







**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**  
**INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS**  
**Unidade Setorial da Diretoria de Licenciamento Ambiental**



**TERMO DE ABERTURA DE VOLUME**

Aos 08 dias do mês de outubro de 2015, procedemos a abertura deste volume nº XXIII do processo de nº 02001.005186/2000-17, que se inicia com a página nº 4303. Para constar subscrevo e assino.

*Maycon Roberto da S. Martins*  
**MAYCON ROBERTO DA S. MARTINS**  
Responsável do(a) SETORIAL DILIC/IBAMA

EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA  
Diretoria de Licenciamento Ambiental  
Coordenação Geral de Transportes, Mineração e Obras Cíveis  
Coordenação de Transportes



## RELATÓRIO DE VISTORIA Nº 009/2015/COTRA/CGTMO/DILIC

À Coordenadora de Licenciamento de Transportes  
Tatiana Veil de Souza

Vistoria realizada na obra de pavimentação da BR-230/PA, Div. PA/TO – Rurópolis, durante o período de 13 a 17 de outubro de 2014.

### INTRODUÇÃO

1. Em continuidade ao processo de licenciamento ambiental da obra de pavimentação da rodovia BR-230/PA, foi realizada vistoria técnica no segmento entre a cidade de Rurópolis e a Divisa PA/TO, entre os dias 13 e 18 de outubro de 2014, para o acompanhamento das atividades inerentes à gestão e supervisão ambiental das obras, em atendimento à LI nº 825/2001 (retificada em 08/08/13) e ao respectivo Plano Básico Ambiental – PBA vigente, com enfoque para a verificação dos locais propostos para a implantação das passagens de fauna e para os pontos críticos de ocorrências ambientais.

2. A vistoria iniciou-se em Rurópolis, sentido Marabá, e contou com a presença de analistas da COTRA/DILIC, representantes do DNIT (CGMAB e UL's Marabá e Altamira), da equipe de Gestão Ambiental, das empresas construtoras e de supervisão de obras, responsáveis pela execução das obras.

3. Foi percorrido todo trecho, sendo dado maior enfoque aos lotes que não foram vistoriados em maio e nos que concentravam as frentes de obras, mas todos os 984 km foram percorridos. Segue resumo do andamento das obras por lotes:

- Lote 03 (Constr. MAC-Vilasa-Pavotec), trecho Rurópolis-Placas, km 894,22-976,99, ext. 82,77. Situação: obras em andamento, realizando etapas de limpeza e terraplanagem. Última previsão de conclusão em março de 2013;
- Lote 02 (Constr. MAC-Vilasa-Pavotec), trecho Placas-Uruará, km 811,10-894,22, ext. 83,12. Situação: obras em andamento, realizando etapas de limpeza e terraplanagem. 40 km estão bloqueados pela FUNAI, próximos à TI Arara. Última previsão de conclusão em março de 2013;
- Lote 01 (Constr. Sanchez-Tripoloni), trecho Uruará-Medicilândia, km 728,00-811,10, ext. 83,10. Situação: obras não iniciadas; estão bloqueadas pela FUNAI, próximos à TI Arara.
- Lote S/D - 05 (Constr. Sanches Tripoloni), trecho Altamira-Medicilândia, km 643,60-728,00, ext. 150 km. Situação: lote com a pavimentação concluída e parcialmente sinalizado, mas onde ainda restam passivos ambientais para serem recuperados, manutenção do trecho, conclusão de sua sinalização. Reitera-se a necessidade urgente de recuperação dos vários pontos onde aterros e cortes estão instáveis, cedendo e, inclusive, desviando parcialmente o tráfego.
- Lote 04 (Constr. TORC), trecho Anapu-Altamira, km 493,60-643,60, ext. 150 km. Situação: lote pavimentado e parcialmente sinalizado, mas restam que ainda passivos ambientais para serem recuperados. Última previsão de conclusão em dezembro de 2014, mas possivelmente haverá prorrogação nesse prazo (aditivo).
- Lote 03 (Constr. TORC), trecho Pacajá-Anapu, km 388,60-493,60, ext. 105 km. Situação: obras em andamento, mas uma parte do lote, especialmente no segmento próximo a Ladeira da Velha, está paralisado. Previsão de conclusão em agosto de 2015,
- Lote 02 (Constr. Sanches-Tripoloni), trecho Novo Repartimento-Pacajá, km 283,60-388,60,

ext. 105 km. Situação: lote pavimentado e sinalizado entre Pacajá/PA e área urbana de Novo Repartimento, restando passivos ambientais para serem recuperados e concluir as obras em trecho bloqueado pela FUNAI, próximo à TI Parakanã. Obra atualmente paralisada;

• Lote 01 (Constr. TAMASA), trecho Itupiranga-Novo Repartimento, km 178,60-283,60, ext.105 km. Situação: foram iniciadas obras no subleito do lote.

O objetivo da vistoria foi verificar o atendimento das pendências registradas anteriormente; a previsão de instalação de estruturas específicas antes das chuvas; o cumprimento dos cuidados previstos no PBA; o andamento das frentes de obras; e os locais previstos para implantação das passagens de fauna, após ter sido feita uma revisão da proposta protocolada anteriormente.

#### DA VISTORIA

4. Seguem, abaixo, as considerações gerais, lote a lote, em ordem cronológica do andamento da vistoria, no sentido Rurópolis – Div. TO/PA. As considerações quanto às questões relativas a fauna, serão tratadas separadamente, em tópico específico.

#### ***Dia 13 de outubro de 2014 - Lote 3, 2 e 1 (Rurópolis - Uruará)***

5. A vistoria teve início em Rurópolis, sentido Marabá, onde se iniciou a localização das passagens de fauna nos segmentos que ainda não se encontram em obras (passagens 66-60, 58-59 e 57-52; respectivamente referentes aos lotes 3, 2 e 1). Várias das passagens propostas coincidem com as OAE's interceptadas pela rodovia.

6. As OAEs deverão apresentar adaptações para passagem seca de fauna, que garantam o trânsito dos espécimes, exceto nos casos em que há restrições para tal implantação, desde que justificada tecnicamente e com o aceite do Ibama.

7. A frente de obras se localizava na altura da estaca 9871, onde se observou que a mesma se encontrava em fase de supressão e limpeza da faixa de domínio. Ao longo da rodovia, observou-se que o material lenhoso se encontrava acondicionado em leiras próximo às áreas já limpas e, também, o material de construção das obras de arte corrente encontrava-se acondicionado de forma inadequada ao longo do acostamento, ainda que o local estivesse relativamente sinalizado (Fotos 04 a 07). Em virtude das chuvas esparsas que já se observava nessa época do ano, é necessário que se tenha maior cuidado com o acondicionamento de material in natura, como areia, brita, cimento etc, em local plano e preferencialmente cercado e afastado, de forma a prevenir o seu carreamento às redes naturais de drenagem. Considerando que algumas das NA's emitidas para estes lotes se referem justamente a disposição inadequada de resíduos e materiais, como tambores de óleo, sacos de cimento etc, o descarte deve ser acompanhado a fim de que sejam seguidas as orientações presentes nos subprogramas do Plano Ambiental da Construção.

