontram-se a jusante do traçado da ferrovia, localizadas num trecho do rio paralelo à ferrovia.

A Estação 45480000, localizada no Rio São Francisco a montante da ferrovia apresentou para o período chuvoso (janeiro a março) vazões médias mensais de 2.900 a 4.300 m³/s e para o período seco (maio a novembro) a vazão média mensal de 1.000 m³/s. Destacam-se a grande variação da vazão, bem como a importância do rio para a bacia, bem como a vazão neste ponto sofrer grande influência do Alto São Francisco.

A análise do regime pluviométrico na Bacia Hidrográfica do Rio São Francisco baseou-se nos dados obtidos de quatro estações pluviométricas, os quais apresentaram como altura de chuva em torno de 100 mm no período chuvosos (novembro a março), chegando a 0mm na época seca (maio a setembro). Por isso, há a ocorrência de corpos hídricos intermitentes, sobretudo os de menor dimensão. Foram observadas mudanças significativas



Fl. 239
Proc.: 2552/04
Rub. [assinatura]

nos valores na quantidade de chuva e no período de estiagem, tais diferenças justificadas devido a bacia encontrar-se em área de transição dos biomas cerrado e caatinga.

A avaliação da qualidade das águas na Bacia Hidrográfica do Rio São Francisco foi realizada com a coleta em 17 (dezessete) pontos, os quais foram caracterizados fisicamente, definidas as possíveis fontes poluidoras, os usos preponderantes, a identificação dos impactos potenciais do empreendimento e os parâmetros da qualidade da água. Segundo o EIA, alguns corpos d'água são intermitentes, entretanto, como as coletas foram realizadas no mês de janeiro, período chuvoso, foi possível fazer as coletas nos mesmos. As possíveis fontes de poluição observadas foram o uso de agrotóxico, a presença de gado e a proximidade de moradias. Os usos mais frequentes dos recursos hídricos são a dessedentação de animais, a irrigação e o consumo humano. Com relação à identificação dos impactos potenciais do empreendimento, foram dimensionados o assoreamento devido aos serviços de terraplanagem, o aparecimento de processos erosivos e a alteração nos sistemas de irrigação já instalados. A análise dos parâmetros de qualidade da água subsidiou o enquadramento dos corpos hídricos, cujas classificações foram: Classe Especial - 1 (um) corpo hídrico; Classe 1 - 6 (seis) corpos hídricos; Classe 2 - 6 (seis) corpos hídricos; Classe 3 - 1 (um) corpo hídrico; Classe 4 - 3 (três) corpos hídricos.

Com referência aos rios analisados, foi verificado que a margem direita do Rio São Francisco apresenta várias lagoas marginais com extensões de até 2 km, bem como o Riacho dos Brindes, o qual apresenta uma grande área alagada. Na elaboração do projeto básico, tais áreas deverão receber atenção especial, com a definição de processos construtivos adequados às particularidades das áreas, mitigando ao máximo os impactos ambientais.

A Bacia Hidrográfica do Atlântico Leste, terceira e última macrobacia interceptada pela AII, foi caracterizada por meio dos dados obtidos de dezessete estações fluviométricas e de uma estação pluviométrica, o que propiciou a obtenção de informações para os rios do Salto, do Antônio, de Contas e da Jibóia.

O Rio do Salto apresentou vazões médias mensais de 1 m³/s no período de agosto a março, na Estação 52210000, para o período de abril a julho a vazão média gira próximo de 0,7 m³/s. Os dados obtidos na Estação 52250000 no Rio do Antônio representaram vazões médias mensais entre 25 a 45 m³/s no período de novembro a fevereiro e de 3 m³/s de abril a setembro.

O traçado da ferrovia acompanha o leito do Rio de Contas por aproximadamente 300km, assim, as dez estações fluviais tornam-se de suma importância para o planejamento e definição dos processos construtivos a serem utilizados pelo empreendedor. Recomenda-se que no projeto básico sejam contempladas metodologias construtivas dos sistemas de drenagem, visando a mitigação dos impactos nas APPs e nos corpos hídricos causados pelos dos serviços de terraplanagem.

Conforme análise dos gráficos constata-se que no trecho mais a montante, no qual o traçado da ferrovia intercepta o Rio de Contas, as vazões médias mensais situam-se entre 20 a 35 m³/s no período chuvoso (dezembro a março), decaindo para valores próximos de 4 m³/s no período seco (abril a outubro) nas Estações 522650000 e 522700000. No sentido de montante para jusante, as vazões médias mensais máximas obtidas nas onze estações iniciam em 60 m³/s (Estação 52404000) chegando a 210 m³/s (Estação 52830000) e as vazões médias mensais mínimas variaram entre 4 m³/s a 60 m³/s respectivamente.

O Rio Gongogi, apresenta vazões médias mensais máximas entre 40 a 65 m³/s e vazões médias mensais mínimas próximas de 28 m³/s. Observa-se que os rios do Salto, do Antônio e Gongogi fazem parte da Bacia do Rio de Contas.

A vazão média mensal do Rio Almada é de 17 m³/s, a qual se mantém praticamente estável durante todo o ano. Os dados das estações localizadas nos rios Mocambo e Cachoeira também se mantiveram com poucas diferenças durante todo o ano.

[assinatura] 1141 [assinatura]

Foi verificado a não localização das Estações 525650000, 52270000, 52790000, 52070000 e 53091000 no Mapa de Regiões Hidrográficas, bem como o não elencamento das Estações 52650000, 52680000, 52695000, 52830000, 52070000, 53091000 e 53181000.

O regime pluviométrico na Bacia Hidrográfica do Atlântico – Leste foi caracterizado pelos dados da Estação 1442020, cuja quantidade de chuva encontra-se em torno de 150 mm no período chuvoso e próximas de 5 mm no período seco. Estes dados compreendem o lado oeste da bacia hidrográfica, cujo bioma é a caatinga. Não houve, portanto, dados pluviométricos referentes ao bioma mata atlântica. Assim, como condicionante da licença prévia, o empreendedor deverá elaborar análise com informações de estações pluviométricas que caracterize melhor o regime de chuvas naquele bioma.

A avaliação da qualidade das águas na Bacia Hidrográfica do Atlântico Leste foi obtida por meio da análise de 27 (vinte e sete) amostras, as quais foram caracterizados fisicamente, definidas as possíveis fontes poluidoras, os usos preponderantes, a identificação dos impactos potenciais do empreendimento e os parâmetros da qualidade da água. Segundo o EIA, alguns corpos d'água são intermitentes, entretanto, observa-se que as coletas foram realizadas no mês de janeiro, período chuvoso, e mesmo assim, três corpos hídricos encontravam-se secos. As possíveis fontes de poluição observadas foram o uso de agrotóxico, a presença de gado, o lançamento de efluentes e de resíduos sólidos domésticos. Os usos mais frequentes dos recursos hídricos são a dessedentação de animais, a irrigação, navegação, lazer e o consumo humano. Com relação à identificação dos impactos potenciais do empreendimento, foram dimensionados o assoreamento devido aos serviços de terraplanagem, a supressão da vegetação ripária e ao aparecimento de processos erosivos. A análise dos parâmetros de qualidade da água subsidiaram o enquadramento dos corpos hídricos, cujas classificações foram: Classe 1 – 7 (sete) corpos hídricos; Classe 2 - 8 (oito) corpos hídricos; Classe 3 - 5 (um) corpo hídrico; Classe 4 – 4 (quatro) corpos hídricos.

Tendo em vista a incapacidade de análise dos parâmetros dos rios intermitentes, devido ao período de coleta, faz-se necessário, como pré-requisito para a obtenção da Licença de Instalação, a apresentação do marco zero do programa de monitoramento de qualidade das águas, contemplando todos os parâmetros.

Hidrologia

Conforme informação constante do EIA, as Províncias Hidrogeológicas do Escudo Central, São Francisco, Escudo Oriental e Costeira são interceptadas pela ferrovia na sua AID. A Província do Escudo Central encontra-se no extremo oeste da ferrovia, no qual predominam amplamente aquíferos fraturados sobre terrenos granito-gnáissicos, sobre coberturas metassedimentares e rochas metavulcânicas. Essa província apresenta, no geral, aquíferos locais, em regiões fraturadas, sendo tratada com pequena importância hidrogeológica. A Província São Francisco encontra-se nos Estados do Tocantins e da Bahia, no qual predominam aquíferos em zonas fraturadas em quartzitos, metagrauvacas, metaconglomerados, calcários e dolomitos (grupos Chapada Diamantina e Bambuí). Há outro sistema aquífero que se encontra nas coberturas de extensão regional, formadas por sedimentos mesozóicos (Urucuia, Areado, Mata da Corda). O potencial exploratório dos aquíferos Areado e Mata da Corda é restringido devido às condições morfológicas de tabuleiro elevado, a litologia fina e as espessuras restritas das camadas. O aquífero Urucuia é utilizado em grandes projetos de irrigação no oeste baiano, cujos poços possuem vazões superiores a 500 m³/h, bem como nas contribuições para os afluentes da margem esquerda do Rio São Francisco.

Na Província Escudo Oriental destacam-se duas subprovíncias (Nordeste e Sudeste), com a predominância de rochas cristalinas, cujo meio aquífero é representado pelas fissuras e diáclases interconectadas. Os poços no Sudeste possuem vazões médias da ordem de 10 m³/h e os do Nordeste apresentam vazões médias entre 1 e 3 m³/h, sendo em geral

salinizadas. As subprovíncias Recôncavo, Tucano e Jatobá encontram-se na Província Costeira, no qual se destaca o aquífero São Sebastião, cujo volume estimado é da ordem de 6×10^{11} m³, tendo a destinação de suas águas para abastecimento humano e uso industrial. O traçado da ferrovia, conforme informado no EIA, interceptará os domínios hidrogeológicos das Formações Cenozóicas, Bacias Sedimentares, Poroso/Fissural Misto, Metassedimentos/metavulcânicas, Cristalino e Carbonatos/Metacarbonatos.

O Domínio Hidrogeológico Cristalino corresponde a 48,11% da AID do empreendimento, sendo denominado de aquífero fissural. As vazões produzidas em poços tubulares, nesse domínio, são pequenas, sendo o que apresenta a menor capacidade de acúmulo de água subterrânea em comparação a todos aqueles relacionados aos aquíferos fissurais. Na AID do empreendimento foram observados diversos poços tubulares na área do Domínio Hidrogeológico Cristalino, cujas utilizações destinam-se aos usos domésticos primário e secundário, dessedentação animal e em menos quantidade para a indústria e o comércio. Neste domínio, foram cadastrados 262 (duzentos e sessenta e dois) poços.

O segundo domínio hidrogeológico mais representativo é o das Bacias Sedimentares, o qual representam 17,71% da área da AID. Nesta região encontram-se o Sistema Aquífero Urucuia e o Sistema Aquífero São Sebastião. No Sistema Aquífero Urucuia há a incidência de vários poços tubulares, cujas utilizações para o abastecimento têm aumentado, devido a baixa disponibilidade de água superficial, bem como o aumento da demanda para irrigação e abastecimento doméstico no oeste baiano. Conforme o EIA, existem 6 (seis) poços cadastrados no Domínio Hidrogeológico Bacias Sedimentares, sendo que não existem poços tubulares dentro da AID no Sistema Aquífero São Sebastião.

O Domínio Hidrogeológico Poroso/Fissural Misto, representa 11,11 % da AID do empreendimento, cujos 38 (trinta e oito) poços tubulares cadastrados possuem predominantemente água salobra. A seguir, vem o Domínio Hidrogeológico Formações Cenozóicas, o qual ocupa 10,46% da área da AID nos estados do Tocantins e da Bahia, sendo que existem cadastrados 31 (trinta e um) poços tubulares cadastrados. Os usos mais comuns são os domésticos primários e secundários, irrigação e abastecimento urbano.

No Domínio Hidrogeológico Metassedimentos/Metavulcânicas dentro da AID, foram cadastrados 137 (cento e trinta e sete) poços profundos, os quais apresentam vazões pequenas e, geralmente, a água é salobra. Este domínio representa 7,05% da área da AID. O último domínio hidrogeológico dentro da AID é o Carbonatos/Metacarbonatos, no qual o Sistema Aquífero Bambuí (sudeste do Tocantins) está inserido. Na Bahia, o domínio está representado como aquífero fissural. A água encontrada é carbonatada, predominando água salgada na maioria dos poços. Neste domínio foram cadastrados 26 (vinte e seis) poços na AID.

Qualidade das águas

Foram apresentados pontos importantes relativos à gestão do uso da água durante a implementação e operação da ferrovia. Nas bacias do Tocantins-Araguaia e do São Francisco, verifica-se período seco bem definido, significando que deverão ser tomadas ações de economia no uso da água para a construção de aterros e no transporte, bem como, evitar a obstrução de leitos causados pela construção do greide no período de estiagem.

Outro ponto observado é a necessidade de controle rigoroso nas APPs durante as atividades de supressão vegetal ripária e movimentação de terra, evitando-se, assim, o aparecimento de erosão e de assoreamento nos corpos hídricos. Tais controles devem ser aplicados principalmente nos rios que se enquadram na classe especial (15% do total). Nos domínios hidrogeológicos interceptados pelo traçado da ferrovia, deverão ser tomadas medidas técnicas e legais quanto à utilização, pelo empreendedor, das águas subterrâneas.

As ações propostas no EIA devem atender, também, à minimização dos impactos causados pela implantação de bueiros sob o greide da ferrovia nos pontos em que

este intercepta os talwegues. Há a necessidade de se definir o melhor dispositivo que não cause o represamento a montante do traçado de ferrovia, bem como obstrua o acesso de fauna terrestre e aquática.

Em relação à compartimentação geológica a região de estudo foi subdividida em 03 porções para melhor contextualizar cada compartimento geológica, a saber:

- A primeira sub-área delimitada compreende o trecho da Ferrovia que ligará os municípios de Figueirópolis-TO ao município de Lavandeira-TO (divisa com a Bahia), e abrange cerca 421 km do total da Ferrovia;

- A segunda sub-área compreende o trecho entre os municípios de Lavandeira-TO e Guanambi-BA, na qual são descritos os litotipos de aproximadamente 558 km da Ferrovia; e

- O terceiro e último perfaz cerca de 536 km e localiza-se entre os municípios de Guanambi-BA e Ilhéus-BA, na margem esquerda do Rio Almada.

Pelo exposto no EIA/RIMA, o primeiro segmento (SUBÁREA 1 (FIGUEIRÓPOLIS – DIVISA TO / BA) está inserido nos domínios da Província Tocantins, constituída por coberturas sedimentares e rochas representantes do Complexo Goiano, caracterizando assim rochas de alta competência geotécnica e solos friáveis e álicos, demonstrando a grande variedade de litologias que serão interceptadas pelo traçado da ferrovia nesse segmento.

Na porção final do traçado da primeira sub-área já se observa a presença de estruturas cársticas que foram identificadas na diretriz do traçado da ferrovia proposta.

A sub-área 2 (DIVISA TO / BA – GUANAMBI / BA) inicia-se na região limítrofe das bacias dos rios Tocantins e São Francisco, que é dada pela escarpa formada pelos arenitos do Grupo Urucuia, que também constitui o limite entre os estados do Tocantins e Bahia. Segundo o empreendedor, este trecho está inteiramente na bacia sedimentar do São Francisco e possui a maior isotropia quanto à composição litológica em todo trajeto da Ferrovia, pois se observa quase que invariavelmente arenitos finos a médios, róseos, impuros com alguns níveis conglomeráticos, derivados da associação de sedimentos marinhos e continentais do Grupo Urucuia, apresentando estruturas cársticas na proximidade da cidade de Correntina/BA.

A partir do km 900 SUBÁREA 3 (GUANAMBI / BA – ILHÉUS / BA), a área interceptada pela ferrovia é caracterizada por um ambiente geológico bastante anisotrópico, onde ocorrem diversas unidades imbricadas de direção geral N-S, com complexo sistema de falhas e zonas de cisalhamento, forçando que o traçado assuma características de região montanhosa com rampas máximas elevadas (1,45% compensada) e raios pequenos.

Em relação ao levantamento dos títulos minerários apresentados no escopo do EIA/RIMA, o empreendedor deverá considerar a legislação vigente e avaliar cada caso, uma vez que vários processos que foram identificados nos limites da Área de influência Direta, estão em trâmites burocráticos em fases distintas no DNPM.

Segundo o empreendedor, na região de Mata Atlântica, no final do segmento ferroviário, exceto pelas minerações de níquel em Ipiaú e Itagibá e de sienito em Ilhéus e Uruçuca, todos os demais títulos minerários registrados no DNPM encontram-se ou em fase de disponibilidade ou em fases preliminares que vão desde o requerimento de pesquisa até o desenvolvimento do licenciamento ambiental. Esse último constitui o maior obstáculo à instalação de empreendimentos potencialmente poluidores devido ao forte apelo conservacionista vigente na região.

Em relação à demanda de materiais para as obras de instalação de ferrovia, os locais de jazimento deverão vir descritos no âmbito dos programas ambientais, em fase posterior do processo de licenciamento ambiental em questão, devendo cada área ser

Fl. 741
Proc.: 2552/08
Rubricado: *[assinatura]*

submetida ao processo de licenciamento ordinário, não sendo avaliada sua viabilidade ambiental no escopo do EIA/RIMA avaliado.

No âmbito das cavidades naturais o empreendedor declara, que com base nos dados georeferenciados pelo Núcleo de Geoprocessamento do ICMBio/Cecav, foi encontrado um total de 380 (trezentos e oitenta) registros de cavidades naturais subterrâneas na Área de Influência Indireta do empreendimento, localizados em municípios tocantinenses e baianos, além de Campos Belos (GO). Desses registros, 64 (sessenta e quatro) ocorrem na AID do empreendimento, ou seja a uma distância de até 10 km do eixo projetado.

Dentre as cavidades naturais subterrâneas que ocorrem na AID, somente a Furna da Fazenda do Velho Neto e a Furna das Pacas, ambas localizadas no município de Combinado (TO), é que terão proximidade menor que 500m da faixa de domínio (ADA). Contudo a Furna das Pacas e a futura faixa de domínio da FIOL (ADA) encontram-se em margens opostas do Rio Palma, restando apenas o risco de interferência com a Furna da Fazenda do Velho Neto.

Conforme evidenciado pelo elevado número de cavernas identificadas e georeferenciadas pelo ICMBio / Cecav na área de influência do empreendimento, constatou-se que a futura faixa de domínio da FIOL (ADA) interceptará extensas áreas classificadas como de alto ou muito alto potencial para ocorrência de cavernas.

No que se refere às cavidades naturais, o empreendedor aborda de forma isolada no escopo do EIA/RIMA o tratamento que deverá ser aplicado quando forem identificadas cavidades naturais não catalogadas pelo ICMBio/CECAV, uma vez que a listagem apresentada se dá em função das cavidades já catalogadas. Diante disso, o IBAMA emitiu ofício solicitando manifestação do empreendedor quanto ao atendimento do DECRETO 6640/2009, o qual em seu escopo cita que caberá ao empreendedor o levantamento, cadastramento e tratamento de dados técnicos das cavidades naturais identificadas ao longo da faixa de estudo do empreendimento proposto.

Em resposta o empreendedor declarou que já providenciou nova prospecção e posterior cadastramento da área, no sentido de se identificar novas cavidades naturais e que, ao longo do processo de licenciamento ambiental, no caso antes da emissão da LI, apresentar o exigido no respectivo Decreto.

O Decreto 6640/09 determina que sejam feitos os respectivos levantamentos técnicos, no entanto não cita em qual a fase do processo de licenciamento ambiental estes sejam feitos, abordando apenas que as informações sejam encaminhadas antes do prévio licenciamento, não especificando se anterior à emissão da Licença Prévia ou Licença de Instalação.

A luz do exposto observa-se que o proposto pelo empreendedor é o adequado para se manifestar quanto à permissibilidade de se instalar o empreendimento nas áreas de influência das cavidades naturais identificadas. No entanto, como o EIA não apresentou as informações exigidas no citado Decreto, sugere-se que tal manifestação seja acompanhada de parecer jurídico reforçando a permissibilidade da exigência dos respectivos dados técnicos serem apresentados em fase posterior da Licença Prévia (viabilidade ambiental).