8. Mais adiante, no segmento onde a limpeza da vegetação já havia sido concluída, iniciou-se o trabalho de terraplanagem e sub-base. Foi informado que o material não lenhoso estava sendo mantido nos limites da faixa de domínio para seu posterior reaproveitamento na recomposição de áreas (Foto 08). Ainda que esteja de acordo com as novas proposições presentes nos programas de flora e PRAD, é necessário acompanhamento da supervisão ambiental para reforço nas orientações quanto a correta disposição desse material para seu devido reaproveitamento.

9. Atenção especial é devida também nas áreas próximas a fragmentos e/ou áreas úmidas (banhados ou pequenas lagoas) localizadas nos limites da rodovia (Fotos 09, 10, 11, 12), a partir das coordenadas 03,89189° S; 54,46104° W. Em conversa com os engenheiros responsáveis pelas obras e pela supervisão das obras, foram orientados em rever as especificações de projetos e melhor orientar os procedimentos em campo de forma a garantir o mínimo de movimentação de terra nessas áreas a fim de se reduzir o impacto por assoreamento ou soterramento de micro ecossistemas, muitas vezes irreversível. Há claros sinais de carreamento superficial de material dos pontos mais a montante na rodovia em direção de cursos d'água, já provocando o acúmulo de solo e sedimentos em cursos d'água próximos às frentes de obras (Fotos 11, 12). Tendo em vista que o período de maior intensidade das chuvas está se iniciando, dispositivos de drenagem ainda que provisórios devem ser providenciados.

10. Ao se observar que a frente de obras segue por grandes extensões, onde ao longo do trecho se observa vários canteiros, movimentação de grande volume de terra etc, recomendações foram

reiteradamente dadas também para que não sejam abertas frentes de obras indiscriminadamente de forma que não fossem concluídas antes do período crítico de chuvas, tendo em vista a experiência de incidentes nos períodos anteriores. Os responsáveis pelas obras e pela sua fiscalização do DNIT garantiram zelar pela devida sincronia das etapas de obras, a atentar para a intensidade das chuvas e os prazos previstos.

11. Situação crítica se observou também com relação a falta de remanejamento prévio da rede elétrica para execução das obras (Fotos 14 e 15). O DNIT informou que já tem em andamento solicitação junto a concessionária responsável no estado, mas que ainda aguarda um posicionamento a esse respeito. É premente que sejam adotadas providências em se reiterar essas solicitações junto a instâncias superiores, a fim de se evitar o risco de acidentes de trabalho e/ou danos ao meio ambiente.

12. Com relação às atividades de supressão da vegetação, observou-se que o material lenhoso tem sido acondicionado de forma satisfatória ao longo da rodovia. No entanto, observou-se que as dimensões de corte não estão atentando ao recomendado no subprograma de supressão da vegetação, o que deve ser observado e melhor orientado, de forma a não se perder o valor econômico desse material (Fotos 16 e 17, próximo às coordenadas 03,85535° S; 54,12891° W). Vale ressaltar que o material suprimido pode ser transportado e reunido para guarda em um pátio, desde que dentro dos limites do empreendimento, até sua destinação final, cabendo ao DNIT a articulação com instituições locais para proceder esse aproveitamento, conforme definido na ASV.

#### ***Dia 14 de outubro de 2014 - Lotes 1 e 5 ou S/D (Uruará - Altamira)***

13. No dia seguinte, deu-se prosseguimento no segmento próximo à T1 Arara (Lote 01) e, portanto, bloqueado para obras (coord: 03,27226° S; 52,55334° W), a vistoria seguiu com foco nas passagens de fauna propostas e/ou potenciais, considerando as áreas bem preservadas ali encontradas (Fotos 18 e 19; pssg 55 a 53).

14. Já o Lote S/D – Medicilândia segue todo pavimentado e com a sinalização vertical e horizontal parcialmente instaladas. Os pontos com rompimentos na plataforma da pista e taludes de corte caídos, identificados na última vistoria, mostram certa estabilidade. Reforço na sinalização foi providenciado, ainda que não plenamente adequado, e os pontos de erosão e deslizamento registrados mesmo que estabilizados ainda aguardam medidas corretivas urgentes.

15. O primeiro ponto de rompimento do pavimento estava nas coordenadas 3° 26' 27,08"S, 52° 50' 19,64"W (Foto 20), onde se tem um desvio na rodovia. O DNIT informou que estudos geotécnicos já foram realizados para se identificar com precisão as causas do incidente e de orientar quais as medidas corretivas adequadas para reconstrução do pavimento. O IBAMA pediu celeridade na análise desses estudos para que seja dado início às medidas corretivas antes do período de intensas chuvas, quando o risco de agravamento da situação é eminente. Em paralelo, faz-se necessário que medidas emergenciais, como sistema provisório para controle da drenagem superficial a montante do ponto de rompimento, sejam adotadas ainda este ano.

16. Posteriormente, outro ponto crítico de destaque foi o que na vistoria anterior se identificou como decorrente de rompimento dos dispositivos de drenagem implantados em áreas de corte e bota-fora, que resultou em deslizamento do talude de corte e desencadeamento de vários pontos de erosão (Coord: 3° 22' 37,07"S 52° 39' 48,62"W; Fotos 21 a 24). Medidas paliativas já foram tomadas, como a disposição de material rochoso e terra nos sulcos de erosão que existiam sobre a área de bota-fora. No entanto, o IBAMA orientou ao DNIT que, até que se execute as medidas corretivas definitivas, adote-se outras medidas como o controle do fluxo de drenagem superficial à montante dos pontos corrigidos de forma a se evitar novas ocorrências. Em complementação, cobertura vegetal, limpeza/manutenção das valetas e redimensionamento dos dispositivos existentes são necessários. Quando da elaboração do projeto corretivo (previsto para ser iniciado em até 60 dias), reitera-se a importância de se prever o uso de alternativas adaptáveis a situação e a região, como por exemplo biomanta nas áreas de talude e topsoil nas de bota-fora antes de sua revegetação.

17. No ponto 03° 18' 42,66"S e 52° 33' 02,62"W (Fotos 25 e 26), o rompimento da plataforma da pista segue com a interdição parcial da rodovia, sendo necessário transitar em meia pista. O material deslocado também apresenta certa estabilidade, em decorrência do crescimento do mato e da estiagem, mas ainda segue oferecendo risco aos limites da APP de um curso hídrico próximo. *RA*

18. Por último, no ponto 3º 18º 0,62'S-52º 29' 58,65"W que na vistoria realizada em maio apresentava apenas fissuras no pavimento em estágio inicial segue evoluindo para uma situação de risco (Foto: 27). Novamente, cuidados mais eficazes, não só com a sinalização, mas com o controle da drenagem superficial, devem ser tomados a fim de não permitir agravamento do cenário, tendo em vista o já ocorrido nos outros pontos de rompimento nesse trecho.