Ressalta-se que a Área de Influência Direta do empreendimento é de 5 km, permitindo assim que a diretriz de traçado seja mantida, proporcionando à área de engenharia de traçado deslocar o eixo da ferrovia no sentido de afastar consideravelmente de cavidades naturais que venham a ter qualquer vestígio espeleológico ou de outra restrição técnica qualquer que venha a ter a necessidade de ser preservado no âmbito do Decreto 6640/09. Para tanto, o empreendedor deverá promover a prospecção total da área com o objetivo de se definir os possíveis corredores por onde poderá ser desenvolvida a diretriz de traçado da ferrovia e, após essa fase, apresentar diagnóstico ambiental detalhado das cavidades naturais

[assinatura]
15/41
[assinatura]

que por ventura venham a ser afetadas diretamente pelas atividades inerentes à implantação do empreendimento.

Considerando os aspectos geomorfológicos, o trecho da Ferrovia que se estende do Município de Figueirópolis – TO a Ilhéus – BA é caracterizado pela presença de unidades morfológicas assentadas sobre rochas do embasamento cristalino e sedimentares.

O mapeamento geral apresenta além das unidades ou domínios morfoestruturais, as unidades morfoesculturais ou regiões geográficas e as unidades geomorfológicas presentes na área.

Na AID o relevo é representado por três domínios morfoestruturais, que em função das características litoestruturais e dos processos morfodinâmicos, se subdividem em distintas feições ou unidades morfológicas;

- Depósitos Sedimentares do Quaternário;
- Bacias e Coberturas Sedimentares; e
- Faixas de Dobramento e Coberturas Metassedimentares.

Tais unidades morfológicas apresentam características distintas em relação à sua composição de solos e estruturas, apresentando feições geomorfológicas com maior ou menor grau de inclinação, com diferenciação das metodologias a serem empregadas quando da realização das obras, devendo o empreendedor e a equipe de topografia avaliar o local onde será proposto o traçado definitivo, uma vez que dependendo da unidade geomorfológica, e sua composição, pode acarretar em maiores problemas geotécnicos que podem vir até a inviabilizar o traçado em determinado local. Além disso, as tecnologias que forem propostas na construção das obras de arte especiais e traçado comum devem levar em consideração o ambiente onde está inscrito o empreendimento, avaliando a geomorfologia e geologia que definem os grandes corredores hídricos e de vegetação na região.

Em relação aos solos a caracterização pedológica da AID foi realizada a partir da integração de dados do Siscom – IBAMA, IBGE, ANEEL, ANA, Seplan-TO, Seplan-GO, SEIA-BA, SUPRO – VAI.EC, e dos levantamentos de campo, tendo como base para a classificação dos solos o Sistema Brasileiro de Classificação dos Solos (EMBRAPA, 1999).

Segundo empreendedor, a Área de Influência Direta, estabelecida como sendo uma faixa de 10km de largura (5km para cada lado do eixo), apresenta relativa diversidade quanto aos tipos de solos, com predomínio dos LATOSSOLOS (vermelho, vermelho-amarelo e amarelo), e dos ARGISSOLOS VERMELHOS que recobrem aproximadamente 64,2% da área de estudo. A região apresenta pequena área recoberta por água (aproximadamente 0,39%) e outros diferentes tipos de solos.

Nesse contexto, observa-se que o traçado proposto intercepta vários tipos de solos em suas diversas fases de formação e intemperismo, cabendo ao empreendedor mapear com detalhe as manchas de solos inservíveis para o uso na construção civil no sentido de se definir as áreas de bota-fora, jazimento e definição de traçado, otimizando assim a frente de obra, impactando menos o ambiente afetado e proporcionando a melhor aplicabilidade nas ações propostas de mitigação e monitoramento dos impactos a serem gerados.

Salienta-se ainda que cada tipo de solo apresenta características distintas em relação à coesão, textura, plasticidade, compactação, PH, umidade dentre outros parâmetros que deverão ser considerados quando da elaboração dos programas ambientais propostos.

Observa-se ainda que o EIA/RIMA apresenta algumas áreas já identificadas ao longo do traçado com alguma vulnerabilidade em relação aos aspectos físico, são elas:

- Km 55 a 75 (Peixe-TO): área próxima ao lago da UHE Peixe-Angical no Rio Tocantins, assentadas sobre rochas sedimentares com baixo grau de coesão, solos distróficos vulneráveis e relevo formado por depósitos aluvionares;

- Km 130 (Paraná-TO): área de rochas metamórficas com grau interme de coesão, porém, de solos distróficos altamente vulneráveis e relevo ondulado, sendo a precipitação nesta área caracterizada como de baixa vulnerabilidade:

- Km 180 a 320 (Paraná-TO): trecho da ferrovia que margeia o Rio Palma por cerca de 150 km caracterizado por rochas com baixo grau de coesão e solos distróficos altamente vulneráveis e relevo caracterizado por superfícies de aplainamento da depressão do Alto Rio Tocantins;

- Km 360 a 420 (Combinado-TO, Lavandeira-TO e Campos belos-GO): trecho da ferrovia caracterizado por rochas sedimentares com baixo grau de coesão e solos distróficos altamente vulneráveis. Apesar do relevo ser plano elaborado em coberturas sedimentares fanerozóicas, a presença de formações de calcário favorece a ocorrência de grutas e cavernas:

- Km 830 (Bom Jesus da Lapa-BA): área localizada na margem direita do Rio São Francisco caracterizada por solos compressíveis altamente vulneráveis, rochas sedimentares com baixo grau de coesão e relevo com formas de acumulação, caracterizado por depressões periféricas:

- Km 1510 (Ilhéus-BA): área localizada próximo ao Rio Almada caracterizada por rochas sedimentares com baixo grau de coesão, solos hidromórficos altamente vulneráveis e relevos de acumulação de planície flúvio-marinha caracterizados por depósitos sedimentares do quaternário e do planalto costeiro de topos tabulares, capeados por sedimentos.

Todas essas áreas, bem como outras a serem identificadas, deverão ser consideradas quando do detalhamento dos programas ambientais propostos.

Em relação aos impactos relacionados ao meio físico, os mesmos estão de acordo com a tipologia do empreendimento, bem como a proposição dos programas ambientais, os quais deverão apresentar caráter executivo quando da fase de seu detalhamento.

Meio Biótico

Flora

O levantamento de campo foi realizado por quatro equipes entre os dias 14 de setembro e 27 de setembro de 2009. De acordo com o estudo cada equipe foi constituída de um Engenheiro Florestal, um Biólogo e dois mateiros dentro da AID.

Como metodologia, para as fitofisionomias do Bioma Atlântico foram adotadas parcelas de 20x20m (400m²) por tratar-se de formações florestais e na Caatinga foram utilizadas parcelas de 20x50m (1000m²). Para o Cerrado utilizou-se parcelas de 20x50m (1000m²).

Foram realizados levantamentos florísticos para incrementar os resultados qualitativos do estudo, ao longo das vias de acessos das áreas selecionadas para amostragem e dentro das formações vegetais predominantes com a intenção de se qualificar espécies de todos os estratos vegetais (herbáceo, arbustivo, lianas e epífitas).

O tipo de amostragem, tamanho das parcelas, altura de medição do tronco e o limite de inclusão das fitofisionomias estão detalhados na tabela a seguir:

Fitofisionomias	Tipo de Amostragem	Tamanho das parcelas	Altura medição de tronco	Limite de inclusão
Cerrado <i>sensu stricto</i>	Aleatório	20x50m (1000m ²)	0,30m do solo	5cm
Cerradão	Aleatório	20x50m (1000m ²)	0,30m do solo	5cm

Caatinga	Aleatório	20x50m (1000m ²)	0,30m do solo	5cm
Mata de galeria e ciliar	Sistemática	10x10m (100m ²)	1,30m do solo	5cm
Floresta Estacional	Aleatório	20x20m (400m ²)	1,30m do solo	5cm
Floresta ombrófila	Aleatório	20x20m (400m ²)	1,30m do solo	5cm

Para análise dos dados foram calculados os seguintes parâmetros: Riqueza florística; Suficiência amostral; Parâmetros fitossociológicos (densidade, frequência e dominância, absolutas e relativas, além do Índice de Valor de Importância); Diversidade; Diversidade alfa; e Volumetria.

A AII contempla uma área de 10,04 milhões de hectares, distribuídos entre três biomas, sendo 69,70% de Cerrado, 23,46% de Caatinga e 6,84% de Mata Atlântica. Para o Cerrado, na Bahia encontra-se distribuído de forma heterogênea, compondo várias áreas de transição com a Caatinga, Mata Atlântica e Florestas Estacionais, no entanto a sua maior concentração está na região oeste do estado. A vegetação predominante na região é o cerrado *sensu stricto*, ocorrendo em menor representatividade na paisagem as manchas de cerradão. Ainda dentro do bioma Cerrado são encontrados no estado da Bahia manchas de floresta estacional, matas de galeria e os campos rupestres.

Para o estado do Tocantins, onde a vegetação predominante se encontra dentro do bioma Cerrado, não foi apresentada nenhuma informação em relação à AII. Esses dados deverão ser complementados, visto que boa parte do traçado está inserido neste estado.

Para o Bioma Caatinga, o estudo faz uma revisão bibliográfica geral sobre o bioma, discursando sobre a sua extensão, correspondendo à maior parte da região semi-árida do nordeste brasileiro, sobre a geomorfologia e feições geomorfológicas e sobre a vegetação. Em relação à vegetação o estudo discute sobre a classificação e as espécies mais presentes no Bioma.

Entretanto, em nenhum momento do texto, o estudo discute propriamente sobre a AII. Não foi observada no texto a extensão do bioma dentro da área de influência nem as classificações das fitofisionomias dentro das regiões inseridas na AII. Esses dados deverão ser apresentados ao IBAMA.

Outro tipo de vegetação descrita no estudo é a Vazante. Este tipo ocorre somente na área 12 e distingue-se de todas as outras. Está localizada as margens do Rio São Francisco e é marcada por inundações sazonais. A vegetação desta região se caracteriza por formações arbórea-arbustiva, similares à Caatinga, porém com inundações sazonais. Outra forma de vegetação apresentada nessa área é similar aos campos de murundu do bioma Cerrado.

Para o bioma Mata Atlântica, a área mais crítica do traçado, o estudo faz uma síntese das cinco regiões que compõem a mata da Bahia, que são: Chapada Diamantina-Oeste, Litoral Norte, Baixo Sul, Sul e Extremo-Sul, sendo que o conjunto das três últimas regiões é conhecido genericamente como sul da Bahia e perfazem partes do corredor Central da Mata Atlântica, por conterem os últimos e maiores remanescentes de florestas ombrófila do Nordeste do Brasil.

Entretanto, assim como para a caatinga, o estudo não menciona aonde a área de influência do empreendimento se encontra dentro dessa classificação e nem faz uma caracterização da vegetação nessa região.

A AID do empreendimento contempla uma área de 1,46 milhões de hectares, sendo 35,94% de áreas naturais. Os restantes 61,84% foram convertidos em áreas urbanas.

pecuária e agricultura ou encontram-se degradadas em estágio inicial de regeneração. A tabela abaixo apresenta a estimativa das áreas a serem interceptadas:

COBERTURA	CLASSE	ÁREA (ha)	% RELATIVA	% TOTAL
Água	Corpos d'água	32.549,89	100,00	2,22
Água Total		32.549,89		2,22
Antrópica	Agricultura / Pecuária	821.773,08	90,54	55,99
	Áreas urbanas	2.702,74	0,30	0,18
	Floresta Secundária	1.265,87	0,14	0,09
	Cabruca	81.736,29	9,01	5,57
	Capoeira	174,97	0,02	0,01
Antrópica Total		907.652,95		61,84
Natural	Áreas alagadas	2.274,41	0,43	0,15
	Caatinga	87.139,72	16,52	5,94
	Cerrado denso / Cerradão	218.549,15	41,43	14,89
	Cerrado sensu stricto	108.697,12	20,60	7,41
	Floresta Estacional	82.140,22	15,57	5,60
	Floresta Ombrófila	591,11	0,11	0,04
	Mata Ripária	27.971,22	5,30	1,91
	Solo exposto (praias e dunas)	201,34	0,04	0,01
Natural Total		527.564,29		35,94
TOTAL GERAL		1.467.767,13		100,00

Foram selecionadas 21 áreas para amostragem da AID. Dentre destas, 12 se encontram no bioma Cerrado, 5 na Caatinga e 4 na Mata Atlântica. O estudo segue com uma descrição das 21 áreas selecionadas para a amostragem. Na soma total das áreas selecionadas foram plotadas 214 parcelas. Foi apresentado, ainda, um mapa georreferenciado com a localização de todas as áreas e parcelas selecionadas.

Cerrado

Para o cerrado *sensu stricto*, foram amostradas 74 parcelas de 1000m² dentro das 12 áreas selecionadas na AID. Foram registradas 185 espécies distribuídas em 114 gêneros e 47 famílias. As famílias mais ricas foram a fabaceae com 39 espécies, myrtaceae com 16 espécies e vochysiaceae com 10 espécies.

De acordo com o estudo, a curva espécie-área mostra que o número de espécies amostradas apresentou forte tendência de incremento inicialmente, e à medida que a área amostral aumenta, o acréscimo de novas espécies diminui. Como a vegetação foi amostrada em áreas disjuntas, espera-se um aumento no número de novas espécies a cada nova área amostrada. A densidade estimada foi de 969 indivíduos por hectare, sendo que as espécies com maior IVA foram: *Qualea parviflora*, *Curatella americana*, *Caryocar coriaceum* e *Callisthene molissima*. De acordo com o estudo, entre as espécies que constam na lista de Flora Ameaçada do Brasil do IBAMA, foram registradas na amostra *Myracrodruon urundeuva*, *Astronium fraxinifolium* e *Lychnophora ericoides*. As espécies *Buchenavia tomentosa*, *Caryocar coreaceum*, *Dipterix alata* e *Lafoensia pacari* constam da "Lista Vermelha da IUCN". Conforme o artigo 112 da constituição do Tocantins, todas as espécies frutíferas utilizadas pelas comunidades do estado e pela fauna silvestre são consideradas protegidas, destacando-se *Caryocar coriaceum*, *Hancornia speciosa*, *Dipterix alata*, *Hymenaea courbaril*, *Buchenavia tomentosa*, *Xylopia aromatica*, *Byrsonima* spp., *Hymenaea stignocarpa*, *Anacardium occidentale* e *Pouteria ramiflora*. Enquadram-se ainda no Decreto nº 838, as espécies *Tabebuia aurea*, *Tabebuia serratifolia*, *Tabebuia roseo-alba*,

[Handwritten signature]
 19/41

Tabebuia chrysotricha, *Tabebuia ochracea*, *Myracrodruon urundeuva* e *Astronium fraxinifolium*.

O fato de terem sido encontradas muitas espécies constantes de listas de espécies protegidas pode ser relacionado ao bom estado de conservação das áreas amostradas, principalmente no estado do Tocantins. Entretanto, o número de espécies protegidas pode aumentar visto que no estudo não foi levada em consideração a Instrução Normativa nº 06/2008 do MMA, na qual reconhece as espécies da flora brasileira ameaçadas de extinção. Esses dados deverão ser revistos a partir dessa IN.

Para o Cerradão, foram amostradas três áreas e seis unidades amostrais. Foram registradas 105 espécies distribuídas em 71 gêneros e 35 famílias. As famílias mais ricas foram a Fabaceae, Malvaceae e Myrtaceae. A curva espécie-área para o cerradão também não seguiu a tendência à estabilização, entretanto, verificou-se um menor incremento de espécies novas com o aumento de unidades amostrais. De acordo com o estudo, a baixa representatividade desta fitofisionomia se deu e função de sua distribuição naturalmente fragmentada.

Foi estimada uma densidade de 1586 indivíduos por hectare sendo que as espécies com maior IVI encontradas foram *Protium heptaphyllum*, *Tapirira guianensis*, *Curatella americana*, *Roupala montana*, *Sclerolobium paniculatum* e *Callisthene molissima*. Todas as espécies ameaçadas encontradas no cerradão são descritas no cerrado *sensu stricto*, com exceção de *Annona crassifolia*, *Annona coriacea* e *Hymenaea martiana* que foram encontradas somente para cerradão. Para o cerradão também não foi considerado a IN 06 do MMA.

Ainda dentro do bioma Cerrado, foram amostradas três áreas e 27 unidades amostrais em Floresta Estacional. Foram registradas 77 espécies distribuídas em 54 gêneros e 30 famílias. As famílias mais ricas foram Fabaceae, Malvaceae, Anacardiaceae e Myrtaceae. A curva espécie-área mostra uma tendência a estabilização a partir da 22ª unidade amostral. Foi estimado uma densidade de 946 indivíduos por hectare. A espécie com maior IVI foram *Terminalia* sp., *Acacia polyphyla*, *Anadenanthera colubrina*, *Myracrodruon urundeuva*, *Commiphora leptophloeos*, *Combretum duarteianum* e *Anadenanthera peregrina*.

Para as espécies protegidas foram encontradas a *Myracrodruon urundeuva*, *Astronium fraxinifolium* e *Schinopsis brasiliensis* de acordo com a lista do IBAMA. *Amburana cearensis*, *Cedrella fissilis*, *Anadenanthera colubrina*, *Tabebuia impetiginosa* e *Schinopsis brasiliensis* na lista vermelha da IUCN. *Tabebuia aurea*, *Tabebuia impetiginosa* e *Tabebuia roseo-alba* no Decreto nº 838 do estado do Tocantins. Resalta-se mais uma vez que não foram consultadas a lista do MMA, que revoga a lista do IBAMA.

As matas de galeria e ciliares foram amostradas em três áreas e 53 parcelas. Foram registradas 109 espécies distribuídas em 80 gêneros e 45 famílias. As famílias com maior número de espécies são Fabaceae, Malvaceae, Myrtaceae e Rubiaceae. Foi verificado que a curva espécie-área não se estabilizou, indicando a alta riqueza de espécies encontrada nos fragmentos. Foi estimada uma densidade de 1035 indivíduos por hectare, destacando-se com maior IVI as espécies *Hymenaea courbaril*, *Tapirira guianensis*, *Protium heptaphyllum*, *Tetragastris altissima*, *Physocalymma scaberrimum* e *Richeria grandis*. Dentre as espécies ameaçadas somente as espécies *Buchenavia tomentosa* e *Maclura tinctoria*, presentes na lista da IUCN, que diferem das espécies encontradas nas outras fitofisionomias.

Vazante

Este tipo de vegetação ocorre somente na área 12 em sete parcelas. Está localizada as margens do Rio São Francisco e é marcada por inundações sazonais. No interior da vazante foram encontradas 29 espécies de 19 gêneros e 16 famílias. A curva espécie-área seguiu à estabilização. Foi estimada uma densidade de 1330 indivíduos por hectare sendo as espécies com maior IVI *Geoffroea spinosa*, *Acacia* sp., *Annona spinescens* e *Triplaris*

gardneriana. Dentre as espécies encontradas, nenhuma foi considerada como ameaçada pela legislação.

Caatinga

A vegetação de caatinga foi amostrada em quatro áreas (25 parcelas). Foram encontradas 82 espécies distribuídas em 50 gêneros e 28 famílias. As famílias mais encontradas foram Fabaceae, Anacardiaceae e Malvaceae. Para a caatinga, a curva espécie-área apresentou uma pequena estabilização somente nas últimas parcelas amostradas, indicando a grande diversidade deste bioma. Foi estimada uma densidade de 1215 indivíduos por hectare, sendo as espécies com maior IVI *Commiphora leptophloeos*, *Aspidosperma pyrifolium*, *Piptadenia stipulacea*, *Cnidocolus* cf. *bahianus*, *Jatropha mollissima* e *Pseudobombax simplicifolium*.