19. Para todas essas não conformidades ambientais, o DNIT informou que as medidas paleativas foram tomadas, principalmente no que tange uso de geotêxtil e reforço na sinalização provisória, e que ainda está prevista a cobertura vegetal com grama a lançar antes das chuvas, nos pontos sujeitos a erosão. Uma vez concluída a análise dos estudos geotécnicos, o projeto será elaborado prevendo a correção de todos os pontos críticos encontrados no trecho. Reitera-se as recomendações para reforço na sinalização, no controle dos pontos de drenagem natural e na correção dos dispositivos de drenagem ali existentes, de forma que se garanta o não agravamento do cenário durante o período chuvoso. Cabe ao DNIT tomar todas as providências necessárias a fim de que essa situação de risco eminente e de dano ambiental seja corrigida, já que se observa em todos esses pontos uma clara situação de emergência não só ambiental, mas também para a segurança do tráfego na rodovia.

20. Com relação às obras na Ponte sobre rio Arrependido, registrou-se que a mesma se encontra paralisada, mas vem sendo devidamente conduzida (Foto 28). Caso as obras prossigam paralisadas por longo tempo, medidas de proteção da estrutura e do material ali alocados devem ser tomadas.

21. Na travessia urbana de Altamira, foram mostrados dois pontos que serão submetidos a obras em parceria com a Prefeitura Municipal de Altamira, como parte das compensações devidas pelo Consórcio Belo Monte. Envolve a restauração das pontes sobre Igarapés Altamira e Amber.

#### ***Dia 15 de outubro de 2014 - Lotes 4 e 3 (Altamira - Pacajá)***

22. Nesse terceiro dia, a vistoria seguiu identificando os pontos propostos, bem como novos pontos potenciais para a instalação de dispositivos para passagem de fauna (Foto 32).

23. O lote 04 segue quase totalmente pavimentado, exceto nos encabeçamentos das pontes (Foto 31), onde se percebe melhora na sinalização presente. Alguns aterros em corte mostram sinais de deslizamento, o que deve ser acompanhado para não agravamento.

24. Em seguida, deu-se início a vistoria nas áreas de apoio da construtora TORC, cujas LO 1115/12 e 1116/12 emitidas para o funcionamento do canteiro de obras e de pedreira, britador e usina de asfalto, respectivamente, estão em fase de renovação. Foi realizada curta reunião com responsáveis pela operação do canteiro e supervisão ambiental, quanto a orientações para atender os quesitos necessários a fim de permitir a análise do pedido de renovação das licenças. Ainda que se tenha observado melhorias na estrutura do canteiro e no acondicionamento dos materiais, peças, equipamentos e veículos (Fotos 31 a 41), o atendimento às condicionantes e demais relatórios serão analisados em parecer específico, à luz da documentação presente em processo próprio (nº 02001.008811/2009-11). Adianta-se que se faz necessário que para todo material, veículo ou equipamento considerado como sucata, fora de uso, deve ser dada a devida destinação, não devendo ser mantido sob ação de intempéries a fim de se evitar deterioração e consequente contaminação do ambiente.

25. Da mesma forma, aproveitou-se da proximidade para visitar a área de jazida de areia, explorada pela TORC, conforme LO nº 1111/12, vencida, e que a TORC solicitou o cancelamento. A área se encontra a 1,5km da rodovia, dentro de uma propriedade particular. Não havia sinais recentes de exploração ou de uso da área, no entanto observou-se que a mesma se encontra em grande parte com o solo exposto e desconformado, sem cobertura. Notou-se que se trata de área de vereda, com solo hidromórfico e a presença de buritis próximos a curso d'água, e que a área provavelmente possui outras nascentes intermitentes, caracterizando assim Área de Preservação Permanente, sendo obrigatória a sua recuperação (Fotos 42 a 45). O atendimento às condicionantes e demais relatórios apresentados serão analisados em parecer específico, à luz da documentação presente em processo próprio (nº 02001.008811/2009-11).

26. Em seguida, retornando ao trecho, a equipe de supervisão ambiental chamou atenção a atividade de supressão da vegetação que tem sido promovida por empresa a serviço da concessionária de energia elétrica, sem critério e à revelia das diretrizes existentes no licenciamento ambiental da rodovia (Foto 46). O responsável pela unidade local do DNIT afirma que desconhece

autorização que tenha sido emitida para usufruto da faixa de domínio. Todos foram orientados a notificar a unidade responsável pela atividade na busca de ordenar paralisação e disciplinar essa atividade, tendo em vista as obrigações e responsabilidades do DNIT no cumprimento das condições ambientais da LI e da ASV. Demais medidas necessárias devem ser tomadas com urgência nesses locais.

27. Restante do trecho percorrido no dia se encontrava com obras em andamento, com diferentes fases da obra sendo realizada, como pavimentação, sub-base, instalação dos dispositivos de drenagem e construção de OAC's (entre as coordenadas 03,64589°S, 50,98205°W e 03,68423°S, 50,93438°W; Fotos 47 a 54). Para toda frente de obras, vale reforçar as seguintes orientações: necessidade de reforço constante na sinalização temporária ainda precária, principalmente nos pontos de desvios e onde se tem máquinas e homens trabalhando na rodovia (exemplo nas coord. 03,67145°S, 50,94808°W); redimensionar áreas de bota foras e acompanhar constantemente sua execução em campo para se reduzir ao mínimo necessário as intervenções em áreas naturais (coord. 03,69153°S, 50,93059°W); correta disposição de *topsoil* e material vegetal não lenhoso para seu reaproveitamento; adoção de medidas preventivas no controle de processos erosivos nas frentes de obras que por ventura não sejam concluídas antes do período de chuvas mais intensas.

28. Por fim, registrou-se que o tanque de material betuminoso utilizado para pavimentar a via e que se encontrava às margens da rodovia até a vistoria passada já foi retirado e destinado adequadamente.

#### **16 de outubro de 2014 – Lotes 02, 01 e único (Pacajá - Marabá)**

29. A vistoria seguiu pelos Lotes 2 e 1, nos segmentos sem obras.

30. Em um dos pontos críticos observados na vistoria anterior e registrado como CNC 003/44 (coord. 3° 50' 42.48"s, 50° 32' 24.85"W; Fotos 56 e 57), observou-se que algumas medidas de proteção dos sulcos de erosão então observados foram tomadas, com a disposição de pedras e rochas na saia de aterro (bota-fora), mas ainda é preocupante o risco de deslizamento e assoreamento do curso hídrico próximo. Essa situação exemplifica uma preocupação geral de que bota-foras, ainda que previstos em projeto, estejam sendo dispostos demasiadamente ou ainda desnecessariamente próximos a áreas sensíveis, sem uma relação direta com os métodos construtivos, apenas como forma de dispor material excedente. Além disso, é necessário salientar que as medidas preventivas adotadas não podem perdurar em substituição das medidas corretivas, tecnicamente mais confiáveis, que incluam uma revisão do projeto sob ponto de vista de drenagem e cálculos estruturais, por exemplo. Tendo em vista a condicionante 2.27 da LI vigente, faz-se necessária a avaliação técnica dessa prática de forma a disciplinar esses casos, principalmente nos lotes e segmentos ainda não atacados.