As espécies *Myracrodruon urundeuva* e *Schinopsis brasiliensis* estão presentes na lista de espécies ameaçadas do IBAMA, assim com as espécies *Anadenanthera colubrina* e *Schinopsis brasiliensis* estão listadas da lista da IUCN. Não foram consideradas no estudo, para o bioma Caatinga a lista do MMA e a Resolução 1009/2004 do CEPRAM do estado da Bahia, no qual considera proibido de corte as espécies *M. urundeuva* e *S. brasiliensis* no estado da Bahia.

No estudo também foram apresentadas algumas espécies com potencial madeireiro, medicinal e alimentício. Dentre estas espécies destacam-se a *Myracrodruon urundeuva*, *Anadenanthera colubrina* e *Spondias tuberosa*.

Mata Atlântica

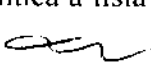
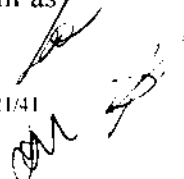
A amostragem na Mata Atlântica foi realizada em quatro áreas de Floresta Ombrófila e Estacional. No total foram amostradas 21 unidades amostrais, tendo sido registradas 275 espécies, distribuídas em 141 gêneros e 47 famílias. As famílias com maior número de espécies foram Fabaceae, Lauraceae, Annonaceae, Euphorbiaceae e Moraceae.

A curva espécie-área apresentada no estudo não seguiu a tendência de estabilização, provavelmente pela alta riqueza de espécies encontradas nos fragmentos e pelas áreas de amostragem se encontrarem em fragmentos disjuntos e em estágios de regeneração diferentes. Devido a área inserida dentro do bioma Mata Atlântica ser a de maior relevância ambiental para o empreendimento, solicita-se que sejam adicionadas mais parcelas ao estudo de fitossociologia até que a curva tenda a uma estabilização.

Para esta região foi estimada uma densidade de 1525 indivíduos por hectare. As espécies com maior IVI foram *Plathymenia foliolosa*, *Tapirira guianensis*, *Artocarpus heterophyllus*, *Schefflera morototoni* e *Moldenhawera blanchetiana*. O índice de diversidade de Shannon (4,79), também indica uma alta diversidade no local.

Dentre as espécies encontradas, *Dalbergia nigra* e *Ocotea pretiosa* constam da lista de espécies ameaçadas do IBAMA. Estão presentes na lista da IUCN *Aspidosperma polyneurum*, *Cedrella odorata*, *Chrysophyllum splendens*, *Dalbergia nigra*, *Lechytis lurida*, *Manilkara maxima*, *Myrocarpus frondosus*, *Ocotea pretiosa*, *Plathymenia foliolosa*, *Sclerolobium densiflora*, *Tabebuia impetiginosa* e *Terminalia* cf. *kuhlmannii*. A lista deverá ser complementada com a IN 06 do MMA.

Ressalta-se que assim como solicitado no Termo de Referência e reiterado na Nota Técnica nº 157/2009 – CONTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, apesar de terem sido apresentados dados sobre a ocorrência de espécies ameaçadas no estado da Bahia, não foram apresentados dados com o tamanho e a distribuição da população existente. Também de acordo com TR e com a mesma Nota Técnica, não foram identificados os remanescentes florestais, sendo apresentada somente uma caracterização das áreas selecionadas para a amostragem. Ressalta-se, ainda, que não foi apresentada para a Mata Atlântica a lista com as espécies de relevante interesse medicinal e econômico.


21/41


Complementarmente à análise fitossociológica, foi realizado um estudo de florística geral das áreas selecionadas para o estudo. Foram registradas durante as atividades de inventário florestal e levantamento florístico um total de 1057 espécies fanerógamas incluindo árvores, palmeiras, erva, trepadeira, sub-arbustos, erva parasita e epífitas, distribuídas em 459 gêneros e 105 famílias. Em relação aos hábitos de vida sobressaem-se as espécies arbóreas com 690, seguido por arbustos com 231 espécies, erva com 69, trepadeira com 25, sub-arbusto com 23 espécies, epífitas com 17 e erva parasita com duas espécies.

Além das espécies já citadas anteriormente como ameaçadas, no levantamento florístico foram encontradas mais algumas espécies que são *Arrojadoa bahiensis*, *Arrojadoa dinae*, *Chrysophyllum splendens*, *Pereskia bahiensis*, *Pereskia grandiflora* e *Tacinga palmadora*. Ainda não foram consideradas as espécies presentes na lista do MMA, que deverão ser consideradas. Para todas as espécies deverá ser previsto um programa de transplante ou compensação por supressão de espécies ameaçadas de extinção.

FAUNA

Para a caracterização da fauna na Área de Influência Direta foram obtidos dados primários, tendo sido realizadas duas campanhas realizadas no período de 30 de setembro a 27 de outubro de 2009, e entre 1º de dezembro e 17 de janeiro de 2010. Foram considerados como dados secundários, os resultados obtidos em levantamento preliminar, realizados entre 2008 e 2009.

A captura e coleta de espécimes obedeceram ao disposto pela Autorização 212/2002 CGFAP - IBAMA, emitida em 29 de setembro de 2009. Esta foi complementada pelas autorizações NUBIO 01/2009 e NUBIO 02/2009 emitidas pela Secretaria de Meio Ambiente do Estado da Bahia.

Foram definidas 19 áreas de amostragem, divididas em 11 fitofisionomias, conforme aprovado no Plano de Trabalho. As áreas amostradas contemplaram as seguintes fitofisionomias: Savana Arbórea aberta; Savana Parque; Floresta Estacional; Estepe Arbórea Aberta; Estepe Arbórea Densa e Floresta Ombrófila.

Mastofauna

Em relação à metodologia empregada, considera-se que o plano de fauna aprovado foi parcialmente atendido. Em relação ao método por Censo em transecção de 2 km, o estudo afirmou que foram percorridos cinco transectos perpendiculares ao principal, que foi amostrado quatro vezes, alternando manhã e crepúsculo, de forma que foram duas vezes percorridos de manhã e duas à tarde, totalizando 16 km. No entanto, de acordo com o plano de trabalho aprovado, todas as metodologias, para todos os grupos, deveriam ter o esforço amostral de no mínimo 7 dias. Sendo assim, deve ser apresentada justificativa para que esta metodologia tenha sido utilizada por apenas 2 dias.

Já em relação à amostragem de quirópteros, foi informado que redes de neblina armadas ao nível do solo foram abertas por apenas 4 noites. No entanto, de acordo com o plano de trabalho aprovado, todas as metodologias, para todos os grupos, deveriam ter o esforço amostral de no mínimo 7 dias. Tal fato pode ter influenciado nos baixos números de espécies encontrados, evidenciados pela curva de acumulação. Recomenda-se, portanto, que seja apresentada justificativa para que esta metodologia tenha sido utilizada por apenas 4 dias.

Durante as duas campanhas do presente inventário foram encontradas 88 espécies nas diferentes fitofisionomias do Estado do Tocantins e 106 espécies nas do Estado da Bahia.

Os levantamentos feitos nas 19 áreas resultaram em algumas adendas às listas regionais. Ressaltou-se que foram encontradas populações de espécies ameaçadas de extinção com ocorrência em poucas Unidades de Conservação de proteção integral existentes.

Espécies com problemas de conservação como *Tolypeutes tricinctus* e *Callicebus cf. nigrifrons*, foram encontradas em áreas sob influência do empreendimento, sugerindo o foco de algumas medidas compensatórias que podem ser avaliadas, como a criação de novas UCs a serem gerenciadas pelo Poder Público ou pelos concessionários do empreendimento.

Dentre as 19 áreas estudadas, ressaltou-se a importância do conjunto das áreas de savana no Estado do Tocantins e da Área 6 (Roda Velha, São Desidério/BA), por abrigarem uma fauna de Cerrado que ainda inclui várias espécies de interesse para conservação, como onça-pintada *Panthera onca*, tamanduá-bandeira *Myrmecophaga tridactyla*, anta *Tapirus terrestris*, tatu-bola *Tolypeutes tricinctus* e veado-campeiro *Ozotoceros bezoarticus*. Destacou-se também a Área 12 por mostrar uma fauna transicional entre o Cerrado e a Caatinga.

As áreas de Mata Atlântica amostradas mostraram uma fauna empobrecida, exceto para morcegos, resultante da fragmentação de habitats e da intensa pressão humana, especialmente a caça. No entanto, ainda ocorrem em algumas áreas, espécies de interesse para a conservação como *Callicebus cf. nigrifrons* e *Puma concolor*.

Dentre as espécies indicadoras foram selecionadas aquelas que são sensíveis à pressão humana direta por serem espécies cinegéticas ou capturadas para abastecer o comércio de animais silvestres. Dentre os mamíferos de médio e grande porte estão aqueles de grande porte, baixo potencial reprodutivo e maior longevidade, como os felinos predadores de topo de cadeia (*Panthera onca*, *Puma concolor*). Espécies como antas e porcos do mato também podem ser mais vulneráveis à pressão de caça, além de *Platyrrhinus helleri*, *Platyrrhinus recifinus*, também indicadoras de ambientes preservados.

Nas áreas 1 e 2, região de Savana Arbórea Aberta, com exceção dos quirópteros, a curva de acumulação das duas campanhas apresentou leve tendência à estabilização.

Entre os pequenos mamíferos registrados, *Thylamys karimii* é classificado como vulnerável pela IUCN e entre os grandes e médios mamíferos, seis espécies são consideradas vulneráveis e/ou quase ameaçadas de acordo com a lista brasileira e a internacional: tamanduá bandeira, jaguatirica, onça parda, onça pintada, lobo guará e a anta. Apenas a raposinha do campo é considerada endêmica do bioma Cerrado.

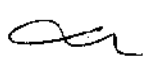
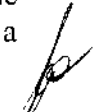

Nas áreas 3 e 4, a curva de acumulação das duas campanhas não apresentou tendência à estabilização.

Entre os pequenos mamíferos registrados, não há espécies com problemas de conservação, mas uma espécie é classificada como endêmica do bioma Caatinga (*W. pyrrhorhinus*). Para os morcegos, apenas *Rhogeessa aff. hussoni* encontra-se como deficiente em dados segundo a IUCN. Entre os grandes e médios mamíferos, contudo, três espécies são consideradas vulneráveis e/ou quase ameaçadas de acordo com a lista brasileira e a internacional: a jaguatirica, a onça pintada e a anta. Ressaltou-se que não foram contabilizados registros com identificação duvidosa, como *Dasyopus sp.*, *Mazama sp.* e Felidae.

Na área 5, região de Floresta Estacional, com exceção dos quirópteros, a curva de acumulação das duas campanhas apresentou leve tendência à estabilização.

Entre os pequenos mamíferos registrados nessa fitofisionomia, não há espécies com problemas de conservação, mas uma delas é classificada como endêmica do bioma Cerrado (*T. apereoides*). Entre os grandes e médios mamíferos, contudo, uma espécie é considerada vulnerável de acordo com a lista brasileira e a internacional: o gato do mato pequeno (*L. tigrinus*). Não foram capturados espécies de morcegos com problemas de conservação na Área 5.

Para a área 6, região de Savana Parque, só foi apresentada a curva de acumulação para pequenos mamíferos, sendo que esta não apresenta tendência à estabilização.




23/41

Entre os pequenos mamíferos registrados nessa fitofisionomia, não há espécies com problemas de conservação, mas três espécies são classificadas como endêmicas, sendo duas endêmicas do bioma Cerrado (*Thalpomys* sp. e *Thrichomys apereoides*) e uma do bioma Caatinga (*W. pyrrhorhinus*). Entre os grandes e médios mamíferos, contudo, espécies são consideradas vulneráveis de acordo com a lista brasileira e a internacional: o tatu bola, o lobo guará, o gato do mato e a onça parda. Não foram capturados espécies de morcegos com problemas de conservação na Área 6.

Para as áreas 7 e 8, só foi apresentada a curva de acumulação para pequenos mamíferos, sendo que esta apresenta tendência à estabilização.

Entre os pequenos mamíferos registrados nessa fitofisionomia foi encontrada espécie ameaçada *Thylamys* cf. *karimii*. Entre os grandes e médios mamíferos o tatu-bola, o lobo-guará, dois gatos do mato e o veado campeiro são considerados vulneráveis de acordo com a lista brasileira e/ou a internacional. A onça parda (subpopulação *Puma concolor greenii*) é considerada vulnerável, na região nordeste, pela lista brasileira. Além disso, a raposinha e o mocó (*Kerodon rupestris*) são endêmicos do cerrado e da caatinga, respectivamente.

Na área 9, Floresta Estacional, as curvas de acúmulo de espécies esperadas não apresentaram platô, indicando que o número de espécies tende a aumentar. Não foi apresentada curva para grandes mamíferos.

Entre os grandes animais, um tatu Dasypodidae não identificado em nível de espécie, foi observado em campo.

Na área 10, a curva de acúmulo de espécie de quirópteros não apresentam tendência a estabilização, indicando que o número de espécies tende a aumentar. Já a curva para pequenos mamíferos apresentou leve tendência e não foi apresentada curva para grandes mamíferos.

Nessa fitofisionomia foi encontrada uma espécie com problemas de conservação: o gato do mato pequeno (*Leopardus tigrinus*), considerado vulnerável tanto pela lista brasileira, quanto pela internacional.

Nas áreas 12, 13 e 14, região de Estepe Arbórea Densa, as curvas de acúmulo de espécies esperadas não apresentam platô, indicando que o número de espécies tende a aumentar. Não foi apresentada curva para grandes mamíferos.

Entre os pequenos mamíferos, não foram registradas espécies com problemas de conservação, mas uma espécie é classificada como endêmica da Caatinga (*W. pyrrhorhinus*) e outra exótica (*Mus musculus*). Entre os grandes e médios mamíferos, contudo, uma espécie é considerada vulnerável de acordo com a lista brasileira e a internacional: o tatu bola (*Tolypeutes tricinctus*). A raposinha do campo (*Lycalopex vetulus*) é considerada endêmica do bioma Cerrado. Não foram capturados espécies de morcegos com problemas de conservação.

Nas áreas 11 e 15, região de Estepe Arbórea Aberta, as curvas de acúmulo de espécies esperadas não apresentam platô, indicando que o número de espécies tende a aumentar. Não foi apresentada curva para grandes mamíferos.

Entre os pequenos mamíferos, não foram registradas espécies com problemas de conservação, mas uma espécie é classificada como endêmica da Caatinga (*W. pyrrhorhinus*). Não foram capturados espécies de morcegos com problemas de conservação nas Áreas 11 e 15. Os morcegos da subfamília Phyllostominae, principalmente os insetívoros, são considerados como indicadores de ambientes mais conservados, pois aparecem com mais frequência nesses locais. Entre os grandes e médios mamíferos, a raposinha do campo (*Lycalopex vetulus*) é considerada endêmica do bioma Cerrado, e a onça-parde é considerada espécie vulnerável.

Na área 16, região de Floresta Semidecídua, a curva de acúmulo de espécie de quirópteros não apresentam tendência a estabilização, indicando que o número de espécies tende a aumentar. Já a curva para pequenos mamíferos apresentou leve tendência e não foi apresentada curva para grandes mamíferos.

Destacou-se a presença do guigó (*Callicebus cf. nigrifrons*) como a única espécie que se encontra como vulnerável tanto na lista Brasileira de espécies ameaçadas de extinção (MMA, 2008) como na lista da IUCN (IUCN, 2008). A vocalização típica da espécie foi registrada em diversas oportunidades nas áreas mais elevadas do remanescente florestal. A região se encontra na suposta área de contato entre as espécies *C. nigrifrons* e do criticamente ameaçado *C. barbarabrownae*, sendo necessário, de acordo com o estudo, definir a identidade específica desta população.

Nas áreas 17, 18 e 19, regiões de Floresta Ombrófila, as curvas de acúmulo de espécies de quirópteros e pequenos mamíferos não apresentam tendência a estabilização, indicando que o número de espécies tende a aumentar. Não foi apresentada curva para grandes mamíferos.

Entre os pequenos mamíferos registrado, não há espécies com problemas de conservação, mas duas espécies são classificadas como endêmicas da Mata Atlântica (*Marmosops incanus* e *Hylaeamys laticeps*). Nas Áreas 18 e 19 foi capturada uma espécie de morcego classificada como vulnerável (*Platyrrhinus recifinus*), espécie frugívora de dossel especialista em figos silvestres e abundante em áreas primárias. O Chiroptera *Lasiurus egregius* é considerado deficiente em dados pela IUCN e o espécime coletado aguarda confirmação da identificação. Entre os grandes e médios mamíferos, destacou-se a preguiça de coleira, cujos registros somaram 3,3%, é endêmica da Mata Atlântica e considerada vulnerável pela lista brasileira. Além disso, a onça parda (13,3% dos registros) e o rato do cacau (*Callistomys pictus*, 3,3%) são espécies vulneráveis de acordo com a lista brasileira, sendo que o último também é endêmico da Mata Atlântica e só ocorre na região sul da Bahia.

Herpetofauna

Durante as duas campanhas foram encontradas 218 espécies da Herpetofauna, sendo 114 anfíbios e 104 répteis. Um total de 99 espécies da Herpetofauna foi localizado nas diferentes fitofisionomias do Estado do Tocantins e 172 espécies nas do Estado da Bahia.

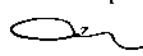
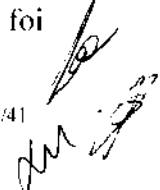
Das 114 espécies de anfíbios registradas, 87 foram encontradas somente na Bahia e 55 apenas no Tocantins, e 28 espécies foram registradas nos dois estados. Das 104 espécies de répteis registradas, 85 foram localizadas exclusivamente na Bahia e 44 no Tocantins; 25 foram encontradas em ambos os estados.

O inventário revelou a existência de novas espécies para a ciência em diferentes fitofisionomias: Uma nova espécie do gênero *Hypsiboas* do grupo *alhopunctatus* foi encontrada no Tocantins. Uma espécie do gênero *Rhinella*, já em fase de descrição por pesquisadores da UFG e da USP, foi encontrada no Tocantins e na Bahia.

Na floresta ombrófila da Bahia em Uruçuca foi encontrada uma espécie nova de *Scinax*, que se diferencia de outras espécies similares do gênero por possuir olhos vermelhos no estágio adulto. Esta espécie apresenta reprodução explosiva em riachos de mata e foi localizada apenas durante duas noites após fortes chuvas na primeira campanha. Na mesma floresta foi encontrada uma espécie do gênero *Sphaenorhynchus*, que se assemelha a *S. pauloalvini*, porém apresenta algumas diferenças morfológicas. Este espécime será ainda comparado com a série tipo de duas espécies descritas do gênero em 2009 do Espírito Santo, para se ter um diagnóstico correto.

Na estepe arbórea de Caetitê, após um evento de reprodução explosiva foi registrada uma espécie do gênero *Odontophrynus* com glândulas vermelhas. A comparação com as séries tipo de *Odontophrynus carvalhoi* e *O. cultripes* (somente conhecida dos estados de Goiás, Minas Gerais e São Paulo), permitirá definir se se trata de uma espécie nova ou uma variante de estas espécies já descritas.

No que se refere aos répteis, *Tantilla marcovani*, encontrada em São Desidério, teve sua distribuição ampliada em mais de 500 km para o oeste da Bahia. *Stenocercus quinari*, que ainda não tinha sido registrada para a Bahia, foi encontrada também em São Desidério. O lagarto *Cnemidophorus mumbuca*, conhecido da região do Jalapão, foi registrado no Cerrado sobre areia de Roda Velha.

EM BRANCO

Uma espécie de interesse conservacionista, o jacaré-coroa (*Paleosuchus palpebrosus*), foi registrada no Cerrado do Tocantins.

Num remanescente de Floresta Ombrófila de Ilhéus foi registrada uma *Lachesis muta* (surucucú-pico-de-jaca), a maior cobra peçonhenta da região Neotropical. Esta cobra, amplamente distribuída pelo bioma Amazônico, tem se tornado rara nos remanescentes da Floresta Ombrófila devido a pressão antrópica que esta áreas sofrem.

Uma espécie não registrada no presente levantamento, porém de provável ocorrência na floresta ombrófila da Bahia é a jaracucu-tapete (*Bothropoides pirajai*). Esta espécie é considerada vulnerável pela IUCN e consta também na lista de espécies ameaçadas do Brasil.

Dentre as 19 Áreas estudadas, para os anfíbios, ressaltou-se a importância das Áreas de Mata Atlântica, onde foram registradas 45% do total de espécies registradas nas duas campanhas para a Bahia. As áreas de Mata Atlântica do Sul da Bahia estão sofrendo um acentuado desmatamento em função da crise do cacau na região. A conservação dos últimos fragmentos de Mata Atlântica é fundamental para garantir a sobrevivência das espécies de anfíbios desta região.

Durante as duas campanhas foram amostradas varias espécies consideradas raras e de reprodução explosiva como *Trachycephalus mesophaeus*, *T. mambaiensis*, *Proceratophrys cristiceps*, *Proceratophrys goyana* e todos os microhilídeos.

O Estudo apontou algumas espécies indicadoras de ambientes preservados e que necessitam de ambientes específicos, como bromélias, são essas: *Hylomantis áspera*; *Phyllodytes maculosus*, *Phyllodytes melanomystax*, *Phyllodytes tuberculatus* *Phyllodytes wuchereri*, *Bogertia lutzae*.

Nas áreas 1 e 2 foram registradas 1.623 indivíduos, sendo 62 espécies sendo 40 anfíbios, 12 lagartos, 8 serpentes e 2 quelônios. Durante a segunda campanha houve um acréscimo de 23 espécies para esta fitofisionomia. Foi coletada uma nova espécie do gênero *Hypsiboas* que se encontra em fase de descrição. A abundância de jacaré-tinga nos corpos d'água do local sugere, segundo o documento, a presença de uma fauna de presas ainda bastante diversa.

A curva de acumulação de espécies mostrou uma tendência de estabilização. Nas áreas 3 e 4 foram encontradas nesta fitofisionomia 45 espécies da herpetofauna, totalizando 3.248 registros. Destacou-se a ocorrência de *Iguana iguana*, espécie de influência amazônica no Cerrado e do endêmico *Coleodactylus brachystoma*. A curva de acumulação de espécies mostrou tendência de estabilização.

Na área 5 ressaltou-se o registro de *Corythomantis greeningi* e *Hypsiboas crepitans*, que indicam certa influência da fauna das caatingas em área de floresta estacional. Na área 6 ressaltou-se a captura de *Bachia bresslaui*, espécie fossorial endêmica do cerrado. Na área 16 destacou-se a coleta de uma nova espécie de *Dipsas* que está em fase de descrição por pesquisadores da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Universidade Estadual de Santa Cruz e Instituto Butantan.

Nas áreas 17, 18 e 19, entre os anfíbios ressaltou-se a espécie *Scinax strigilatus* endêmica do sul da Bahia e *Sphaenorhynchus* cf. pauloalvini. Esta última espécie foi redescoberta recentemente no município de Una depois de 36 anos sem ser coletada e registrada no município de Uruçuca na primeira campanha.

Avifauna

Durante as duas campanhas foram encontradas 350 espécies nas diferentes fitofisionomias do Estado do Tocantins e 463 espécies nas do Estado da Bahia, totalizando 542 espécies ao longo das 19 áreas amostradas.

Espécies como *Penelope ochrogaster*, *Harpyhaliaetus coronatus* e *Phylloscartes roquettei*, foram encontradas em áreas sob influência do empreendimento, sugerindo o foco de algumas medidas compensatórias que podem ser avaliadas, como a

EM BRANCO

criação de novas UCs a serem gerenciadas pelo Poder Público ou pelos concessionários do empreendimento.

Dentre as 19 áreas estudadas, ressaltou-se a importância da Área 2, localizada às margens do Rio Tocantins a jusante da UHE de Peixe e parte de uma das últimas áreas significativas de matas ciliares e várzeas associadas a cerrados ao longo deste rio, já muito impactado por barramentos.

Outra área cuja importância foi destacada é a Área 12, situada em um ecótono de alta singularidade entre a Caatinga e o Cerrado. Esta área apresenta um excepcional complemento de espécies típicas da Caatinga, muitas delas ameaçadas ou quase ameaçadas, e a importância de sua conservação deve ser considerada pelos órgãos ambientais. A região está sob pressão de empreendimentos minerários, o que torna urgente qualquer iniciativa nesse sentido.

Destaca-se, no estudo, a grande quantidade de espécies consideradas endêmicas ou sob algum grau de ameaça.

Deve-se ressaltar, no entanto, que devido ao fato de a lista apresentada ter sido baseada em dados ultrapassados, deve ser reapresentada nova listagem das espécies ameaçadas, baseadas na lista oficial do MMA, publicada em 2008.

Destacou-se ainda a intensa atividade de caça na área de influência da ferrovia. Solicita-se, portanto, um programa de educação ambiental com os funcionários e a população local, bem como a proibição da atividade durante as obras.

Dentre as espécies de avifauna consideradas indicadoras foram selecionadas aquelas ameaçadas, sensíveis à pressão humana direta por serem espécies cinegéticas ou capturadas para abastecer o comércio de animais silvestres. Dentre o grupo mais sensível à fragmentação e degradação de seus habitats, incluem os Insetívoros de sub-bosque. Este conjunto inclui vários táxons ameaçados com distribuição atual fortemente associada ao Corredor Central da Mata Atlântica, como *Tripophaga macroura*, *Acrobatornis fonsecai* e *Phylloscartes beckeri*. Para o bioma Caatinga, destacou-se a espécie *Phylloscartes roquettei*, também considerada ameaçada de extinção e que merecem um programa próprio de pesquisa.

Nas áreas 1 e 2, com relação as espécies endêmicas do bioma Cerrado, 8 táxons foram registrados, *Alipiopsitta xanthops*, *Antilophia galeata*, *Cyanocorax cristatellus*, *Melanopareia torquata*, *Penelope ochrogaster*, *Brotoyeris chiriri*, *Casiornis rufus* e *Cypsnagra hirundinacea*.

Do total de espécies registradas, cinco estão presentes na lista nacional (MMA, 2003) e internacional (IUCN, 2009) de animais ameaçados de extinção. *Rhea americana*, *Alipiopsitta xanthops* e *Primolius maracana* são consideradas quase ameaçadas em nível global (IUCN, 2009), enquanto *Anodorhynchus hyacinthinus* e *Penelope ochrogaster* já são classificadas em níveis mais críticos de ameaça, tanto nacional quanto globalmente. Adicionalmente, outro registro relevante foi feito fora do período de amostragem padronizada, o recém redescoberto pica-pau-do-parnaíba (*Celeus obrieni*), espécie criticamente ameaçada de extinção em nível global (IUCN, 2009). Um casal da espécie foi observado em um denso e extenso tabocal entremeado a um cerradão e mata de galeria (12°5'51.81"S 49°1'32.63"O) nas proximidades da Área 1. Ressaltou-se ainda que foi encontrado nas margens do rio Tocantins, na Área 2, extensas manchas de tabocais (*Guadua* sp.) com grande potencial para ocorrência de *Celeus obrieni*, apesar dessa espécie não ter sido registrada nessas áreas.

O registro do jacu *Penelope ochrogaster*, também foi destacado, por ser considerado globalmente vulnerável (VU - IUCN, 2009) e endêmico do Cerrado. Ressaltou-se o registro na área 2 de um casal de arara-azul *Anodorhynchus hyacinthinus*, globalmente em perigo (EN - IUCN, 2009).

Com relação à sensibilidade das espécies às perturbações ambientais, 10% das espécies registradas (4% do total) apresentaram altas restrições a tais ambientes, como *Ramphastos vitellinus*, *Cypsnagra hirundinacea* e as ameaçadas *Anodorhynchus hyacinthinus* e *Penelope ochrogaster*.

Nas áreas 3 e 4 foram registradas 13 espécies endêmicas do Cerrado: *Penelope ochrogaster*, *Melanopareia torquata*, *Antilophia galeata*, *Cyanocorax cristatellus*, *Neothraupis fasciata*, *Alipiopsitta xanthops*, *Herpsilochmus longirostris*, *Brotogeris chiriri*, *Casiornis rufus*, *Cypsnagra hirundinacea*, *Formicivora melanogaster* e *Thamnophilus torquatus*. Diante disso, recomendou-se que atenção especial deve ser dada a esta fitofisionomia, uma vez que ao longo do Cerrado esta formação é uma das que mais vem sofrendo com a expansão da agricultura e da pecuária.

Foram registradas ainda 7 espécies sob algum grau de ameaça de extinção. *Neothraupis fasciata* e *Alipiopsitta xanthops*, considerados como quase ameaçados (NT, IUCN, 2009), enquanto *Penelope ochrogaster* é considerada vulnerável tanto para o Brasil (MMA, 2003) quanto para o mundo (IUCN, 2009). Outras quatro espécies, em estado mais crítico de ameaça, foram também encontradas, sendo *Harpyhaliaetus coronatus*, *Anodorhynchus hyacinthinus* e *Euscarthmus rufomarginatus* integrantes da categoria "em perigo" em âmbito global e, *Celeus obrieni* pertencente à categoria criticamente ameaçado (IUCN, 2009). Destacou-se o encontro da *Rhea americana* em uma área de eucaliptal adjacente à TO 050 (12°16'18.10"S 47°15'27.35"O) e da águia-cinzenta (*Harpyhaliaetus coronatus*), considerada rara; da vulnerável arara-azul *Anodorhynchus hyacinthinus*; bem como de um casal do ameaçado pica-pau *Celeus obrieni*.


Com relação à sensibilidade das espécies a perturbações ambientais, existem 12 espécies (5%) com grandes restrições a permanecerem em tais ambientes, como accipitrídeos de grande porte (*Harpyhaliaetus coronatus*) e psitacídeos (*Anodorhynchus hyacinthinus*), demonstrando que a área estudada ainda consegue abrigar espécies sensíveis. Na área 5 foram registradas cinco espécies endêmicas, sendo *Brotogeris chiriri*, *Casiornis rufus*, *Thamnophilus torquatus*, *Penelope ochrogaster* e *Knipolegus franciscanus*. Ressaltou-se que essa última espécie (*K. franciscanus*) possui distribuição geográfica bastante restrita, estimada em aproximadamente 25.000 km². Esta espécie é conhecida do oeste de Minas Gerais, sudoeste da Bahia e nordeste de Goiás, sendo esse um dos únicos registros da espécie para o estado do Tocantins.

Foram registradas na Área 5, duas espécies sob alguma ameaça de extinção, sendo *Knipolegus franciscanus* considerado como quase ameaçada em nível global (IUCN, 2009), e *Penelope ochrogaster* considerada vulnerável a extinção tanto em nível nacional (MMA, 2003) quanto global (IUCN, 2009). Soma-se a isso o fato dessas duas espécies ameaçadas serem também endêmicas do bioma Cerrado.

Com relação à sensibilidade das espécies às perturbações ambientais, cerca de um terço apresenta média sensibilidade a perturbações ambientais, e dentre estas se incluem os endêmicos de Cerrado, *Thamnophilus torquatus* e *Casiornis rufus*, bem como o ameaçado *Knipolegus franciscanus*, que, é também, endêmico da Caatinga. Por fim, apenas 5 espécies, *Ara chloropterus*, *Rhytipterna simplex*, *Penelope ochrogaster*, *Nonnula rubecula* e *Pteroglossus castanotis*, ou 3% do total de espécies presente na área, possuem altas restrições a tais alterações ambientais.

Na área 6 apenas uma espécie registrada na área de estudo, a arara-azul *Anodorhynchus hyacinthinus*, consta das listas nacional e internacional da fauna brasileira de espécies ameaçadas de extinção. De acordo com o Ministério do Meio Ambiente (MMA, 2003), esta espécie é classificada como Vulnerável (VU) e segundo a União Internacional para a Conservação da Natureza e dos Recursos Naturais (IUCN, 2009), Em Perigo (EN). Outras três espécies, *Euscarthmus rufomarginatus*, *Neothraupis fasciata* e *Charitospiza eucosma* são classificadas pela IUCN como Quase Ameaçadas. Estas são endêmicas do Cerrado e dos enclaves de savanas na Amazônia (*E. rufomarginatus* e *N. fasciata*).

Nas áreas 7 e 8, sete espécies registradas nesta fitofisionomia são consideradas endêmicas do Cerrado: *Melanopareia torquata*, *Cyanocorax cristatellus*, *Charitospiza eucosma*, *Neothraupis fasciata*, *Cypsnagra hirundinacea* e *Thamnophilus torquatus* e *Suiriri islerorum*. Destacou-se o fato desta última espécie ter sido descrita apenas em 2001 e,

Fl.	249
Proc.	2552/08
Rub.	

também, ser aparentemente bastante rara na área estudada, fato que pode representar o primeiro registro documentado da espécie para o estado da Bahia.

No que concerne ao *status* de conservação, foram encontradas cinco espécies presentes em listas de ameaças, sendo *Herpsilochmus sellowi*, *S. islerorum*, *Euscarthmus rufomarginatus*, *Charitospiza eucosma* e *Neothraupis fasciata*. Todas essas espécies figuram na categoria "quase ameaçada" em âmbito global (IUCN, 2009) e foram registradas apenas na Área 7. Cabe ressaltar também que *Euscarthmus rufomarginatus* e *Neothraupis fasciata* foram encontrados com frequência ao longo das transecções amostradas.

Com relação à sensibilidade das espécies às perturbações no ambiente natural, cinco espécies ou 4% apresentam altas restrições a permanecerem em ambientes alterados, a saber: a *Ara chloropterus* e os endêmicos e/ou ameaçados *Euscarthmus rufomarginatus*, *Cypsnagra hirundinacea*, *Compsothraupis loricata* e *Charitospiza eucosma*.

Na área 9, espécies com médio grau de sensibilidade correspondem a 32% (n = 54), dentre estas as endêmicas *Aratinga cactorum*, *Sporophila albogularis* e *Picumnus pygmaeus*. Apenas quatro espécies, *Aramides cajanea*, *Campylorhamphus trochilirostris*, *Compsothraupis loricata* e *Megaxenops parnaguae* (2% do total), são altamente sensíveis a perturbações no ambiente.

Foram observados 13 táxons considerados endêmicos do bioma Caatinga: *Aratinga cactorum*, *Picumnus pygmaeus*, *Sakesphorus cristatus*, *Thamnophilus capistratus*, *Myrmorchilus strigilatus strigilatus*, *Ilylopezus ochroleucus*, *Megaxenops parnaguae*, *Cantorchilus longirostris bahiae*, *Arremon franciscanus*, *Sporophila albogularis*, *Paroaria dominicana*, *Agelaioides fringillarius* e *Lepidocolaptes wagleri*.

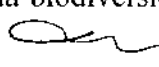
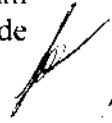

No que tange a lista brasileira de fauna ameaçada de extinção (MMA, 2003), apenas uma espécie foi registrada, o arapaçu-de-wagler (*Lepidocolaptes wagleri*), classificada como "vulnerável". Nenhuma das espécies observadas figura na lista mundial (IUCN, 2009). Para a área 10, no que se concerne ao endemismo do bioma Caatinga, 5 espécies foram encontradas na área, *Aratinga cactorum*, *Paroaria dominicana*, *Picumnus pygmaeus*, *Sporophila albogularis* e *Agelaioides fringillarius*. Além disso, foram também identificados táxons com admitida diferenciação subespecífica para a região, como *Saltator coerulescens superciliaris*, *Schoenophylax phryganophyla petersi*, *Stigmatura budyoides bahiae*, *Cantorchilus longirostris bahiae* e *Icterus jamaicai*.

Com relação à sensibilidade das espécies às perturbações ambientais, espécies com exigências consideradas médias, como *Picumnus pygmaeus*, *Formicivora melanogaster* e *Sporophila albogularis*, representam 24% do total de aves registradas. Já as espécies altamente sensíveis a tais perturbações respondem por apenas 2% da avifauna e estão representadas por *Aramides cajanea*, *Phaetusa simplex* e *Compsothraupis loricata*.

Nas áreas 11 e 15 foram encontradas 9 espécies endêmicas da Caatinga: *Penelope jacucaca*, *Aratinga cactorum*, *Thamnophilus capistratus*, *Sporophila albogularis*, *Paroaria dominicana*, *Picumnus pygmaeus*, *Sakesphorus cristatus*, *Caprimulgus hirundinaceus* e *Gyalophylax hellmayri*, sendo que a última espécie, além de ser endêmica da Caatinga, tem ainda uma área de ocorrência bastante restrita.

Dentre as espécies registradas, 4 se encontram sob algum grau de ameaça de extinção. *Primolius maracana*, *Herpsilochmus sellowi* e *Gyalophylax hellmayri* são consideradas quase ameaçadas em nível global (IUCN, 2009). Já *Penelope jacucaca* está sob nível mais acentuado de ameaça, sendo considerada Vulnerável (MMA 2003, IUCN 2009). Durante a primeira campanha de amostragem, foi observado um bando de seis indivíduos se deslocando na Área 11. Ressaltou-se ainda o registro do ameaçado *Rhopornis ardesiaca* em um ponto próximo às duas áreas amostradas.

Destacaram-se ainda 2 espécies aquáticas, *Netta erythrophthalma* e *Sarkidiornis sylvicola*, que apesar de não constarem em listas de espécies ameaçadas, foram consideradas alvos de conservação em recente estudo sobre a conservação da biodiversidade na Bacia do Rio São Francisco (MMA).



 29/41

A ameaçada *Penelope jacucaca* foi considerado como espécie altamente sensível a perturbações no ambiente.

As áreas 12, 13 e 14 registraram algumas espécies endêmicas da Caatinga, como *Aratinga cactorum* e *Thamnophilus capistratus*. Foram encontradas 13 espécies endêmicas do bioma Caatinga: *Aratinga cactorum*, *Anopetia gounellei*, *Sakesphorus cristatus*, *Thamnophilus capistratus*, *Hylopezus ochroleucus*, *Lepidocolaptes wagleri*, *Gyalophylax hellmayri*, *Megaxenops parnaguae*, *Arremon franciscanus*, *Paroaria dominicana*, *Penelope jacucaca*, *Picumnus pygmaeus* e *Sporophila albogularis*. Além disso, deve ser enfatizado que outras espécies registradas apresentam subespécies com marcada variação morfológica dentro da Caatinga, como *Myrmorchilus strigilatus strigilatus*, *Cantorchilus longirostris bahiae*, *Crypturellus noctivagus zabele*, *Stigmatura napensis bahiae*, *Agelaioides fringillarius*, *Xolmis irupero niveus*.

Evidenciando o caráter ecotonal da região, foram registrados outros dois endemismos do Cerrado: *Antilophia galeata* e *Cranioleuca semicinerea*. Foram registradas nessa fitofisionomia 11 espécies sob algum nível de ameaça de extinção. *Herpsilochmus sellowi*, *Primolius maracana*, *Formicivora iheringi*, *Hylopezus ochroleucus*, *Gyalophylax hellmayri*, *Arremon franciscanus* e *Crypturellus noctivagus* são considerados quase ameaçados em nível global (IUCN, 2009). *Lepidocolaptes wagleri* e *Penelope jacucaca* estão classificadas como vulneráveis a extinção (MMA, 2003; IUCN, 2009). Em nível mais crítico de ameaça, se encontra *Phylloscartes roquettei*, considerado criticamente ameaçado para o Brasil (MMA, 2003) e em perigo, em nível global (IUCN, 2009). Dentre as 11 espécies ameaçadas, a maior parte (n = 7) foi registrada apenas na Área 12, evidenciando a importância dessa área em termos de conservação da avifauna. Além dessas espécies, foi registrada também, fora do período de amostragem a espécie quase ameaçada *Fuscarthmus rufomarginatus* em local próximo às áreas estudadas.

Cabe ressaltar o registro de 3 espécies nessa fitofisionomia que possuem distribuição geográfica bastante restrita, *Phylloscartes roquettei*, *Formicivora iheringi* e *Gyalophylax hellmayri*. Cerca de 4% das espécies registradas apresentam altas restrições em sobreviver sob condições antrópicas.