31. No local chamado "Ladeira da Velha" (coord. 03, 86261° 50,44616°W; Fotos 58 e 59), o DNIT informou que o embargo por decisão judicial foi liberado, sendo feita no momento alterações no projeto a fim de incorporar as mudanças exigidas nos métodos construtivos (uso de fogo controlado). A previsão é que isso seja concluído até janeiro, quando já se prevê obras no local.

32. Logo em seguida, foi feita a travessia do Rio Arataú, onde uma estrutura provisória com ponte modular metálica foi providenciada em função da queda da ponte antiga, de concreto, ocorrida recentemente (coord. 03,86193°S, 50,44441°W; Fotos 61 a 69). A fim de manter o acesso ao tráfego de veículos, a estrutura provisória foi montada em aterro parcial que represou o rio em uma de suas margens, mantendo o fluxo hídrico com manilhas. A obra requereu, além das intervenções, alterações nas margens em APP e movimentação de material rochoso. O DNIT informou no trecho que já foram solicitados recursos para obras emergenciais de construção de uma ponte paralelamente a antiga, sendo que os encabelamentos já foram parcialmente executados. O IBAMA destacou a necessidade de que se dê celeridade na adoção dessas medidas, principalmente na construção da ponte definitiva, já que a estrutura provisória foi construída praticamente no nível do rio, o que representa um risco eminente ao ambiente e aos usuários frente ao início de chuvas intensas na reunião. Vale salientar que a recuperação total das áreas afetadas pelas obras emergenciais deve ser planejada e executada concomitante à liberação do tráfego pela nova ponte, com a recuperação total das APPs, em hipótese alguma mantendo consolidadas as alterações ali feitas decorrentes das obras emergenciais.

33. Posteriormente, fez-se o registro *in loco* das CNC's e NA's existentes nos lotes 02 e 01, que envolvem problemas como erosões, ravinamento, disposição de resíduos, rompimentos de taludes e/ou baciões ou falhas na drenagem, principalmente nos segmentos em fase de conclusão (Fotos 70 a 81). Registra-se que muitas das medidas adotadas carecem de revisão, principalmente no que tange a efetividade da cobertura vegetal em pontos de rompimentos, o que deve ser monitorado após o início das chuvas para se avaliar a efetividade e a pega da vegetação. Pontos onde as medidas se mostrarem inefetivas devem ser sujeitos a avaliação para ser providenciadas novas correções mais eficazes a fim de se evitar seu agravamento.

34. Nos trechos onde a pavimentação é considerada concluída (parte do lote 2), há de se proceder o levantamento dos passivos ambientais previstos em projeto e decorrentes das obras, a fim de orientar sua correção. Nos encabeçamentos das pontes (exemplo, foto 77), tendo em vista a informação de que seus projetos serão encaminhados para licitação das obras em 2015, o DNIT deve incorporar nas atividades previstas a recuperação das APPs, conforme procedimentos e metodologia presente nos levantamentos ou relatórios já elaborados pela equipe de gestão e supervisão ambiental.

35. No Lote 01, próximo às coordenadas 04° 50' 53,1" S, 49° 32'48" W, pode ser visto o trabalho de resgate de fauna e de supressão da vegetação em andamento, com o uso devido de EPI's (Fotos 82 a 85). Percebeu-se que os cuidados com o enleiramento estavam sendo tomados, no entanto, reitera-se a orientação de que o tempo entre o acondicionamento, cubagem e destinação do material seja o menor possível de forma que a destinação econômica seja devida. Tal orientação se deve por se identificar que há muitos relatos de roubos registrados nos relatórios semestrais e também que muitas das leiras observadas em campo se encontravam há muito tempo dispostas a intempéries, quase soterradas pelos sedimentos oriundo das obras (Foto 90).

36. No restante do trecho em obras, vale reiterar as recomendações de que se faz necessários maiores cuidados no que tange à sinalização provisória mais intensiva nas frentes de obras e nos desvios do tráfego (Fotos 87 e 88), avaliação do dimensionamento e limites das áreas de bota-fora (Fotos 86, 89 e 91).

#### ***17 de outubro de 2014 – trecho Marubá – Div. TO/PA***

37. Esse trecho foi contemplado pelo CREMA 2 em 2013/2014 e o recapeamento do asfalto encontra-se em bom estado, exceto pelo trecho antes de chegar na ponte sobre o Rio Araguaia, que ainda está sem encabeçamento definitivo.

38. No início desse trecho constatou-se atropelamento de serpentes e de um tamanduá-mirim. Existe um trecho de mata bem conservada, pertencente ao Batalhão da Selva do Exército e apenas duas passagens de fauna ao longo de todo o trecho.

39. Deverá ser efetuada uma avaliação em relação aos atropelamentos existentes nesse lote a fim de verificar a necessidade de instalação de dispositivos em locais diversos daqueles onde existem as passagens instaladas.

40. Na vistoria das cabeceiras da ponte verificou-se o seguinte:

41. No lado do Pará, existem várias ocupações irregulares na faixa de domínio. Deverão ser solicitadas informações ao DNIT sobre os processos de desapropriação neste local.

42. Já no Tocantins, em uma das margens há uma dragagem em funcionamento, que, segundo o DNIT local, foi licenciada junto à Naturatins (Instituto Natureza do Tocantins). Como as margens do rio estão sendo solapadas pela atividade, sugere-se contato com o órgão estadual para verificação do processo de licenciamento em curso.

43. Na outra margem, ainda em Tocantins, verificou-se a existência de uma residência, em uso, no local que foi utilizado como canteiro de obras e que, aparentemente, não foi desmobilizado. Solicitar, junto ao DNIT, relatório sobre a desmobilização das áreas de apoio utilizadas para as obras de implantação da ponte.

FAUNA:

44. Para o acompanhamento durante a vistoria, a empresa Hollus preparou um documento apresentando os pontos propostos para instalação das passagens de fauna. Esse documento foi consolidado após a proposta anterior, inserida no PBA, ter sido revisada pela equipe por meio de imagens e visitas a campo para verificação. Como resultado dessa revisão foram apresentadas modificações, como a alteração de localização de algumas passagens, a supressão de algumas em locais que não apresentavam o entorno atrativo para a fauna e o acréscimo de outras, em locais com entorno mais conservado. Posteriormente, o Segundo Relatório Especial de Passagens de Fauna foi protocolado em 03/12/14 (Protocolo nº 02001.023822/2014-78), contendo as modificações e revisões solicitadas durante a vistoria

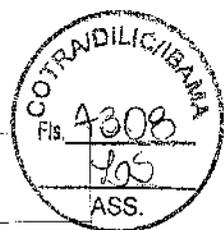
45. Seguem, abaixo, considerações sobre ambos documentos, baseadas na vistoria realizada e na análise do Segundo Relatório Especial de Passagens de Fauna:

Ponto	Previsão Hollus/DNIT	Considerações do IBAMA
66	Implantar passagens secas ou fazer adequações na ponte sobre o Igarapé Peruda.	O ponto 66 fica próximo ao Igarapé Peruda, no mesmo fragmento de vegetação. A ponte pode ser adequada para implantar uma adaptação, mas se o projeto não comportar essa adaptação, a passagem de fauna seca deverá ser implantada lateralmente à área da ponte.
65	Implantar passagens secas ou fazer adequações na ponte sobre o Igarapé Curuatinga.	Se o projeto não comportar essa adaptação, a passagem de fauna seca deverá ser implantada lateralmente a área da ponte, em ambas as cabeceiras.
64	Está prevista a implantação de um BDTC Ø 1,0m na cota mais baixa do terreno.	Acréscitar passagem seca (BSCC 2m x 2m) em cota mais alta, para que permaneça seca.
63	Como o local não tem greide para implantar uma passagem inferior, sugeriu-se que esse ponto seja contemplado na ponte do Igarapé Macanã, que fica a 200m do ponto.	Instalar cercas direcionadoras a partir da ponte, abrangendo o ponto e todo o fragmento do entorno imediato.
62	Está prevista a implantação de um BDTC Ø 1,0m, substituindo o bueiro ARMCO atual. Sugeriu-se a adaptação para passagem de anfíbios.	Houve dúvidas quanto ao tipo de OAC prevista no projeto. Se o previsto for bueiro tubular, trocá-lo por um celular e implantar adaptações que permitam passagem seca.
61	Implantar passagens secas ou fazer adequações na ponte sobre o Igarapé Marakitã.	De acordo, desde que esteja prevista a implantação de cercas direcionadoras.
-	S0389104/W05442649	Avaliar a possibilidade de implantação de uma passagem de fauna nesse local ou a adaptação do BSCC que está sendo instalado.
-	Estaca 9202 - 9204	Área alagada de um lado da rodovia e com indícios de água aflorada ou áreas úmidas do lado esquerdo (vegetação presente). Avaliar a possibilidade de implantar uma passagem seca em local próximo
60		O ponto 60 fica entre os Igarapés Curuaúna I e Curuaúna II, distando 200m e 300m, respectivamente. A implantação da passagem seca pode ser excluída desde que uma cerca direcionadora contínua seja instalada ao longo de todo o fragmento de vegetação onde o ponto e as pontes se encontram.

Ponto	Previsão Hollus/DNIT	Considerações do IBAMA
-	Estaca 8590	Ver a possibilidade de implantar uma passagem de fauna (verificar greide, cota, etc);
-	Igarapé Guano	Vai ser instalada uma galeria no lugar da ponte atual. O entorno não aparenta ser atrativo para a fauna. Não precisa ser feita adaptação nesse ponto.
-	0381967/05393745 (UTM)	Terceira baixada antes dessa coordenada. Ver a possibilidade de implantar uma passagem de fauna (verificar greide, cota, etc).
59		Pode ser excluído, pois não há greide para implantação.
58		Houve dúvidas quanto ao tipo de OAC prevista no projeto (BTTC Ø1,20 ou BSCC 2,5m x 2,5m). Se o previsto for bueiro tubular, trocá-lo por um celular e implantar adaptações que permitam passagem seca.

Ponto	Previsão Hollus/DNIT	Considerações do IBAMA
57	O ponto se encontra em uma área antropizada, mas a vegetação existente conecta-se com grandes fragmentos mais distantes do eixo da rodovia. Sugeriu-se que seja considerada as adaptações para a ponte do Rio Uruará, já que a vegetação desse rio conecta-se com os mesmos grandes fragmentos que o do ponto 57.	De acordo com o apresentado.
56	Implantar adequações na ponte sobre o Igarapé Mangu.	De acordo com o apresentado.
55	Não há greide para implantar passagem de fauna. Sugeriu-se a instalação de sinalização vertical, redutores de velocidade e tachas retro refletivas. Recomendou-se, também, que a sinalização fosse instalada por uma extensão de 250m para cada lado do ponto.	De acordo com o apresentado.
54	Implantação de uma passagem seca ou de adaptações no bueiro celular projetado.	A sinalização deve acompanhar o fragmento todo, em ambos os lados da rodovia. Poderá ser feita a adaptação, caso essa permaneça seca a maior parte do ano. Caso contrário, deverá ser implantada passagem seca em local que apresente uma cota de terreno mais alta.
	S0332121/W05310160	Trocar o bueiro previsto por um BDCC/BSCC 2,5mx2,5m (verificar outro ponto, 300 metros adiante deste).
	Cerca de 12km antes do ponto 53 há um vale acentuado.	Verificar OAC prevista. Se o previsto for bueiro tubular, trocá-lo por um celular e implantar adaptações que permitam passagem seca. Ou pode ser mantido o projeto e colocar BSCC 2mx2m em cota mais elevada para garantir passagem seca o ano todo.
	S 032949,2/W0530611	Implantar passagem seca BSCC 2,5mx2,5m.
53	Há bueiro celular projetado para o local. Sugeriu-se que sejam realizadas adaptações sob a ponte do Igarapé Cearense, que se encontra próximo ao ponto.	Verificou-se, em campo, que os pontos 52 e 53 estão localizados em ambos os lados da ponte sobre o Igarapé Cearense, em cotas mais altas., e no ponto 53 já há previsão de um bueiro celular. Manter o bueiro celular previsto e, caso ele permaneça com pouca água durante o ano, não há necessidade de adaptações. Caso contrário, as adaptações deverão ser realizadas. Instalar cercas direcionadoras a partir do ponto, através da ponte, abrangendo todo o fragmento do entorno imediato.
52	Este ponto fica a 700m do Igarapé Cearense e foi sugerido que a passagem seja executada na ponte, já que esta dá acesso aos mesmos fragmentos de vegetação que os pontos 52 e 53.	O ponto 52 não apresenta greide para instalação de uma passagem inferior. Pode ser eliminado como local para instalação de passagem de fauna.

Ponto	Previsão Hollus/DNIT	Considerações do IBAMA
51	Pavimentado. Em ambos os lados da rodovia há fragmentos em bom estado de regeneração, conectando fragmentos mais afastados. Apesar disso, existem várias moradias no local e atividades humanas intensas e não há greide para implantar passagem inferior. Considerando esses fatores, caso ocorram registros significativos de atropelamento no futuro, serão sugeridas outras medidas.	De acordo com o apresentado.
50	Pavimentado. Em ambos os lados da rodovia há fragmentos em bom estado de regeneração, conectando fragmentos mais afastados. A pista já está pavimentada, há intensa movimentação de pessoas no local e o greide é baixo.	De acordo com o apresentado.