Na área 16 um componente notável da avifauna local foram os bandos de traupídeos com *Hemithraupis ruficapilla*, *Tangara seledon*, *T. cyanoventris*, *Nemosia pileata*, *Euphonia violacea*, *Conirostrum bicolor* e *Dacnis cayana*. Foram registradas 16 espécies de beija-flor, algumas inclusive endêmicas da Mata Atlântica. Foram observadas 26 espécies endêmicas da Mata Atlântica, com destaque para *Sporophila ardesiaca*, *Tangara cyanoventris*, *Dysithamnus stictothorax*, *Thripophaga macroura* e *Xipholena atropurpurea*, visto que essas cinco espécies, além de estarem restritas ao bioma atlântico, possuem distribuição bastante restrita (menor que 50,000 km²), o que as torna mais vulneráveis à extinção e mais interessante em termos de conservação. Foram registrados também, dois endemismos para a Caatinga, *Picumnus pygmaeus* e *Thamnophilus capistratus* e outra espécie endêmica do Cerrado, *Thamnophilus torquatus*.

Sete espécies sob algum grau de ameaça de extinção foram registradas na área: *Aratinga auricapillus*, *Dysithamnus stictothorax*, *Leucopternis polionotus* e *Primolius maracana* são considerados quase ameaçados em nível global (IUCN, 2009). As outras três espécies se encontram em níveis mais acentuados de ameaça, sendo *Thripophaga macroura* considerada vulnerável em níveis nacional e global e *Xipholena atropurpurea* e *Phylloscartes beckeri*, consideradas em perigo de extinção, também nesses dois níveis (MMA, 2003; IUCN, 2009).

Com relação à sensibilidade das espécies, parcela significativa dessa comunidade (42%) apresenta média sensibilidade a perturbações ambientais, enquanto uma parcela menor (4%) ainda tem alta sensibilidade a permanecer em ambientes alterados, com destaque para o quase ameaçado *Leucopternis polionotus* e o endêmico *Xiphorhynchus fuscus*.

Já nas áreas 17, 18 e 19 foram encontradas nessa fitofisionomia 29 espécies endêmicas da Mata Atlântica. Dentre essas merecem destaque *Acrobatornis fonsecai*, *Myrmotherula urosticta* e *Sporophila ardesiaca*, que, além de estarem restritas ao bioma atlântico, possuem distribuição bastante restrita, o que as torna mais vulneráveis à extinção e mais interessantes em termos de conservação. Além desses endemismos, foi ainda registrada uma espécie endêmica da Caatinga, *Picumnus pygmaeus*. Outras espécies endêmicas que se encontram sob algum grau de ameaça de extinção também foram registradas nesse fitofisionomia, como *Pyrrhura leucotis*, *Touit surdus*, *Pyrrhura cruentata*, *Amazona rhodocorytha* e *Procnias nudicollis*.

Com relação às espécies ameaçadas, foram registradas nove espécies que se encontram sob algum nível de ameaça de extinção. *Aratinga auricapillus* é considerada quase ameaçada em nível global (IUCN, 2009), enquanto que *Pyrrhura leucotis*, *Touit surdus*, *Pyrrhura cruentata*, *Procnias nudicollis*, *Herpsolochmus pileatus*, *Acrobatornis fonsecai* e *Myrmotherula urosticta* são classificados como vulneráveis (MMA, 2003; IUCN, 2009). Em nível mais crítico de ameaça se encontra *Amazona rhodocorytha*, classificada como em perigo, tanto em nível nacional quanto global (MMA, 2003; IUCN, 2009). Essa espécie foi registrada na Área 19, em pequenos grupos de 2 a 3 indivíduos, na segunda campanha de amostragem.

Com relação à sensibilidade das espécies, 18 (8% das espécies registradas) possui altas restrições a permanecerem em ambientes alterados.

Ictiofauna

De acordo com o estudo, e conforme acordo entre IBAMA e empreendedor, a campanha de campo, tanto para ictiofauna quanto para invertebrados aquáticos serão realizados após a emissão da Licença Prévia, como uma condicionante para a emissão da Licença de Instalação do empreendimento.

No entanto, foram realizadas campanhas de reconhecimento e levantamentos por dados secundários, na região de influência do empreendimento. Ressalta-se que a ausência de dados brutos diretos como dados sobre petrechos, número ou peso dos indivíduos, abundância e outros, anulam qualquer tentativa de emprego de técnicas estatísticas. Os resultados secundários também carecem de padronização entre os diferentes trabalhos e áreas, inviabilizando qualquer tentativa de análise estatística.

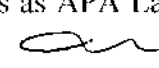
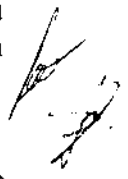

Sendo assim, os dados secundários apresentados neste EIA serão analisados juntamente com os dados da campanha em campo, a ser realizada antes da emissão da Licença de Instalação. Ressalta-se a necessidade de emissão prévia de Autorização de Coleta e Captura para as campanhas de ictiofauna e invertebrados aquáticos, pela CGFAP/IBAMA.

Unidades de Conservação e Corredores Ecológicos

De acordo com o estudo existem na AII do empreendimento 29 Unidades de Conservação, sendo 27 de uso sustentável (17 RPPN's, 9 APA's e 1 FLONA) e dois de proteção integral (2 parques, 1 estadual e outro municipal).

Foi ressaltado que a distribuição potencial das espécies da fauna ameaçadas na Bahia está em uma área desprovida de Unidades de Conservação. São exceções o Parque Estadual da Serra do Conduru (na AII do empreendimento) e a Reserva Biológica do Una, com excepcional riqueza de espécies e alto endemismo. Tal fato pode representar uma indicação de direcionamento de recursos provenientes da Compensação Ambiental para tais Unidades.

O estudo segue com a descrição destas unidades de conservação e apresenta uma tabela com as distâncias estimadas para o traçado. Somente três APA's se encontram ou interceptadas ou inserida dentro da zona de amortecimento. São interceptadas as APA Lagoa



31/41


Encantada e Rio Almada e APA Costa de Itacaré – Serra Grande no estado da Bahia e a APA Lago de Peixe Angical no estado do Tocantins.

Por ser interceptadas, o empreendedor deverá obter anuências dos órgãos gestores das três Unidades de Conservação anteriormente à emissão da Licença Prévia.

No item de corredores ecológicos, o estudo apresenta a recomendação de construção de passagens de fauna. De acordo com o estudo as áreas de passagem de fauna foram escolhidas de acordo com o maior tamanho de área de fragmento, estado de conservação bom ou regular, conectividade aparente com ambientes análogos fora da AID, presença de heterogeneidade da fitofisionomia remanescente e a presença de corpos d'água.

Para minimizar os impactos causados pelo empreendimento, recomendou-se a instalação de passagens subterrâneas de fauna, nos seguintes corredores: **Corredor 1** (12°11'33.96"S e 48°55'49.77"O - 12°11'49.78"S e 48°54'51.41"O) – Localizado no município de Figueirópolis (TO), possui um trecho com cerca de 2 km do empreendimento que corta este remanescente, representando área útil onde se pode construir a estrutura para passagens de fauna; **Corredor 2** (12°09'52.60"S e 48°29'42.47"O - 12°09'57.12"S e 48°28'52.61"O) – Está localizado no município de Peixe (TO), nas margens do Rio Tocantins, é necessário o estabelecimento de uma ou mais passagens de fauna no ponto onde o empreendimento atravessa a vegetação. A extensão de área útil onde se recomenda construir a passagem de fauna, no ponto de contato entre este remanescente e o empreendimento, é pequeno (1.5 km), porém bastante relevante; **Corredor 3** (12°17'46.37"S e 48°13'3.67"O - 12°22'51.01"S e 48° 4'54.30"O) – área de cerrado, localizado no município de Paranã (TO), recomendou-se a construção de várias passagens de fauna neste local, ao longo de uma área útil com cerca de 18 km, onde há contato entre o empreendimento e a vegetação; **Corredor 4** (12°27'40.96"S e 47°59'14.85"O - 12°28'48.61"S e 47°56'50.94"O) – área de Cerrado localizado no município de Paranã (TO), onde recomendou-se a instalação neste ponto, de uma passagem de fauna; **Corredor 5** (12°28'15.93"S e 47°45'25.54"O - 12°24'56.18"S e 47°31'36.74"O), em área de Cerrado, em Paranã (TO), a ferrovia cortará, nesse ponto, a paisagem ao longo do rio e este fato inviabilizará que muitos animais acessem a água, podendo obrigá-los a procurar um novo local para se estabelecer ou condenando-os a morte, por isso foi recomendada a instalação de algumas passagens de fauna; **Corredor 6** (12°51'36.57"S e 46°22'27.79"O - 12°59'7.14"S e 46°20'58.99"O) – área de Cerrado localizado na divisa dos municípios de Lavandeira (TO) e Campos Belos (TO), foram sugeridas a construção de várias passagens de fauna ao longo de um trecho com cerca de 14 km da ferrovia; **Corredor 7** (13°28'16.87"S e 43°29'15.34"O - 13°28'44.57"S e 43°27'50.87"O) – Situado no município de Serra do Ramalho (BA), em uma área de vegetação ripária aluvial, vegetação de várzea, nas margens do Rio São Francisco, foi recomendada a instalação de uma ou mais passagens de fauna ao longo de um trecho de cerca de 1,5 km; **Corredor 8** (14°15'33.22"S e 42°40'1.27"O - 14°16'7.60"S e 42°38'55.56"O) – Localizado no município de Guanambi (BA), e inserido em um remanescente pequeno imerso em uma matriz agropecuária, sendo uma das poucas áreas com vegetação nesta região e situada nas margens de um corpo de água, sugeriu-se a construção de uma passagem de fauna; **Corredor 9** (14°18'35.58"S e 42°20'44.43"O - 14°18'16.30"S e 42°19'48.58"O) – Localizado no município de Ibiassucê (BA), no domínio da Caatinga, foi sugerida a construção de uma passagem para a fauna; **Corredor 10** (13°51'26.37"S e 40°20'39.83"O - 13°53'12.76"S e 40°15'29.05"O) – localizado no município de Jequié (BA), a vegetação é de transição entre Floresta Estacional e Caatinga. A área onde é mais interessante estabelecer possui cerca de 10,5 km de extensão, ao longo da qual devem ser implantadas várias passagens de fauna; **Corredor 11** (13°56'37.73"S e 40°01'42.70"O - 14°06'3.08"S e 39°50'36.52"O) – compreendido entre os municípios de Jequié (BA) e Aiquara (BA), a construção da ferrovia será paralela ao Rio de Contas e inviabilizará que espécies da fauna alcancem diretamente a água. Recomendou-se a construção de um sistema de passagens de fauna ao longo de uma área útil com cerca de 30km; **Corredor 12** (14°23'37.26"S e 39°23'24.25"O - 14°34'29.93"S e 39°20'54.81"O) – situado entre os municípios de Aurelino Leal (BA), Ilhéus (BA) e Uruçuca (BA), o fragmento é muito extenso e representa um remanescente com elementos importantes

da flora da Floresta Atlântica. A instalação da ferrovia irá cortar este remanescente ao meio, tendo sido recomendada a instalação de passagens de fauna (subterrânea e na altura do dossel – visando a fauna que habita a copa das árvores) neste trecho: **Corredor 13** (14°39'4.66"S e 39°20'0.62"O - 14°39'9.41"S e 39°13'27.13"O) – Localizado no município de Ilhéus (BA), em uma área remanescente de Floresta Atlântica, na qual também foi sugerida a instalação de passagens de fauna subterrâneas e na altura do dossel.

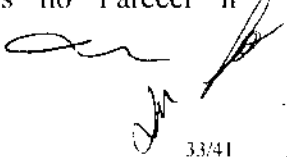
Ressalta-se que, quando da emissão da Licença de Instalação, será realizada vistoria pela equipe técnica do IBAMA com objetivo, dentre outros, de avaliar os pontos de instalação de dispositivos de transposição da fauna, ocasião em que poderão ser incluídos novos locais.

Meio Socioeconômico

A análise do diagnóstico do meio socioeconômico foi realizado através do Parecer Técnico nº 237/2009 – COIRA/CGTMO/DILIC/IBAMA. Como conclusão do Parecer, o EIA/RIMA da FIOI necessita de maior detalhamento para auxiliar a análise da viabilidade do empreendimento. Assim, somente após as adequações referentes ao meio socioeconômico será possível atestar qualquer viabilidade ambiental do mesmo. Estas adequações a serem sanadas são:

- Apresentar detalhamento sobre as 212 obras de arte especiais mencionadas na caracterização do empreendimento, definindo-as, indicando a localização, distância das sedes urbanas e/ou aglomerados urbanos; população residente, no mínimo;
- Apresentar as expectativas dos grupos tradicionais remanescentes quilombolas e comunidades indígenas quanto à implantação do empreendimento, já que os mesmos encontram-se na área de influência do mesmo;
- Apresentar as atividades produtivas das comunidades atingidas pela implantação da ferrovia, como solicitado no Termo de Referência;
- Apresentar a identificação e localização de todas as intercepções da ferrovia;
- Apresentar as interferências previstas na Área de Influência Indireta pelo empreendimento no que se refere aos locais de infra-estrutura de saneamento, dutos, transmissão e distribuição de energia elétrica e telecomunicações e sua caracterização, bem como as informações com respeito às necessidades de relocação das estruturas existentes e construção/substituição de estruturas atingidas;
- Apresentar anuência do INCRA em relação à interceptação do traçado da ferrovia no Projeto de Assentamento Cruzeiro do Sul, no município de Ubaitaba, no estado da Bahia;
- Retificar as medidas preconizadas no que se refere à contratação de mão-de-obra de ribeirinhos, comunidades remanescentes de quilombolas e comunidades indígenas. De modo que seja considerada a consulta anterior às respectivas lideranças, e que a comunicação tenha intermédio do órgão competente quando cabível.

A Fundação Palmares se manifestou através do ofício nº 05/2010/PRES/GAB/FCP/MinC, protocolo nº 319. No ofício a Fundação Palmares se manifesta a favor do empreendimento desde que condicionado a alguns itens. O empreendedor deverá cumprir todas as condicionantes relacionadas no Parecer nº 01/DPA/FCP/MinC/2010 da Fundação Cultural Palmares.


33/41

Ressalta-se que o INCRA, a FUNAI e o IPIHAN ainda não se manifestaram a respeito do empreendimento.

PASSIVOS AMBIENTAIS

O EIA/RIMA Lista uma série de passivos ambientais já existentes na região da ADA do empreendimento. A identificação e análise dos pontos foi realizada com base na interpretação de imagens de satélite. Para o meio físico foram identificados e localizados 23 pontos que podem ser interceptados pela faixa de domínio e que estão sofrendo processos erosivos, tais como sulcos e ravinas, bem como a exposição total ou parcial de solo, o qual poderá contribuir para o assoreamento dos corpos hídricos. Destes pontos 5 (cinco) estão localizados nos municípios do Tocantins e 18 (dezoito) no Estado da Bahia. Para o meio biótico foram identificados e localizados 29 pontos, nas quais as matas de galeria foram suprimidas ou substituídas por atividades agropecuárias.

Nas fichas de passivos foram anotadas as coordenadas, o município, a descrição do problema ambiental e as medidas recomendadas para cada passivo encontrado e identificado, tanto meio físico como biótico. Ressalta-se ainda que no detalhamento do projeto executivo a recuperação desses passivos, e os que foram encontrados adicionalmente no campo deverão estar contemplados dentro dos programas ambientais.

Segundo o EIA, os processos erosivos decorrem de deficiências na utilização de práticas de conservação do solo nas atividades agropastoris. Como recomendação, o EIA exemplifica a conformação e a adoção de práticas de conservação do solo, associados à proteção vegetal dessas áreas.

ANÁLISE INTEGRADA

A partir da leitura do EIA/RIMA, verificou-se que a Análise Integrada constituiu-se apenas de uma compilação dos dados apresentados no Diagnóstico Ambiental. Na parte de Qualidade Ambiental, são apresentados quadros separados por região e por meio da situação atual das áreas em questão. Não foi apresentada realmente uma análise integrada, na qual os diferentes meios deveriam fazer parte de uma única análise.

O estudo sugere quatro áreas para que sejam criadas Unidades de Conservação de Proteção Integral, sendo três destas na Caatinga e uma na Mata Atlântica. As áreas na caatinga estão localizadas uma no Sudeste do Tocantins e na região de São Desidério/BA, uma no oeste da Bahia e uma na região de Caetité/BA e Lagoa Real/BA. A área sugerida para a Mata Atlântica se encontra na margem esquerda do Rio Almada, próximo à lagoa Encantada.

No entanto, conforme contribuição da equipe técnica do Núcleo de Licenciamento da Superintendência do IBAMA em Tocantins, ao longo do diagnóstico da fauna, outras áreas foram consideradas relevantes e prioritárias para a conservação, tais como os trechos de Floresta Estacional no Tocantins (área 5), o bloco de cerrado do centro-sul do Tocantins (áreas 1 a 4), o oeste da Bahia (área 6), área de transição entre cerrado e caatinga (área 12), vegetação de mata de cipó próxima a Jequié (área 15) e os fragmentos de Mata Atlântica do sul da Bahia (áreas 18 e 19). Além dessas, entende-se que outras áreas também são relevantes para a conservação: área 10, descrita como muito rica em diversidade apesar das pressões do entorno e área 16 pela presença de uma nova espécie de serpente e de espécies dependentes de um determinado grupo de bromélias abundantes na área. Os ambientes alagadiços, presentes em vários pontos da ADA, também foram considerados relevantes para os animais silvestres, principalmente os anfíbios e aves aquáticas.

No entanto, apesar de o Estudo ter considerado a relevância de muitas das áreas estudadas, apenas algumas (áreas 1 a 4, área 12 e área 15) foram indicadas para a

criação de unidades de conservação, o que representa pequena porção de ambientes e espécies em relação ao montante a ser impactado pelo empreendimento. Considera-se necessário, portanto, que sejam incluídas outras áreas apontadas como relevantes para a fauna silvestre para que sejam transformadas em unidades de conservação, destacando as áreas 1 a 5 no Tocantins e áreas 6, 10, 12, 15, 16, 18 e 19 na Bahia. Recomenda-se ainda que seja criado um sub-programa específico para recuperação, proteção e preservação para os ambientes alagadiços presentes ao longo da ADA, como forma de preservar ambientes importantes para a preservação e reprodução de espécies da fauna dependentes desse ambiente.

PROGNÓSTICO E AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS AMBIENTAIS

Para o prognóstico do empreendimento, o estudo apresenta os aspectos gerais do desenvolvimento da região inserida e um quadro com os prognósticos dos meios biótico, físico e antrópico nas situações com e sem o empreendimento e as medidas que seriam realizadas caso o empreendimento seja implementado.

O estudo ainda apresenta de maneira mais detalhada as situações com e sem o empreendimento. Para a situação com o empreendimento foram apresentados alguns impactos positivos e as medidas maximizadoras e alguns impactos negativos e as medidas mitigadoras. Essas medidas deverão estar melhor detalhadas quando da apresentação do PBA. Para as situações sem o empreendimento, o estudo enfatizou somente dois pontos, o de acidentes e de emissões de carbono.

Em relação à identificação e avaliação dos impactos ambientais, o estudo apresenta a metodologia que foi utilizada sendo que os impactos foram qualificados a partir de dois parâmetros: O Potencial de Impacto e a Significância e as suas derivações. Na metodologia ainda foram apresentadas tabelas com os critérios utilizados na identificação da magnitude e da importância dos impactos ambientais para os três meios.

De acordo com o estudo foram apresentados 27 impactos, sendo 24 negativos, 2 positivos e 1 negativo/positivo. Para o meio físico foram identificados nove impactos sendo todos negativos. Pro meio biótico foram identificados oito sendo todos negativos e para o meio socioeconômico foram encontrados 10 impactos, sendo sete negativos, dois positivos e um negativo/positivo.

Para todos os impactos identificados foi feita uma descrição e análise destes impactos. Foram apresentadas as atividades relacionadas com o impacto, a descrição, a classificação, a ocorrência por fase da obra e as medidas mitigadoras dos impactos relacionados.