	Considerando esses fatores, caso ocorram registros significativos de atropelamento no futuro, serão sugeridas outras medidas.	
49	Pavimentado. Em ambos os lados da rodovia há fragmentos em bom estado de regeneração, conectando fragmentos mais afastados. Há um bueiro obstruído (BTSC Ø1m) no local, tendo sido recomendada sua desobstrução para facilitar a passagem de fauna aquática/semi-aquática. Caso ocorram padrões significativos de atropelamento no futuro, deverão ser instalados mecanismos redutores de velocidade.	De acordo com o apresentado.
48	Pavimentado. Em ambos os lados da rodovia há fragmentos em bom estado de regeneração, aparentemente conectando fragmentos mais afastados. No local há um BTCC 2,5m x 2,5m que fica alagado permanentemente. Recomendação de monitoramento para esclarecer a utilização da estrutura pela fauna. Caso ocorram padrões significativos de atropelamento no futuro ou confirmação da utilização para travessia de fauna, deverão ser instalados mecanismos redutores de velocidade, sinalização e adequações na estrutura do dispositivo.	De acordo com o apresentado.
-	Pavimentado. Igarapé Painelas.	O bueiro triplo existente vai ser substituído por ponte. Devem ser providenciadas as adaptações necessárias para manter passagem de fauna seca.
47	Pavimentado. Em ambos os lados da rodovia há fragmentos em bom estado de regeneração, visivelmente conectando fragmentos mais afastados. Caso ocorram padrões significativos de atropelamento no futuro ou confirmação da utilização para travessia de fauna, deverão ser instalados mecanismos redutores de velocidade e sinalização.	A rodovia nesse ponto está construída em corte e não há greide suficiente para a instalação de passagem de fauna. De acordo com o apresentado.
46	Pavimentado. Do lado esquerdo da rodovia há fragmentos em bom estado de regeneração e, do lado direito, cabruças associadas a mata secundária. Esses fragmentos visivelmente conectam fragmentos mais afastados. Próximo a esse ponto há um BTTC (não houve informação de diâmetro) que deve ter a vegetação do entorno podada e deve ser desobstruído para facilitar o acesso da fauna de menor porte. Caso ocorram padrões significativos de atropelamento no futuro, deverão ser instalados mecanismos redutores de velocidade (lombadas eletrônicas, preferencialmente, ou linhas de estímulo de redução de velocidade com tachas retro refletivas ao longo de toda a extensão do fragmento).	De acordo com o apresentado.
45	Pavimentado. Igarapé Altamira. Há fragmentos em bom estado de regeneração próximos à rodovia, visivelmente conectando fragmentos mais afastados. Recomendação de implantação de adaptações sob a ponte a ser construída.	Esse ponto fica no Contorno de Altamira, em uma área de expansão urbana e já bastante ocupada. Porém, considerando que ainda há fragmentos em bom estado na área, é aconselhável que seja mantido o vão sob a ponte livre sem necessidade de adaptações especiais, apenas com

Ponto	Previsão Hollus/DNIT	Considerações do IBAMA
09/12/14IBAMA/DILIC 9/21		

Handwritten initials/signature.

44	<p>Pavimentado.</p> <p>Em ambos os lados da rodovia há fragmentos em bom estado de regeneração, conectados a outros fragmentos mais afastados.</p> <p>Há um BTTC (sem informação do diâmetro) permanentemente alagado.</p> <p>Como não há greide para implantar um passagem seca, foi recomendado que, caso haja constatação de que seja um local crítico de atropelamento no futuro, deverão ser instalados mecanismos redutores de velocidade (lombadas eletrônicas, preferencialmente, ou linhas de estímulo de redução de velocidade com tachas retro refletivas ao longo de toda a extensão do fragmento).</p>	<p>Solicita-se a manutenção da limpeza do dispositivo, a fim de facilitar a travessia de animais de pequeno porte.</p>
43	<p>Pavimentado.</p> <p>Área plana e alagada (solo hidromórfico), sem greide para instalação de passagem de fauna.</p> <p>Caso ocorram padrões significativos de atropelamento no futuro, deverão ser instalados mecanismos redutores de velocidade (lombadas eletrônicas, preferencialmente, ou linhas de estímulo de redução de velocidade com tachas retro refletivas ao longo de toda a extensão do fragmento).</p>	<p>De acordo com o apresentado.</p>
-	<p>Pavimentado.</p> <p>Entre os pontos 43 e 42.</p>	<p>Foram observados três locais nesse trecho que devem ser analisados para instalação de medidas de mitigação:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Igarapé sem nome (adaptação na ponte);</li> <li>• Ponto cerca de 500m antes desse igarapé;</li> <li>• outro ponto em torno de 1 km depois do igarapé, antes de duas curvas acentuadas para a direita.</li> </ul>
42	<p>Pavimentado.</p> <p>Área plana e alagada (solo hidromórfico) em ambos os lados da pista. A vegetação se torna mais regenerada à medida que há afastamento da rodovia.</p> <p>Sem greide para instalação de passagem de fauna.</p> <p>Caso ocorram padrões significativos de atropelamento no futuro, deverão ser instalados mecanismos redutores de velocidade.</p>	<p>De acordo com o apresentado.</p>
-	<p>Pavimentado.</p>	<p>Ocorrência de atropelamento de tamanduá-mirim e cachorro do mato entre os pontos 42 e 41.</p>
41	<p>Pavimentado.</p> <p>Nos arredores da pista predominam áreas de brejo e vegetação secundária em estágio inicial de regeneração.</p> <p>A vegetação se torna mais regenerada à medida que há afastamento da rodovia.</p> <p>Sem greide para instalação de passagem de fauna no lado esquerdo da pista.</p> <p>Caso ocorram padrões significativos de atropelamento no futuro, deverão ser instalados mecanismos redutores de velocidade.</p>	<p>De acordo com o apresentado.</p>
40	<p>Pavimentado.</p> <p>Predomínio de vegetação secundária em bom estado de regeneração, apresenta conexão com outros fragmentos.</p> <p>Há um BSTC de Ø1,00 com as saídas obstruídas.</p> <p>Apesar de o greide ser favorável à implantação de um bueiro celular, o local fica alagado durante o ano todo.</p>	<p>Essa área deve ter monitoramento a pé para verificar atropelamento de fauna, principalmente herpetofauna.</p> <p>O nível da água deverá ser acompanhado para verificar se o nível da água no local impossibilita a passagem seca se um bueiro celular for instalado.</p>
39	<p>Pavimentado.</p> <p>Ponte sobre o Igarapé Praiado.</p> <p>Implantar medidas mitigatórias durante a execução da ponte.</p>	<p>Devem ser providenciadas as adaptações necessárias para manter passagem de fauna seca.</p>
38	<p>Pavimentado.</p> <p>Predomínio de vegetação secundária em bom estado</p>	<p>Devem ser providenciadas as adaptações necessárias para manter passagem de fauna seca.</p>