O EIA descreveu 9 (nove) impactos ambientais para o meio físico, nos quais lista as atividades relacionadas, classifica o impacto, a ocorrência na fase da obra e as medidas mitigadoras. Os impactos foram: Alteração dos níveis de ruídos e vibrações; Contaminação dos solos e das águas superficiais e subterrâneas por esgotos, óleos e graxas; Degradação das áreas de extração de materiais de construção; Erosão, assoreamento, compactação dos solos, instabilidade estrutural (escorregamentos, deslizamentos); Poluição aérea por particulados e gases; Alagamentos e represamentos; Risco de contaminação dos solos e das águas superficiais e subterrâneas devido a acidentes com cargas perigosas e a disposição inadequada de lixo; Risco de contaminação dos solos e das águas superficiais e subterrâneas devido a disposição inadequada de lixo; e Risco de interferências com cavernas

As principais ações mitigadoras estão relacionadas aos programas e planos de controle ambiental, tais como de construção, controle dos resíduos sólidos, líquidos e de serviços de saúde, de qualidade da água, de controle da erosão.

Para a flora foram identificados três impactos sendo eles: Colonização por espécies ruderais e introdução de espécies exóticas; Subtração da Cobertura vegetal com

redução da biodiversidade e o Risco de incêndios devido o grande volume de biomassa seca gerada (inflamável). Para todos esses impactos foram previstas ações para mitigar esses impactos. Ressalta-se que todas essas ações deverão ser detalhadas no PBA, que deverá ser encaminhado ao IBAMA.

Para a fauna, o Estudo citou como conseqüências inevitáveis da instalação do empreendimento a alteração temporária da fauna aquática; a alteração da movimentação da fauna devido ao efeito barreira; a fragmentação florestal provocada pelo efeito de borda e o isolamento de populações animais e vegetais, que ficarão não apenas reduzidas e subdivididas, mas também expostas a uma série de mudanças abióticas e bióticas associadas à borda das florestas.

Na fase de operação, há atropelamentos, alterações no comportamento e estrutura social de algumas espécies e redução de acessos a habitats essenciais para certas espécies. Tais fenômenos podem interromper processos como a dispersão de indivíduos e a reprodução, indispensável para a manutenção de populações viáveis nas regiões impactadas pelo empreendimento.

De acordo com o EIA, o impacto da fragmentação resultante da implantação do leito e taludes da ferrovia será mais relevante nas áreas de Cerrado do Tocantins (entre as Áreas 1 e 5), ainda extensas e em bom estado de conservação; e partes do Cerrado e Caatinga da Bahia (entre as Áreas 8 e 9, e especialmente a Área 12), inseridas em paisagens ainda dominadas por habitats naturais bem conservados.

No entanto, ressaltou-se que, se o traçado adotar medidas básicas como evitar manchas de habitats ainda conservados (especialmente os florestais); a construção de passagens de fauna com desenho realmente efetivo em pontos definidos por critérios ecológicos e não de engenharia; e se taludes foram revestidos por vegetação nativa e não gramíneas invasoras, como a braquiária usualmente utilizada, seus impactos sobre a fauna local serão minimizados.

O estudo destacou ainda a necessidade de remanescentes de mata sejam preservados em áreas de baixada ou em encostas, e que se assegure a preservação de sítios reprodutivos adjacentes, como poças, lagoas, brejos e demais áreas alagadas, pontos essenciais para reprodução de anfíbios.

PROGRAMAS AMBIENTAIS

Como ações de compensação, mitigação e medidas de monitoramento e controle da qualidade ambiental, a VALEC propôs os seguintes programas:

- Programa de Plantios Compensatórios – Atendimento à Resolução CONAMA 369/2006:
 - Subprograma de Resgate da Flora;
 - Subprograma de Reprodução e Multiplicação de Mudanças em viveiros;
 - Subprograma de Cobertura Vegetal para Recuperação de Áreas Degradadas;
 - Subprograma de Averbação e Relocação de Reservas Legais Interceptadas;
- Programa de Compensação pela Emissão de Gases do Efeito Estufa, voltado à implantação dos corredores locais de fauna indicadas no Quadro 13 apresentado anteriormente;
- Programa de Apoio a Unidades de Conservação – Atendimento à Resolução CONAMA 371/2006, que pode ser determinado pelo Ministério do Meio Ambiente e pelo IBAMA em função das sugestões derivadas:
 - A- Dos levantamentos de Campo Específicos para o EIA; e/ou

- B- Do Subprograma Mosaicos de biodiversidade do programa Floresta Bahia Global, da Secretaria de Meio Ambiente da Bahia;
- Plano Ambiental de Construção;
 - Programa de Controle da Poluição e da Degradação Ambiental na Construção:
 - Subprograma de Qualidade Ambiental da Construção;
 - Subprograma de Recuperação de Áreas Degradadas;
 - Subprograma de Redução de Impactos na extração de materiais de construção;
 - Programa de Redução de Impactos na Instalação e Operação de Acampamentos e de Canteiros de Serviço:
 - Subprograma de instalação e operação de Canteiros de Obras;
 - Subprograma de gerenciamento de resíduos sólidos;
 - Subprograma de gerenciamento de resíduos sanitários;
 - Subprograma de gerenciamento de resíduos industriais;
 - Subprograma de gerenciamento de resíduos de serviços de saúde;
 - Programa de Proteção da Flora:
 - Subprograma de resgate da flora;
 - Subprograma de reprodução e multiplicação de mudas em viveiros;
 - Subprograma de prevenção contra queimadas;
 - Subprograma de transplante de espécimes vegetais selecionados;
 - Programa de Proteção Contra Erosão;
 - Subprograma de drenagem superficial e proteção contra erosão;
 - Subprograma de plantios paisagísticos;
 - Subprograma de cobertura vegetal para recuperação de áreas degradadas;
 - Subprograma de transplante de espécimes vegetais selecionados;
 - Programa de Gerenciamento da Mão-de-obra:
 - Subprograma de Administração da Mão-de-obra;
 - Subprograma de educação ambiental;
 - Subprograma de segurança e saúde da mão-de-obra;
 - Subprograma de capacitação dos trabalhadores no plano ambiental de construção;
 - Programa de Proteção da Fauna:
 - Subprograma de resgate da fauna nas frentes de desmatamento;
 - Subprograma de implantação de passagens inferiores de fauna;
- Programa de Gerenciamento de Riscos Ambientais e Plano de Ações Emergenciais;
- Programa de Recuperação de Passivos Ambientais;
- Programa Gestão, Monitoramento e controle da Qualidade Ambiental;
 - Subprograma de procedimentos e rotinas de acompanhamento dos

compromissos ambientais;

- Subprograma de monitoramento e controle dos impactos ambientais da obra;
 - Subprograma de monitoramento e controle dos resíduos sólidos, líquidos e de serviços de saúde;
 - Subprograma de monitoramento e controle de processos erosivos;
 - Subprograma de monitoramento e controle da qualidade da água;
 - Subprograma de monitoramento e controle de emissões atmosféricas, ruídos e vibrações na fase de construção;
 - Subprograma de monitoramento e mitigação de atropelamentos da fauna;
 - Subprograma de monitoramento da fauna e bioindicadores;
 - Subprograma de controle e minimização da supressão da vegetação;
- Programa de Comunicação Social;
 - Programa de Relocação de infraestrutura;
 - Programa de indenização, reassentamento e desapropriação, com seu respectivo subprograma de averbação e relocação de reservas legais interceptadas.

Todos estes programas deverão ser detalhados de maneira executiva, com os seus devidos cronogramas de atividades, no Plano Básico Ambiental, como subsídios à emissão da Licença de Instalação.

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

A partir da análise do EIA/RIMA da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (EF-334), esta equipe técnica entende que para a conclusão acerca da viabilidade do empreendimento, o estudo necessita de algumas complementações. Além disso, algumas pendências devem ser sanadas anteriormente à Licença Prévia.

Nesta análise foram incluídas algumas sugestões/recomendações constantes do Parecer Técnico nº 010/2010 – NLA/IBAMA-TO, do Núcleo de Licenciamento Ambiental do estado do Tocantins.

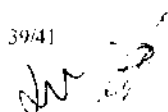
Sendo assim, são listadas a seguir as complementações/pendências que deverão ser atendidas e submetidas a avaliação desta equipe para atestar a viabilidade do empreendimento:

1. Apresentar anuência dos Órgãos Gestores das Unidades de Conservação APA Lagoa Encantada e Rio Almada, APA Costa de Itacaré - Serra Grande e APA do Lago Peixe Angical;
2. Apresentar anuência do IPHAN em relação ao empreendimento;
3. Apresentar anuência do INCRA em relação ao empreendimento, principalmente em relação à interceptação do traçado da ferrovia no Projeto de Assentamento Cruzeiro do Sul, no município de Ubatuba, no estado da Bahia;
4. Apresentar anuência da FUNAI em relação ao empreendimento;
5. Encaminhar à PROGE (Procuradoria Geral Especializada do IBAMA) questionamento sobre em qual fase do licenciamento, deverão ser atendidas as exigências constantes no Decreto 6640/2008, referente às cavidades naturais interceptadas pelo empreendimento;
6. Apresentar as expectativas dos grupos tradicionais remanescentes quilombolas e comunidades indígenas quanto à implantação do empreendimento, já que os mesmos encontram-se na área de influência do mesmo;

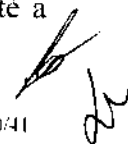
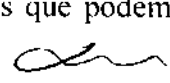
7. Apresentar as atividades produtivas das comunidades atingidas pela implantação da ferrovia, como solicitado no Termo de Referência;
8. Retificar as medidas preconizadas no que se refere à contratação de mão-de-obra de ribeirinhos, comunidades remanescentes de quilombolas e comunidades indígenas. De modo que seja considerada a consulta anterior às respectivas lideranças, e que a comunicação tenha intermédio do órgão competente quando cabível;
9. Apresentar prognóstico da ocupação e uso do solo na área de influência do empreendimento, com destaque para a produção fomentada pela ferrovia;
10. Apresentar diagnósticos das áreas rurais potencialmente interferidas, contendo no mínimo: tamanho, atividades desenvolvidas, impacto da intercepção pela ferrovia, acesso à água, regularidade ambiental, averbação de ARL, condições de habitação, renda, acesso, infra-estrutura produtiva e de apoio, etc;
11. Apresentar alternativa locacional para a trecho final do traçado (Brumado – Ilhéus), Considerando a compatibilidade com outros empreendimentos previstos para as AID, bem como a possibilidade de ocorrência de impactos sinérgicos;
12. Apresentar dados com o tamanho e a distribuição da população existente de espécies ameaçadas no estado da Bahia assim como solicitado no Termo de Referência e reiterado na Nota Técnica nº 157/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA;
13. Identificar os remanescentes florestais presentes na AID do empreendimento.

Uma vez sanadas todas as pendências/complementações elencadas no item anterior, e a equipe técnica conclua pela viabilidade ambiental do empreendimento, entende-se que alguns pontos, apesar de estarem faltantes ou incompletos, deverão vir como condicionantes da Licença Prévia e apresentados como subsídios à emissão da Licença de Instalação, que são:

1. Atender às condicionantes relacionadas no Parecer nº 01/DPA/FCP/MinC/2010 da Fundação Cultural Palmares;
2. Em relação à fauna, apresentar justificativa para realização de amostragem de pequenos mamíferos voadores com esforço amostral inferior ao aprovado no Plano de Trabalho;
3. Reapresentar levantamento sobre o status de conservação de espécies, para os grupos que foram assim classificados, levando-se em consideração a Lista Oficial do MMA, publicada em 2008 (já que para alguns grupos, esta classificação foi feita com base na lista de 2003). Esta listagem deverá destacar as espécies consideradas em algum risco de conservação e que podem sofrer impactos diretos devido à instalação e operação do empreendimento;
4. Apresentar, tão logo esteja concluído, relatório conclusivo sobre as espécies que ainda se encontram em fase de identificação. Ressalta-se que deverá ser apresentada também conclusão sobre o incremento no número total de espécies, bem como se estas se encontram em risco de conservação;
5. Apresentar para análise, relatório de campanha de ictiofauna e invertebrados aquáticos, a ser realizada antes da emissão da Licença de Instalação. Ressalta-se que as coletas devem ser precedidas da aprovação de Plano de Trabalho e da emissão da Autorização de Coleta e Captura de fauna, a ser emitida pelo IBAMA;
6. Ressalta-se que durante a fase de instalação do empreendimento, deverão ser realizadas ações de afugentamento de fauna. Nas frentes de desmatamento deverão ser instalados centros provisórios de triagem de animais que necessitem de cuidados veterinários devido a acidentes. Estas atividades de afugentamento e triagem devem ser coordenadas por profissionais habilitados.



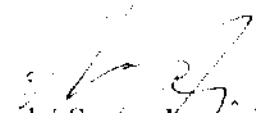
7. Apresentar concordância, ou compromisso do empreendedor, VALEC, em transformar as áreas citadas no quadro abaixo em RPPN, passando a ser o responsável por sua conservação;
8. Apresentar proposta para manutenção do acesso à água em todas as propriedades onde a ADA vai tangenciar os cursos d'água, em especial onde há previsão de alargamento da faixa de domínio para inclusão da APP de cursos d'água, no âmbito do Programa de Compensação para as Emissões de Carbono;
9. Incluir outras áreas apontadas como relevantes para a fauna silvestre para que sejam transformadas em unidades de conservação, destacando as áreas 1 a 5 no Tocantins e áreas 6, 10, 12, 15, 16, 18 e 19 na Bahia.
10. Dentro do Programa de Recuperação de Áreas Degradadas, apresentar sub-programa específico para recuperação, proteção e preservação para os ambientes alagadiços presentes ao longo da ADA, como forma de preservar ambientes importantes para a preservação e reprodução de espécies da fauna dependentes desse ambiente.
11. Apresentar detalhamento sobre as 212 obras de arte especiais mencionadas na caracterização do empreendimento, definindo-as, indicando a localização, distância das sedes urbanas e/ou aglomerados urbanos: população residente, no mínimo;
12. Apresentar a identificação e localização de todas as interceptações da ferrovia;
13. Apresentar as interferências previstas na Área de Influência Indireta pelo empreendimento no que se refere aos locais de infra-estrutura de saneamento, dutos, transmissão e distribuição de energia elétrica e telecomunicações e sua caracterização, bem como as informações com respeito às necessidades de relocação das estruturas existentes e construção/substituição de estruturas atingidas;
14. O valor de 100m³/s de vazão máxima para instalação de bueiros deve ser revisto de modo que rios com vazões menores também sejam contemplados com obras-de-arte-especiais. Sendo assim, juntamente com o projeto executivo deve ser apresentada uma lista de todos os corpos hídricos interceptados contendo as seguintes características: vazões médias e máximas, largura e a caracterização da mata ciliar;
15. A VALEC deverá encaminhar um maior detalhamento da porção final do trecho, e o seu ponto final exato;
16. Nas fases de instalação e operação da ferrovia, as ações de mitigação da geração de particulado devem estar previstas nos programas ambientais;
17. Detalhar no projeto básico os processos construtivos de drenagem, visando a minimização dos impactos nas APPs e nos corpos hídricos causados pelos serviços de terraplanagem, principalmente no Rio Palmas, Rio de Contas e Rio São Francisco;
18. Elaborar análise com informações de estações pluviométricas que caracterize melhor o regime de chuvas na Bacia Hidrográfica do Atlântico/Leste;
19. Apresentar o marco zero do programa de monitoramento de qualidade das águas, contemplando todos os parâmetros constantes no Termo de Referência, bem como dos rios intermitentes que não foram amostrados no EIA;
20. Em relação ao levantamento dos títulos minerários apresentados no escopo do EIA/RIMA, o empreendedor deverá considerar a legislação vigente e avaliar cada caso, uma vez que vários processos que foram identificados nos limites da Área de influência Direta, estão em trâmites burocráticos em fases distintas no DNPM;
21. Os locais de jazimento deverão vir descritos no âmbito dos programas ambientais, devendo cada área ser submetida ao processo de licenciamento ordinário, não sendo avaliada sua viabilidade ambiental no escopo do EIA/RIMA avaliado;
22. O empreendedor e a equipe de topografia devem avaliar o local onde será proposto o traçado definitivo, uma vez que dependendo da unidade geomorfológica, e sua composição, pode acarretar em maiores problemas geotécnicos que podem vir até a inviabilizar o traçado em determinado local;



23. As tecnologias que forem propostas na construção das obras de arte especiais traçado comum devem levar em consideração o ambiente onde está inserido o empreendimento, avaliando a geomorfologia e geologia que definem os grandes corredores hídricos e de vegetação na região;
24. Deverão ser mapeados em detalhe as manchas de solos inservíveis para o uso na construção civil no sentido de se definir as áreas de bota-fora, jazimento e definição de traçado, impactando menos o ambiente afetado e proporcionando a melhor aplicabilidade nas ações propostas de mitigação e monitoramento dos impactos a serem gerados.
25. Considerar quando da elaboração dos programas ambientais propostos, os diferentes tipos de solo quanto as suas características como coesão, textura, plasticidade, compactação, PH, umidade dentre outros parâmetros;
26. Todas as áreas já identificadas no EIA/RIMA com alguma vulnerabilidade em relação aos aspectos físico, bem como outras a serem identificadas, deverão ser consideradas quando do detalhamento dos programas ambientais propostos.
27. Todos os programas deverão ser detalhados de maneira executiva, com os seus devidos cronogramas de atividades, no Plano Básico Ambiental, como subsídios à emissão da Licença de Instalação.
28. Considerar os impactos relacionados às alterações nos níveis de ruídos e vibrações, assim como a previsão de monitoramento desses impactos junto às medidas mitigadoras relacionadas à fauna e as cavernas em seus Programas Ambientais;
29. Descrever os riscos de comprometimento dos serviços públicos (sobrecarga), tais como de saúde, educação e segurança pública, e propor em programa específico as alternativas para mitigação destes problemas, apresentando ainda propostas de parcerias junto aos órgãos envolvidos nestes setores;
30. No programa de Proteção Contra Erosão, deverão ser utilizadas, preferencialmente, espécies nativas na revegetação de taludes.

É o Parecer.

Brasília, 15 de março de 2010.


André Santos Junqueira

Analista Ambiental


Daniel Santos Pinho

Analista Ambiental


Laura Maria Silva Magalhães

Analista Ambiental


Lúcio Lima da Mota


Técnico Especializado

EM BRANCO

OF. 0225 /2010 - VALEC/PRESI

Brasília, 16 de março de 2010

A Sua Senhoria o Senhor
Pedro Alberto Bignelli
Diretor de Licenciamento Ambiental
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
Setor de Clubes Norte, Trecho 2 – Ed. Sede do IBAMA, Bloco "A", Térreo
70.800-900 – Brasília - DF

Fl. 756
Proc.: 2552108
Rub.: 

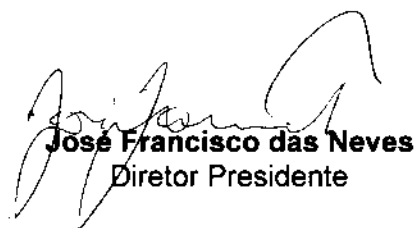
Assunto: Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) – Encaminha cópias de manifestações de órgãos intervenientes.

Senhor Diretor,

Dando continuidade ao processo de licenciamento ambiental da Ferrovia em epígrafe, encaminhamos cópias dos seguintes documentos:

- Manifestação do IPHAN (Ofício nº 033/10 – CNA/DEPAM/IPHAN e respectiva Informação Técnica 026/2009 – CNA/DEPAM/IPHAN), referente ao patrimônio arqueológico.
- Manifestação do Instituto Natureza do Tocantins – NATURATINS (Ofício 367/2010/PRESI/NATURATINS), referente à implantação da FIOL dentro dos limites da APA Lago de Peixe / Angical.
- Manifestação do INCRA (Ofício INCRA/DT nº 16/2010), referente à possível interferência com projetos de assentamento e com áreas tradicionalmente ocupadas por comunidades remanescentes de quilombolas.
- Manifestação da FUNAI (Ofício nº 122/2010/DPDS-FUNAI-MJ), referente possíveis interferências do empreendimento com terras ou povos indígenas.

Atenciosamente,

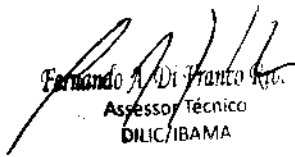

José Francisco das Neves
Diretor Presidente

MMA - IBAMA
Documento:
02001.000585/2010-63

Data: 16/03/2010

A CONTRA,
Joilson.

17/03/2016.


Fernando A. Di Franto Esp.
Assessor Técnico
DILIC/IBAMA

AO ANALISTA
DANIEL S.

para mensuracoes

31/3/16
Tatiana Vel

Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transporte
CONTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA



MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN

DEPARTAMENTO DO PATRIMÔNIO
MATERIAIS E ISOTÓPICOS
SBN Quadra C1, Ed. Imbuizinho
70.040-904 Brasília - DF. Tel. (051) 3414 42.46/28
Fax: (61) 3414 6285 e http://www.iphan.gov.br

Fl.	154
Proc.	2552/08
Rub.	<i>[assinatura]</i>

Brasília, 25 de Janeiro de 2010

Ofício nº 033/10 - CNA/DEPAM/IPHAN

Vossa Senhoria o Senhor

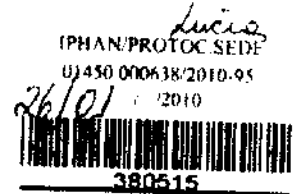
José Francisco das Neves

VALEC - Engenharia Construções e Ferrovias S.A.

Suzano 03 - Lt. A, 1º Andar - Edifício Núcleo dos Transportes

Sala 1130

C.P. 70049-000 Brasília-DF



Assunto: EIA/RIMA da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FI-334) - Itacurupolis 2010
Ihêus (BA) - Protocolo: 01450 000351/2010-65

Senhor Presidente,

*A GEADMBL
Plano de controle
& fiscalização
EJA 02/02/10
José Francisco das Neves
Diretor-Presidente*

Em resposta ao Ofício nº 006/2010 - VALEC/PRESL de 05/01/2010, Vossa Senhoria encaminha o EIA/RIMA do empreendimento em epígrafe, informo que o anexo de trabalho apresentado resultou na sua adequação à legislação de proteção ao patrimônio arqueológico, portanto, o empreendimento está apto a obter a Licença Prévia junto ao IBAMA no que se refere às questões legais do patrimônio arqueológico.

Dando continuidade ao processo de licenciamento ambiental, incluindo restringindo as questões de âmbito da arqueologia, importante ressaltar as recomendações que surgem, uma vez que a área de influência do empreendimento constitui-se da presença de núcleos urbanos em seu entorno e é notadamente rica em sítios arqueológicos e em patrimônio material e imaterial que podem ser, de alguma forma, afetados pela atividade do empreendimento.

1) elaboração de um Projeto de Prospeção e Resgate Arqueológico que incorpore os aspectos antropológicos e etnohistóricos, referente às Áreas de Influência Direta e Indireta do empreendimento, que será objeto de análise pelo IPHAN para publicação de Portaria de Permissão de Pesquisa, conforme previsto na Portaria IPHAN nº 230 de 17/12/2009;

2) elaboração de um Projeto de Educação Patrimonial que incorpore os aspectos antropológicos e etnohistóricos, referente a Áreas de Influência Direta e Indireta do empreendimento, que possa abranger as comunidades atingidas e os trabalhadores das obras;

3) Prognóstico dos impactos potenciais do empreendimento sobre o patrimônio Arqueológico-Cultural e, com base na avaliação elaborada, propor medidas mitigatórias e compensatórias em razão dos possíveis impactos a eles causados;

4) realização de projeto de implantação de duas formas de curadoria: entossomaterialmente, resgates resgatados, uma no Corantim e outra na Bahia; para preservação do acervo etnohistórico e das pesquisas arqueológicas e etnohistóricas e da cultura imaterial dos povos pletérios e suas famílias, destaque para a preservação dos modos de fazer tradicionais das áreas de influência direta e indireta do empreendimento;

EM BRANCO

3. elaboração de um Programa para disponibilizar na Internet os resultados dos referidos estudos, acessível às comunidades do entorno, em salas especiais localizadas nas instituições de curadora endosso institucional - selecionadas e desenvolvimento de um Programa de Inclusão Digital de forma que as comunidades das áreas de influência direta do empreendimento tenham condições de acessar os estudos supracitados.

Intorno que tais exigências são imprescindíveis para que o processo de Licenciamento Ambiental do empreendimento em epígrafe possa garantir, também, que o patrimônio cultural presente no local possa ser devidamente protegido.

Atenciosamente,

Rogério José Dias

Rogério José Dias
Coordenador de Pesquisa e Licenciamento Arqueológico
CNA/DEPAM/IPHAN

Fl.	758
Proc.:	2552/08
Rub.:	<i>[assinatura]</i>

EM BRANCO

Fl. 259
Proc.: 2552/08
Rub. *[assinatura]*



Serviço Público Federal
Ministério da Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Centro Nacional de Arqueologia

Informação Técnica no. 026/2009 – CNA/ DEPAM/ IPHAN

Brasília, 25 de Janeiro de 2010

Para: Rogério José Dias
Coordenador de Pesquisa e Licenciamento Arqueológico

Assunto: EIA RIMA da Ferrovia de Integração Oeste – Leste (FF-334) Trecho Figueirópolis (TO) e Ilhéus (BA)

Referência: Protocolo 01450/000351/2010-65

Empreendedor	VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A
Arqueólogo Responsável	Francesco Palermo Neto
Extensão	1.500 km

Senhor Coordenador,

A presente Informação Técnica analisa o relatório referente aos estudos arqueológicos realizados em razão do traçado da Ferrovia de Integração Oeste – Leste (FIOL) que se estende entre os municípios de Figueirópolis (TO) e Ilhéus (BA), com aproximadamente 1.500 km de extensão.

Segundo relato, o traçado preferencial escolhido não intercepta nenhuma terra indígena, nem qualquer área quilombola. O grau de interferência a atingir populações na região dependerá menos dos potenciais impactos econômicos da ferrovia do que da aplicação de políticas públicas para o atendimento às necessidades específicas desses grupos. Isto significa, concluir os estudos arqueológicos que estas populações continuarão seu desenvolvimento, segundo suas decisões e tradições, sem influência da ferrovia.

A Área de Influência da Ferrovia Oeste Leste está definida a oeste pelo município de Figueirópolis (TO); e a leste pelo município de Ilhéus (BA). Estende-se por 1.483 km e caracteriza-se pela acentuada diversidade entre as seis regiões que a compõe: Sul Tocantinense, Oeste Baiano, Baixo do São Francisco, Serra do Espinhaço, Médio Rio de Contas e Mata Atlântica.

A pretensão é obter a Licença Prévia junto ao IBAMA e, apresentar a seguir os estudos apresentados quanto às questões ainentes a arqueologia.

Diagnóstico Arqueológico

Consta na folha 37 do trabalho apresentado *[assinatura]* as informações já existentes e envia pesquisadores à região para confirmar e planejar os levantamentos e eventuais resgates.

As pesquisas arqueológicas realizadas e as que estão em desenvolvimento na região indicaram a existência de um valioso patrimônio arqueológico. Nos municípios que integram a região de influência na cidade de Ilhéus.

[assinatura]

EM BRANCO

Cavernas Presentes no Traje	<p>sejam identificados um total de 53 sítios arqueológicos sendo 26 indicados no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e 24 sinalizados na bibliografia consultada. Com exceção do Estado da Bahia, existem 144 sítios arqueológicos sendo 97 sinalizados no IPHAN e 47 indicados em outras fontes.</p> <p>13. <u>Existem sítios arqueológicos na região?</u></p>
Levantamento Assistemático na Área Afetada	<p>Segundo relato, em segundo plano, haverá irrisatoriamente diferenciado do ponto de vista ambiental, em razão da possibilidade das cavernas guardarem no seu interior vestígios arqueológicos e paleontológicos, além de ocorrências minerais e biológicas de grande relevância.</p> <p>O levantamento do Potencial Arqueológico compreendeu uma etapa de Pesquisa Bibliográfica e Cartográfica que objetivava identificação de possíveis locais de pastagem e de assentamento realizados por populações antigas. Foram utilizadas diversas fontes, como os relatos de viajantes, relatórios de pesquisas anteriores, cartas, mapas, imagens de satélites, entre outras. A etapa de campo foi feita durante os meses de novembro/2008, no qual foram percorridas as estradas do interior (ramais), para atingir núcleos habitacionais, vilas, comunidades, casas isoladas, etc. Foram entrevistadas cerca de 100 pessoas mais velhas desses locais ou seus descendentes, buscando referências sobre relatos de vestígios arqueológicos encontrados (machados de pedra, cerâmicas, betijas, amoladores, alcerces, etc). A paisagem foi objeto de observação para identificar lugares adequados para o assentamento de populações antigas, e também da presença de material arqueológico na superfície, o que caracterizaria um sítio arqueológico pois toda a área é muito rica em testemunhos históricos e pré-históricos. Os locais visitados foram georeferenciados, com o auxílio de um GPS (GARMIN, Modelo 70).</p>
Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico - O Contexto Etnohistórico e Arqueológico Regional	<p>Faz referência sobre os primeiros habitantes da região de influência os povos indígenas. Após a chegada dos portugueses no século XVI e o início da colonização do território brasileiro, diversas tribos foram deslocadas para o interior. Paralelamente a esse movimento de deslocamento existiu a captura de índios visando a sua utilização como escravos.</p>
Identificação do Patrimônio Arqueológico Levantamento - Rio de Contas e Jussipe	<p>O tópico retrata a ocupação histórica da região afetada pelo empreendimento e seus contextos relativamente às atividades humanas desenvolvidas na região.</p> <p>Sítios Identificados</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Baeta Linceo lascado; 2) Abimbiqúe Linceo lascado; 3) Palma Linceo lascado; 4) Casa de Felha Linceo lascado; 5) Pilões de Curra Linceo lascado; 6) Canavial Linceo lascado; 7) Encosta Linceo lascado; 8) Escorpiao Linceo lascado; 9) Dos Bichos Linceo lascado; 10) Casavel Linceo lascado; 11) Caracó Linceo lascado; 12) Maracônio Cerâmico / Artístico; 13) Pilões de Baixo Cerâmico / Espiguaran; 14) Estrada Real Histórico; 15) Caverna Histórico / Minegação;



EM BRANCO

Fl. 761
 Proc.: 2552/08
 Rub. *ar*

Identificação do Patrimônio Arqueológico - Levantamento	Camamu - Itacaré
	16) Carneleira Histórico / Fazenda e Posses,
	17) Larangeiras Histórico / Fazenda,
	18) Tabua Histórico / Fazenda
	Sítios Identificados
	1) Camamu 01 Histórico Faiança portuguesa, cerâmica vermelha e vidrada.
	2) Camamu 02 Histórico Faiança fina (bico algal, ânimo, ânimo e ânimo), cerâmica vidrada.
	3) Ladeira do Guarana Pré Colonial Cerâmica tipiguarani
	4) Engenho da Princesa Isabel Histórico Telhas e molhos, muro de pilaz.
	5) Camamu 03 Histórico Cerâmica vermelha e vidrada,
	6) Camamu 04 Histórico Cerâmica vermelha.
	7) Santa Ines Histórico Faiança portuguesa, molhos, telhas maciças, jesuítica .
	8) Pedreira Histórico Faiança portuguesa e cerâmica vermelha.
	9) Pedra Rasa 01 Pré Colonial Cerâmica tipiguarani pintada, faiança portuguesa, cerâmica vermelha e vidrada.
	10) Pedra Rasa 02 Pré Colonial Cerâmica tipiguarani pintada.
	11) Pedra Rasa 03 Pré Colonial Cerâmica tipiguarani pintada.
	12) Engenho Quatingo Histórico Ruínas de engenho de moagem.
	13) Engenho Rio de Coatas Histórico Ruínas de engenho de moagem.
	14) Sere Estrelo Histórico Gres, faiança fina, cerâmica vermelha e telhas, molhos e alicerces.
	15) Jeribucacu Histórico Barragem de pedra seca
	16) Fazenda de Cacau Arquitetura Tradicional Barragens e depósito.
	17) Ocorrência 01 Histórico Faiança portuguesa, cerâmica vermelha e vidrada.
	18) Ocorrência 02 Histórico Possíveis alicerces.
	19) Ocorrência 03 Histórico Vidro (fundo de garrafa)
	20) Ocorrência 04 Histórico Cerâmica vermelha.
	Gruta do Boque (BA CS 07 e BA 22) Ituaçu Pinturas 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000
	Gruta de Mandiaguá (BA-RS 02 e BA 33) Serra Solta Pinturas, faiança e cerâmica / 26-05/1967
	Gruta do Morro das Porteiras (BA-RC 01 e BA 34) Serra Solta Pinturas, faiança e cerâmica / 26-05/1967
	Gruta do Morro dos Brejos Pinturas 26-05/1967
	Gruta do Morro Pintado nº 1 (BA-RC 11 e BA 40) Serra Solta Pinturas 26-05/1967
	Gruta do Morro Pintado nº 2 (BA-RC 12 e BA 41) Serra Solta Pinturas 26-05/1967
	Gruta da Serra da Gramma (BA-CS 13) Micóglif Pinturas
	Gruta de Lagedinho - Pinturas 1964
	Gruta do Laranjeiro Ituaçu Pinturas 1964
	Gruta da Ricarda Ituaçu Pinturas 1964
	Gruta do Moreço Ituaçu Pinturas 1964
	Gruta da Mesquita Ituaçu Pinturas 1964
	Gruta do Urubu Ituaçu - 1964
	Gruta do Tupã Ituaçu Pinturas 1964
	Gruta da Mangabeira Ituaçu - 1964
	Gruta do Morro do Urubu Ituaçu - 1964
	Gruta de Arrasta Saco Ituaçu - 1964
	Gruta do Morro da Cal Ituaçu Pinturas 1964
	Gruta do Candeias Ituaçu Pinturas 1964
	Gruta da Cabocla Ituaçu (Pau) Pinturas 1964
	Inscrições das Cunhambelas Ituaçu - 1964
	Inscrições do buracão Ituaçu - 1964
	Inscrição da água preta Ituaçu - 1964
	Inscrições das Moendas Ituaçu - 1964
	Inscrições das Cidades Abandonadas Serra do Sincora - 1964
	Inscrições da Bucaina Ituaçu (Bicudo) - 1964
	Inscrições de Passagem Gramma Ituaçu - 1964
	Inscrição do Morro do Ouro Barra da Estiva - 1964

Sítios Rupestres Levantados por Valentin Calderon - Bahia

[Handwritten signature]

EM BRANCO

Fl. 162
Proc.: 2552/07
Rub.: *[assinatura]*

Sítios Arqueológicos Cadastrados

Inscrição da Facheirinha Ituaçu - 1964
Riacho de Água Preta Ituaçu Pinturas 1964

Nos SGPA/IPHAN, oficialmente, existem 1162 sítios arqueológicos cadastrados nos Estados do Tocantins e Bahia. Nos municípios que integram a Área de Influência no Estado do Tocantins, foram identificados um total de 85 sítios arqueológicos (sendo 29 no SGPA/IPHAN e 24 assinalados na bibliografia consultada). Com relação ao Estado da Bahia, nos municípios que compõe a área de influência, existem 143 sítios arqueológicos (sendo 98 cadastrados no SGPA/IPHAN e 45 indicados em outras fontes), conforme tabela constante nos itens Tabela 5.3.102 e 5.3.103, assim como a Figura 5.3.48.

Vale destacar que as informações referentes aos sítios arqueológicos não cadastrados no SGPA, foram obtidas através de relatórios de pesquisa, teses e dissertações, publicações de divulgação científica, além de descobertas fortuitas durante a realização de levantamento de campo.

A equipe de arqueologia teve a oportunidade de verificar diversos sítios ainda não registrados no SGPA/IPHAN que, segundo relato, apesar dos pesquisadores já terem enviado os dados para o IPHAN os dados não foram atualizados. O objetivo principal dos trabalhos de campo foi de proporcionar o eixo da futura Ferrovia visando localizar indícios arqueológicos que ainda não haviam sido visitados por outros pesquisadores.

Impactos Sobre os Bens Culturais

Nos municípios da Área de Influência do Empreendimento existem dois bens materiais tombados pelo IPHAN, indícios inseridos no Livro Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico e localizados no estado da Bahia: 1) a Capela de Nossa Senhora de Santana, localizada no município de Ilheus, no Estado de Bahia; 2) Mangabeira, localizada no município de Ituaçu.

O Censo Cultural da Bahia também registra, na Área de Influência, além dos bens listados pelo IPHAN, doze bens representativos protegidos por tombamentos, os quais diferentemente dos tombamentos realizados pelo IPHAN, são de natureza municipal ou estadual. Os doze bens tombados identificados no censo estão distribuídos em quatro municípios de AL, a saber: Aurelino Leal, Caculé, Ilheus e Ilhéus. Caculé, com oito sítios registrados, é a cidade com o maior número de bens tombados.

Cabe ressaltar o relato: Na medida em que o traçado da Ferrovia Leste Oeste não intercepta nenhum dos bens tombados presentes nos municípios descritos acima, a implantação e a operação da Ferrovia não implicam impactos negativos na preservação e na conservação física desses bens. No que se refere ao valor cultural destes bens materiais, uma vez preservado o patrimônio físico, não há como estabelecer qualquer relação de impacto - positivo ou negativo - sobre o seu valor cultural.

O patrimônio imaterial da Área de Influência é bastante diversificado, segue relato. Diferentemente do patrimônio cultural material imóvel, descente acima e presente em localidades específicas, o patrimônio cultural imaterial inclui práticas, representações e expressões presentes em diversos municípios e regiões. Os bens materiais representativos abrangendo a Área de Influência incluem a capoeira, o carnaval, festas juninas, reisado, benzeduras, rezadeiras, quadrilha e romarias.

[assinatura]

EM BRANCO

Cabe ressaltar o relato: Na medida em que a implantação da Ferrovia Leste Oeste não atinge locais tradicionais de celebração de eventos religiosos, não há como estabelecer qualquer relação de impacto – positivo ou negativo – sobre o patrimônio imaterial existente na Área de Influência.

Além disso, ao contrário do que ocorre com o Patrimônio Imaterial, os potenciais impactos sobre o Patrimônio Arqueológico são importantes e devem ser tratados a parte.

Cabe ressaltar o relato: Os levantamentos efetuados para o reconhecimento local demonstraram a existência de sítios na Área de Influência, o que faz prever que, potencialmente, existirão sítios na faixa de construção da futura Ferrovia, que merecerão levantamentos detalhados e, possivelmente, salvamentos. Para tanto, na fase de implantação do empreendimento, a atividade de detalhamento do Projeto de Engenharia deverá ser seguida imediatamente pela pesquisa arqueológica, seguindo as picadas abertas para locação do eixo pelas equipes de topografia. A limpeza do terreno (desmatamentos e remoção do solo superficial), que precede as obras propriamente ditas, só poderá ter início após a liberação de cada trecho estudado pela equipe responsável pela pesquisa e salvamento arqueológico, obedecendo ao Plano que foi aprovado pelo IPHAN.

6. A seguir, apresento resultado da análise da conformidade do relatório às determinações da Portaria 280/02, de 17 de dezembro de 2002, que versa sobre a obrigatoriedade de procedimentos para obtenção de licenças ambientais e compatibilizá-las com os estudos preventivos de arqueologia.