*Handwritten signature/initials*

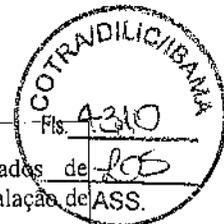
	<p>de regeneração, apresenta conexão com outros fragmentos mais afastados .          No local há um BDCC 2,5m x 2,5m, mas as células do bueiro ficam alagadas.          Caso ocorram padrões significativos de atropelamento no futuro, deverão ser instalados mecanismos redutores de velocidade.</p>	<p>Conforme a imagem apresentada, existem diversos fragmentos conectados na área, o que justifica a instalação de uma adaptação.</p>
37	<p>Pavimentado.          Predomínio de vegetação secundária em bom estado de regeneração, apresenta conexão com outros fragmentos mais afastados.          Há um BSTC de Ø1,00 e, caso ocorram padrões significativos de atropelamento no futuro, deverá ser implantada uma passagem de fauna inferior de 2m x 2m (conforme o greide suporta) ou mecanismos redutores de velocidade.</p>	<p>A área deverá ser monitorada para verificação dos padrões dos atropelamentos.          De acordo com o apresentado em relação à instalação de passagem de fauna inferior, já que o greide é favorável.</p>
36	<p>Pavimentado.          Predomínio de vegetação secundária em bom estado de regeneração, apresenta conexão com outros fragmentos mais afastados.          Há um BSTC de Ø1,00 e, caso ocorram padrões significativos de atropelamento no futuro, deverão ser implantados mecanismos redutores de velocidade.</p>	<p>O local não apresenta greide para implantar passagem de fauna inferior.          De acordo com o apresentado.</p>
35	<p>Em obras.          Presença de vegetação secundária em bom estado de regeneração próximo à rodovia, além de apresentar conexão com outros fragmentos mais afastados.          Há um BSTC de Ø1,00 que permanece com níveis baixos de água o ano todo. No caso de padrões significativos de atropelamento no futuro, deverão ser implantados mecanismos redutores de velocidade.</p>	<p>Não apresenta greide suficiente em um dos lados da pista para instalação de passagem de fauna inferior.          De acordo com o apresentado.</p>
34	<p>Em obras.          Há um BSTC de Ø1,00 que permanece seco o ano todo. Foi sugerida a troca desse bueiro tubular por um BSCC 2,5m x 2,5m e a instalação de cerca de direcionamento por 100m em um lado e 200m no outro lado da pista.</p>	<p>O greide da pista é favorável para instalação do BSCC proposto.          Em relação ao momento para isso, foi sugerido que seja em momento futuro e no caso de se constatar padrões significativos de atropelamento. Porém, os custos e os danos de uma instalação futura serão maiores. Solicita-se que a troca seja efetuada enquanto a pavimentação não atinja esse ponto. Caso a liberação da instalação da passagem de fauna não ocorra em tempo hábil (antes da frente de pavimentação chegar ao ponto), este ponto não deverá ser asfaltado até a troca se bueiros ser executada.</p>
33	<p>Em obras.          Há fragmentos de vegetação secundária em bom estado de regeneração em ambos os lados da rodovia. Área alagada nas margens da rodovia.          Há um BSTC de Ø1,00 que possibilita a travessia de animais de pequeno porte.          Sugeriu-se desconsiderar esse ponto, já que o ponto 34 conecta com os mesmos fragmentos e é mais favorável à implantação de passagem de fauna inferior.          Caso registrem-se padrões significativos de atropelamento no futuro, deverão ser sugeridas outras medidas.</p>	<p>Nesse ponto foi avistado um grupo de cigarras (<i>Opisthokomos uatsin</i>) e a área apresenta vegetação atrativa para a fauna.          Selecionar este trecho como um nos quais deve ser realizado monitoramento de atropelamento de fauna a pé, a fim de verificar se é necessário que se tomem outras medidas.</p>
32	<p>Não pavimentado.          Há fragmentos de vegetação secundária em bom estado de regeneração em ambos os lados da rodovia.          Há um BSTC de Ø1,00 que possibilita a travessia de animais de pequeno porte.          Recomendado manter o bueiro desobstruído e, caso</p>	<p>O local aparenta ser excelente como atrativo da fauna e, portanto, deverá ser verificada e justificada tecnicamente a impossibilidade de instalação de uma passagem de fauna seca tipo bueiro celular.</p>

ROSS

	registrem-se padrões significativos de atropelamento no futuro, deverão ser instalados mecanismos redutores de velocidade, já que o aterro da pista é de material rochoso, o que dificulta a implantação de uma passagem inferior de 2,5m x 2,5m.	
31	Pavimentado. Fica a cerca de 3km do perímetro urbano de Pacajá, com fragmentos esparsos de vegetação secundária e áreas de brejo e pastagem nas adjacências. No local há um BDTC de Ø1,00 que deve ser desobstruído e, caso registrem-se padrões significativos de atropelamento no futuro, deverão ser instalados mecanismos redutores de velocidade, já que o greide não tem altura para a implantação de uma passagem inferior de 2,5m x 2,5m.	De acordo com o apresentado.

Ponto	Previsão Hollus/DNIT	Considerações do IBAMA
30	Não pavimentado. Há fragmentos de vegetação secundária (estágio inicial de regeneração) em ambos os lados da rodovia e áreas de brejo e pastagem nas adjacências. Local intensamente antropizado.	
29	Pavimentado. Predomínio de áreas de brejo e de pastagem no entorno, com manchas dispersas de vegetação secundária em estágio inicial de regeneração e, mais afastadas existem fragmentos de vegetação secundária em estágios mais avançados de regeneração. Residências nas adjacências e está bem antropizado. Sem greide para instalação de passagem inferior. Recomendado aguardar novos resultados do monitoramento para análises e sugestões.	De acordo com o apresentado.
28	Pavimentado. Predomínio de pastagem (de um lado) e manchas dispersas de vegetação secundária em estágio inicial de regeneração com transição de vegetação secundária em estágios cada vez mais avançados de regeneração, até encontro com floresta ombrófila densa em ambos os lados da rodovia. Como não há greide para implantar passagem de fauna inferior, sugere-se a instalação de sinalização vertical e linhas de estímulo à redução de velocidade com elementos retro refletivos no trecho de 400m entre as estacas 5210 e 5230, já que há grandes possibilidades de existirem animais atravessando a pista por estar em local com terreno mais plano e haver fragmentos florestais mais próximos da pista no lado oposto ao que apresenta pastagem.	De acordo com o apresentado.
27	Pavimentado. Predomínio de pastagem (lado esquerdo) e fragmentos dispersos de vegetação secundária em estágios cada vez mais avançados de regeneração até encontro com floresta ombrófila densa. Características florísticas favoráveis à movimentação de animais, porém o relevo é montanhoso e os taludes de corte e de aterro são elevados, dificultando a movimentação dos animais. Recomenda-se considerar o ponto 28 para implantar estruturas ou medidas que favoreçam a travessia da fauna.	Segundo a análise apresentada, o ponto 28 não está apto a ser utilizado para a implantação de passagem de fauna inferior, portanto, não há como acatar a sugestão apresentada. Caso haja constatação de padrões significativos de atropelamento no futuro, deverão ser sugeridas medidas de mitigação específicas para o local.
26	No lado esquerdo da rodovia há mosaico de pastagem com vegetação secundária em estágios cada vez mais avançados de regeneração até encontro com floresta ombrófila densa.	Mesmo que a matriz aparente ser pouco permeável, existem casos em que ela não é determinante para a