Fase de Obtenção de Licença Prévia (EIA-RIMA)

Art. 1º. Nessa fase, deve-se proceder a contextualização arqueológica e etnohistórica da área de influência do empreendimento, por meio de levantamento exaustivo de dados secundários e levantamento arqueológico de campo. (Atendido)

Art. 2º. No caso de projetos afetando áreas arqueologicamente desconhecidas (potencialmente desconhecidas que não permitam inferências sobre a área de intervenção do empreendimento), deverá ser providenciado levantamento arqueológico de campo pelo menos em sua área de influência direta. Este levantamento deverá contemplar todos os compartimentos ambientais significativos no contexto geral da área a ser implantada e deverá prever levantamento prospectivo de sub-superfície. No caso em análise, o trabalho apresentado permitiu inferências sobre a área de intervenção do empreendimento e suas conclusões possibilitaram a apresentação de uma proposição de estudos que decorrem de sua ligação com outras fontes já reconhecidas e insuadas como verdadeiras, a exemplo dos sítios cadastrados no CNSA-IPHAN, que advieram de estudos extensos e aprovados pelo IPHAN). É mais considerando que nesta fase do licenciamento ambiental não é imperativo que o empreendimento tenha continuidade, ou seja, pode haver rompimento ou desistência de sua continuidade, cumpre apenas mencionar outro elemento de extrema importância neste caso específico, a Carta de Lanzarote, Art. 5º que versa: *Em arqueologia, o conhecimento é amplamente tributário da intervenção científica do sítio. A intervenção no sítio abarca uma série de métodos de pesquisa, como a exploração não destrutiva até a escavação integral passando pelas sondagens limitadas e levantamentos por amostragem.*

A coleta de informações sobre o patrimônio arqueológico deve ter como princípio norteador a não destruição das evidências arqueológicas, além do necessário, para garantia da proteção ou dos objetivos da investigação científica. Deve-se



EM BRANCO

Fl. 764
Proc.: 2552108
Rub.: <i>ar</i>

encorajada, sempre que possível, a utilização de métodos de intervenção não destrutivos, tais como observações aéreas, por superfície, sabaquiditas, coletas sistemáticas, levantamentos, sondagens, preferencialmente a extração integral.

A escavação implica sempre uma escolha de dados do que serão registrados e conservados as custas da perda de outras informações e, eventualmente, da destruição total do monumento ou sítio. A decisão de escavar deve ser tomada somente após madura reflexão.

As escavações devem ser executadas de preferência em sítios e monumentos condenados a destruição, devido a projetos de desenvolvimento que alterem a ocupação e o uso do solo, em razão de pilhagem, ou da degradação causada por eventos naturais.

1 - O resultado final esperado é um relatório de caracterização e avaliação da situação atual do patrimônio arqueológico da área de estudo, sob a rubrica Diagnóstico. (Atendido)

Art. 3º A avaliação dos impactos do empreendimento do patrimônio arqueológico regional será realizada com base no diagnóstico elaborado, na análise das cartas ambientais temáticas (geologia, geomorfologia, hidrografia, declividade e vegetação) e nas particularidades técnicas das obras. (Atendido)

Art. 4º A partir do diagnóstico e avaliação de impactos, deverão ser elaborados os Programas de Prospecção e de Resgate compatíveis com o cronograma das obras e com as fases de licenciamento ambiental do empreendimento de forma a garantir a integridade do patrimônio cultural da área. (Atendido)

Considerações Finais:

O trabalho apresentado sugere uma área expressivamente rica do ponto de vista arqueológico, pois se tratar de estratos não intervencionados, é possível que o alto potencial arqueológico seja ainda maior, visto que o apresentado no trabalho elaborado pela equipe de arqueologia.

Sob o aspecto da Portaria 230/02, o trabalho apresentado está coerente com o processo de licenciamento ambiental quando determina a necessidade de compatibilizar as fases de obtenção de licenças ambientais com os estudos preventivos de arqueologia. Portanto, opto a obter a licença prevista.

Dando continuidade ao processo de licenciamento, previamente à obtenção da licença de instalação do empreendimento, que não seja apresentado um Programa de Prospecção e Resgate Arqueológico que envolva salvamento dos vestígios e intervenções sistemáticas e intensivas e de Educação Patrimonial.

Ressalto a importância de manter a área de impacto do empreendimento íntegra, de que os trabalhos prospectivos e resgate arqueológico sejam aprovados pelo IPHAN e executados pela equipe arqueológica, assim versa a legislação de proteção ao patrimônio arqueológico.

Atenciosamente,

Rita de Cássia Miranda Zani de Moraes
Rita de Cássia Miranda Zani de Moraes

CID: 10-7626
CEP: 01508-900
C/OS. DE PASADISSA

EM BRANCO

Fl.	765
Proc.:	2552108
Rub.:	



GOVERNO DO ESTADO DO TOCANTINS
INSTITUTO NATUREZA DO TOCANTINS - NATURATINS

Ofício nº. 367/2010/PRESI/ NATURATINS

Palmas, 09 de março de 2010.

A Sua Senhoria o Senhor

ANTONIO DE PÁDUA SOARES MARQUES

Chefe de Gabinete do Governador

Palmas - TO

Assunto: **Ofício nº. 0211/2010/CGG**

Senhor,

Em resposta ao Ofício em epígrafe, o qual faz referência ao Ofício 0031/2010 – VALEC/PRESI, informamos que este Instituto é favorável a instalação do empreendimento nos limites da referida APA, tendo em vista ser empreendimento de Utilidade Pública, contudo ressalvado o cumprimento das devidas medidas mitigadoras e compensatórias que devem ser estabelecidas face a referida intervenção na Unidade de Conservação de Uso Sustentável.

É por oportuno ressaltar que as intervenções nos limites da APA, deverão ser informadas a este Instituto mediante relatório circunstanciado.

Sendo só o que impõe o momento, agradece-se a atenção dispensada.

Respeitosamente,


Sônia Bete Bucar
Presidente

EM BRANCO



Fl.	766
Proc.	2552108
Rub.	

Ofício nº 0211/2010/CGG

Palmas, 02 de fevereiro de 2010.

A Sua Excelência o Senhor
STALIN BEZE BUCAR
 Presidente do Instituto Natureza do Tocantins - NATURATINS
 Palmas - TO

Assunto: Encaminhamento de documento.

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Senhoria o Ofício nº 0031/2010, da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., para análise e providências.

Atenciosamente,


ANTONIO DE PÁDUA SOARES MARQUES
 Chefe de Gabinete do Governador

URGENTE

ANÁLISE E RETORNO

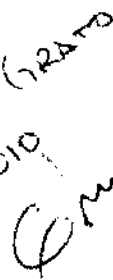
AO SANTÍSSIMO


PARA RESPOSTA AO

SOLICITANTE E MANIFESTAÇÃO

AO PRESIDENTE - GRATO

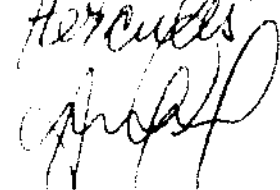
03/02/2010




 Cláudio Marques
 Chefe de Gabinete
 NATURATINS

1/ Cópia p/ CABOS JAWGER

DLIAM 03/02/2010

Ap/ Juridico / manifestação
 Dr. Hercúles


EM BRANCO

VALEC



**MINISTÉRIO
DOS TRANSPORTES**



Qualidade Total

Fl.	767
Proc.:	2552/08
Rub.:	

OF 00000000/2010 - VALEC/PRESI

Brasília, 08 de janeiro de 2010

A Sua Senhoria o Senhor
Carlos Henrique Amorim
Governador do Estado do Tocantins
Palácio Araguaia - Praça dos Girassóis
CEP 77 001-900 - Palmas - TO

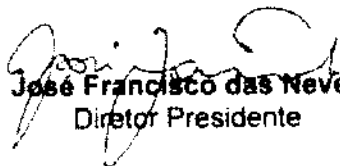
Assunto: Solicita manifestação favorável à implantação da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (EF-334) dentro dos limites da APA Lago de Peixe / Angical.

Senhor Governador,


Seguindo orientações do IBAMA/Sede, órgão licenciador do empreendimento em epígrafe, e considerando a imensa importância estratégica da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) para o desenvolvimento nacional e do Estado do Tocantins, solicito V. empenho no sentido de nos enviar, com a maior brevidade possível, uma manifestação favorável à sua implantação dentro dos limites da APA Lago de Peixe / Angical, devidamente assinada pelo responsável legal por essa unidade de conservação.

Informo que a faixa de domínio da FIOL ocupará, de forma descontínua, apenas 186ha no extremo norte da APA e que seus impactos negativos serão plenamente compensados pelos programas de proteção da flora, plantios compensatórios, compensação pela emissão de gases do efeito estufa, comunicação social, e educação ambiental (Ver RIMA em anexo).

Atenciosamente,


José Francisco das Neves
Diretor Presidente

EM BRANCO

Fl. 766
Proc.: 2552106
Rub. 



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO AGRÁRIO
INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA
DIRETORIA DE OBTENÇÃO E IMPLANTAÇÃO DE PROJETOS DE ASSENTAMENTO - DT
SBN, Edifício Palácio do Desenvolvimento, 16º andar
70.057-900 Brasília/DF
(61) 3411-7125 ; www.incra.gov.br

Ofício INCRA/DT/Nº 16 /2010

Brasília, 15 de março de 2010.

A sua Senhoria o Senhor
JOSÉ FRANCISCO DAS NEVES
Diretor Presidente
Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias S/A
SAN - QD. 03 - Lt A Sala 11.00
Brasília - DF

Assunto: **Resposta Ofício 1207/2009 – VALEC/PRESI**


Senhor Diretor,

Em atendimento ao **Ofício 1207/2009 – VALEC/PRESI** que solicita informação sobre a incidência de projetos de assentamentos, bem como áreas tradicionalmente ocupadas por comunidades remanescentes de quilombolas, da Ferrovia Oeste – Leste no trecho de Figueirópolis/TO para Ilhéus/BA, informamos que foram identificadas sobreposições de Projetos de Assentamento na área de influência e no traçado.

Assim, encaminhamos Informação INCRA/DFG2 nº 22/2009 que trata do relatório elaborado pela Coordenação Geral de Cartografia, por meio da qual anexa mapas de situação, neste caso se faz necessário uma análise mais apurada da interferência da obra, cuja providência já foi tomada por esta Diretoria, encaminhando às Superintendências Regionais do INCRA nos Estados de Tocantins e Bahia para esse fim.

Desta forma, comunico que o INCRA não se opõe à liberação da Licença Prévia e, que para a Licença de Instalação se faz necessária uma análise do impacto sócio-econômico das famílias atingidas pelo empreendimento, bem como o atendimento de ações mitigadoras em relação a obra.

Atenciosamente,


Celso Lisboa de Lacerda
Diretor e Coordenador do GTPAC

EM BRANCO



Fl.	769
Proc.	2552/08
Rub.	<i>[assinatura]</i>

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
Fundação Nacional do Índio
Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável
SEPS 702/902 - Ed. Lex, 2º andar. Cep.: 70340-904 - Brasília-DF
Fone: (61) 3313-3533 - Fax: (61) 3313-3854 - e-mail: dpds@funai.gov.br

OFÍCIO Nº 122/2010/DPDS-FUNAI-MJ

Brasília, 15 de março de 2010.

A Sua Senhoria o Senhor
PEDRO ALBERTO BIGNELLI
Diretor de Licenciamento Ambiental - DILIC
SCEN Trecho 2, Ed. Sede do IBAMA
70.818-900 - Brasília - DF
Telefone: (61) 3316-1282
Fax : (61) 3225-0564

Assunto: **Ferrovia de Integração Oeste Leste (EF 334)**
Referência: Processo Funai nº 08620.003053/09; Processo nº 02001.002052/2008-00

Senhor Diretor,

1. Em referência ao licenciamento ambiental da Ferrovia Oeste Leste (EF-334), especificamente no trecho compreendido entre o município de Figueirópolis, Tocantins, e o município de Ilhéus, na Bahia, esclarecemos que a única referência ao componente indígena presente no Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) encaminhado por meio do Ofício nº 1205/VALEC/PRESI, de 02/12/09, é a reproduzida abaixo:

“Os grupos indígenas são os Pankaru (Serra do Ramalho – BA) e os Tupinambás (Ilhéus – BA). Enquanto os Pankarú têm sua área demarcada homologada, os Tupinambás não têm áreas demarcadas. Ambos os grupos indígenas sofrem interferência das atividades produtivas no seu entorno e as condições precárias fazem com que parte da população tenha que buscar empregos nas fazendas vizinhas, onde recebem baixas remunerações. É importante destacar que a ferrovia não atravessará as terras indígenas e nem quilombolas e não causará impactos significativos diretos sobre essas populações e sobre as populações ribeirinhas” (Rima, 2009, pag 39).

2. Informamos, contudo, que de acordo com plotagem e análise técnica cartográfica elaborada pela Diretoria de Proteção Territorial da Funai, constatou-se que o empreendimento dista aproximadamente 10 km da TI Vargem Alegre (habitada pelos Pankararu e homologada pelo Decreto Presidencial nº 247, de 29/10/91) e 29 km da TI Tupinambá de Olivença (delimitada pelo Despacho nº 24/PRES, de 17/04/09). Além disso, verificou-se também a existência de reivindicação no município de Bom Jesus da Lapa.


3. Considerando o exposto, sugerimos que, no caso de emissão de Licença Prévia pelo órgão licenciador, conste como condicionante específica relacionada ao componente indígena do processo o atendimento de Termo de Referência a ser emitido por esta Fundação. Garantindo assim a elaboração de estudos que possibilitem diagnosticar possíveis impactos aos

EM BRANCO

grupos indígenas na região, assegurando o direito desses povos, informamos não haver óbices por parte desta Fundação no que tange à emissão de LP para o projeto em tela.

Atenciosamente,


ALOYSIO ANTONIO CASTELO GUAPINDAIA
Diretor

Fl.	770
Proc.	2552108
Rub.	

Com cópia ao Senhor José Francisco das Neves – Diretor Presidente
VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.
SAN Qd 03 – Lt A – 1º andar. Edifício Núcleo dos Transportes, sala 11
70.040-000 – Brasília-DF

111 11100



Fl.	771
Proc.:	2552/08
Rub.:	<i>[assinatura]</i>

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SUPERINTENDÊNCIA DO IBAMA NO ESTADO DO TOCANTINS
NÚCLEO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

MEMO Nº 017/2010 - NLA/IBAMA-TO

Palmas, 09 de março de 2010

À: Coordenadora de Licenciamento de Transportes
Tatiana Veil

MMA - IBAMA
Documento:
02001.000584/2010-19

Data: 16/03/2010

ASSUNTO: Ferrovia de Integração Oeste-Leste

Senhora Coordenadora,

Cumprimentando-a, encaminho o Memo nº 16/2010 - ESREG Gurupi-IBAMA-TO, que solicita apoio para obtenção de recursos para construção de um CETAS (Centro de Triagem de Animais Silvestres) em Gurupi/TO, município da área de influência direta da Ferrovia de Integração Oeste-Leste. Assim, solicito apreciação dessa Coordenação sobre a possibilidade de incluir tal ação, como uma das medidas compensatórias do empreendimento.

Atenciosamente,

[Assinatura]
Flávio Luiz de Souza Silveira
Coordenador do NLA
IBAMA - TO

*De ordem,
a OUTRA.
Cum 18/03/10
Patricia*

Patricia de Abreu
Secretária
CGTMO/DILIC

As Analistas
Damiel S.
Laura

para análise e procedimentos.

19/3/10

Fátima Veil

Fátima Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transportes
DOTRA/CGTMO/DILUC/IBAMA



NLA

Fl.	772
Proc.:	2552108
Rub.:	

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SUPERINTENDÊNCIA DO ESTADO DO TOCANTINS - SUPES/TO
ESCRITÓRIO REGIONAL DE GURUPI - ESREG GURUPI

Gurupi, 09 de fevereiro de 2010.

Memo nº 16/2010-ESREG Gurupi-IBAMA-TO

Interessado: Joaquim Henrique Montelo Moura
Superintendente do IBAMA/TO
C/C: Flávio Luiz de Souza Silveira
Chefe do NLA-IBAMA-SUPES/TO

02028000263/10
EX/IBAMA/TO
Documento Nº 263/10
Data 11/02/10
Assinatura

Cumprimentando-os cordialmente, faço referência à proposta de construção do Centro de Triagem de Animais Silvestres (CETAS Gurupi).

A localização estratégica da cidade, ao sul do estado do Tocantins e às margens da BR 153 (rodovia Belém-Brasília), permitiu o desenvolvimento, por parte dos servidores do ESREG Gurupi, de importantes atividades de fiscalização ambiental - combate ao desmatamento ilegal, transporte ilegal de madeira, caça e pesca predatórias, tráfico de animais silvestres - e de divulgação e educação ambiental na região de atuação abrangida.

No entanto, apesar da grande demanda de atividades e do empenho em desenvolvê-las, as ações dos servidores e gerentes do ESREG tem esbarrado na dificuldade de destinar animais apreendidos ou recebidos espontaneamente.

O parágrafo 5 do Art. 24 do Decreto 6.514/08 busca incentivar as pessoas à fazer a entrega espontânea nos órgãos ambientais de animais silvestres mantidos irregularmente em cativeiro. É uma obrigação dos órgãos recebê-los. Assim como do ponto de vista instrutivo e da educação ambiental é uma resposta importante e positiva do IBAMA frente à solicitação da comunidade. No estado do Tocantins não há nenhum centro especializado para recebimento de animais, por nenhum dos órgãos ambientais (IBAMA, Naturatins e CIPAMA). TRENNEPOHL 2009 (Infrações contra o meio ambiente: multas, sanções e processo administrativo: comentários ao Decreto n 6.514, de 22 de julho de 2008. Belo Horizonte, Fórum, 520p) já salienta que é certo que os órgãos ambientais não dispõem de instalações apropriadas para receber os milhares - possivelmente milhões -

A CONTRA/DILIC.

Pl incluso no processo da
Fenomena Dist. Leste.

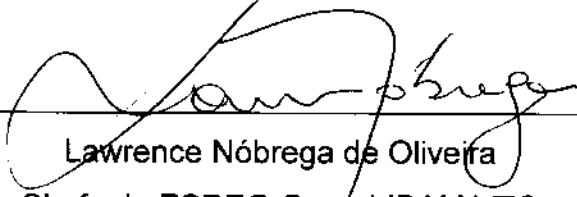
Sobito avaliação do plano,
informando que a equipe
de meio biotico do NLA-TO,
concorda com a necessidade
de implementação do CETAS.
em 09/03/10


Flávio Luiz Souza Silveira
Analista Ambiental / Mat. 1523478
IPAMATO

Fl.	773
Proc.	2552/08
Rub.	

de animais mantidos em cativeiro irregularmente. No entanto, é dever dos órgãos tornar sanar esta deficiência. Somente no mês de janeiro de 2010, quando se iniciou um controle mais apurado do recebimento e resgate de animais silvestres pelo ESREG Gurupi, com o pronto atendimento às solicitações de entrega de animais por parte da população local, foram recebidos seis animais, dos quais três psitacideos (animais ameaçados segundo a União Internacional para a Conservação da Natureza - IUCN) e um periquito exótico, que segundo a legislação não pode ser solto na natureza em hipótese alguma, devido aos problemas que pode trazer ao ambiente, à saúde e à agricultura. A CIPAMA em Gurupi, polícia militar ambiental, registrou o resgate/apreensão de 1.240 animais entre os anos de 2007 e 2009 (ver anexo). Nota-se, portanto, uma grande demanda para a correta destinação dos animais intermediada por um CETAS (centro de triagem de animais silvestres). Cabe destacar que a falta de um local correto de manutenção dos animais apreendidos reflete diretamente no ato fiscalizatório da fauna. Neste ESREG, dos 495 autos de infração lavrados entre 2005 e 2010, somente oito foram relativos à fauna (ver anexo).

Diante do exposto, e tendo em vista o adiantamento do processo de cessão de um lote da União ao IBAMA-TO, nesta cidade de Gurupi-TO, que atualmente se encontra em tramitação na secretaria de Patrimônio da União-SPU, conto com o apoio da Superintendência (SUPES-IBAMA/TO) e do Núcleo de Licenciamento Ambiental (NLA-SUPES-IBAMA/TO) no que tange à obtenção de recursos para a construção do CETAS Gurupi, e na sensibilização dos responsáveis por grandes empreendimentos, tais como a **Ferrovia de Integração Oeste-Leste (EF-334)**, cuja parte do licenciamento vem sendo realizado pelo NLA/IBAMA-TO, para contribuírem na construção desta estrutura de significativa importância na preservação ambiental, como uma das alternativas de compensação ambiental.


Lawrence Nóbrega de Oliveira
Chefe do ESREG Gurupi-IBAMA/TO

91 87 180



3

3