*PH*

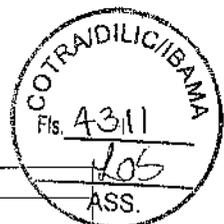


	<p>vez mais avançados de regeneração. No lado direito há uma grande área de pastagem com formações de vegetação secundária por volta de 400m de distância. Em ambos os lados há encontro com floresta ombrófila à medida que há afastamento da pista.</p> <p>Apesar de existirem fragmentos bem preservados em ambos os lados da pista, nos seus arredores predominam pastagens. A matriz entre a pista e os fragmentos aparenta ser pouco permeável à movimentação dos animais.</p> <p>Recomenda-se aguardar novos resultados para avaliar a necessidade de algum tipo de medida mitigadora.</p>	<p>movimentação de fauna.</p> <p>Há que se analisar com atenção os resultados de atropelamento para a área a fim de verificar a instalação de medidas mitigadoras adequadas.</p>
<p>25 I e 25 II</p>	<p>O ponto 25I apresentou número de serpentes atropeladas um pouco acima da média. As características florísticas e de uso do solo são bastante semelhantes em ambos os pontos: do lado esquerdo há mosaico de áreas alagadas, pastagem e vegetação secundária em estágio inicial conectados a fragmentos de floresta ombrófila densa (para o ponto 25II, este lado é mais drenado). Do lado direito há um mosaico de brejo com pastagem e vegetação secundária em estágio inicial conectados a fragmentos de floresta ombrófila densa (para o ponto 25 II, a faixa de área de brejo é mais estreita). Também há várias residências e intensa movimentação (as residências do ponto 25 II são mais afastadas da pista).</p> <p>O entorno do ponto 25 I é bem antropizado, o solo é constantemente alagado e o greide da pista é baixo. No ponto 25 II, distante 400m, existe um BSCC 2m x 2m e sugere-se fazer adaptações: implantar rampas de acesso ou conformar o terreno conexos à entrada e saída para facilitar o acesso dos animais e, caso seja necessário, futuramente implantar plataformas nas laterais internas do bueiro para proporcionar acesso seco para a fauna.</p>	<p>Considerando que o ponto 25 I já apresentou padrões de atropelamento de serpentes acima da média, que os dois pontos são distantes 400m um do outro, que a paisagem é bastante semelhante e que no ponto 25 II já há um BSCC instalado, solicita-se que as medidas apresentadas sejam executadas, inclusive as plataformas internas.</p> <p>Além disso, deve ser prevista cerca direcionadora que abranja ambos os pontos.</p>
<p>24</p>	<p>Pavimentado.</p> <p>Do lado esquerdo há mosaico de áreas alagadas, pastagem e vegetação secundária em estágio inicial conectados a fragmentos de floresta ombrófila densa (para o ponto 25 II, este lado é mais drenado). Do lado direito há vegetação secundária com predomínio de palmeiras.</p> <p>No local há um BTTC Ø1,00 que possibilita a passagem de animais de pequeno porte.</p> <p>Foi sugerido aguardar novos resultados para indicar as medidas mais adequadas para o local. Se for confirmado padrão de atropelamento de mamíferos de médio e grande porte, deverá ser implantada passagem inferior com cerca direcionadora ou sinalização vertical e redutores de velocidade.</p> <p>Se o padrão de atropelamento se mantiver durante o estudo, será implantada cerca nos dois lados da pista por 100m em cada margem do BTTC.</p>	<p>De acordo com o apresentado.</p>
<p>23 I e 23 II</p>	<p>Do lado direito há um predomínio de áreas alagadas com pastagem e vegetação secundária em estágio inicial conectados a fragmentos de floresta ombrófila densa em estágios mais avançados. Do lado esquerdo há um mosaico de brejo com pastagem e vegetação secundária em estágio inicial conectados a fragmentos de floresta ombrófila densa.</p>	<p>Deverá ser realizada adequação do bueiro e implantar rampas de acesso ou conformar o terreno junto à entrada e saída para facilitar o acesso dos animais e, caso seja necessário, futuramente, implantar plataformas nas laterais internas do bueiro para proporcionar acesso seco para a fauna.</p>

RK

	<p>Trecho com alta incidência de atropelamentos de répteis. O ponto 23I apresenta características satisfatórias para implantação de passagem inferior, mas no ponto 23II há um BSCC 2m x 2m que pode ser adequado. No ponto 23II também foram registrados atropelamentos de répteis (sucuri) e de um cachorro-vinagre.</p> <p>Recomendação de deslocamento do ponto 23I para o ponto 23II, onde há um BSCC passível de adequações.</p>	
--	--	--

Ponto	Previsão Hollus/DNIT	Considerações do IBAMA
22	<p>Pavimentado.</p> <p>Este é o local para instalação da ponte sobre o Igarapé Aparecida II – recomendado que sejam consideradas as estruturas e as ações a serem implantadas durante a execução da ponte.</p>	De acordo com o apresentado.
21	<p>Não pavimentado.</p> <p>A coordenada desse ponto coincide com a ponte sobre o Igarapé Aparecida I – recomendado que sejam consideradas as estruturas e as ações a serem implantadas durante a execução da ponte.</p>	De acordo com o apresentado.
20	<p>Pavimentado.</p> <p>No local há um BSTC Ø 1,00, obstruído com vegetação, que possibilita a passagem de animais de pequeno porte.</p> <p>Foi sugerida a poda da vegetação e, caso haja confirmação de padrão de atropelamento, deverão ser propostas outras medidas mitigadoras a serem implantadas, como sinalização vertical e linhas de estímulo à redução de velocidade.</p> <p>Considerar as estruturas e ações a serem implantadas na ponte sobre o Igarapé Traíra.</p>	De acordo com o apresentado.
19	<p>Local da ponte sobre o Igarapé Maria Caximbo, onde as estruturas e ações serão implementadas durante sua execução.</p>	De acordo com o apresentado.
-	-	Não foi considerado como possível ponto de passagem de fauna a ponte sobre o Igarapé Butique.
18	<p>Pavimentado.</p> <p>Após considerações sobre as características da paisagem no entorno, recomenda-se a implantação de uma passagem de fauna seca de 2,5m x 2,5m e instalação de 100m de cerca na margem esquerda e 250m na margem direita.</p> <p>O DNIT informa que, se comprovada a necessidade de uma passagem inferior e cerca nesse local, é possível proceder a implantação.</p>	De acordo com o apresentado.
17	<p>Não pavimentado.</p> <p>Considerando as características da paisagem e que a pista ainda não está pavimentada, a Hollus recomenda a implantação de uma passagem de fauna seca de 2,5m x 2,5m e cercas direcionadoras. Proposta acatada pelo DNIT, que informa a alteração do modelo e dimensões do bueiro.</p>	De acordo com o apresentado.
16	<p>Não pavimentado.</p> <p>Local da ponte sobre o Rio Feio, onde as estruturas e ações mitigadoras serão implementadas durante sua execução.</p>	De acordo com o apresentado.
15	<p>Não pavimentado.</p> <p>Do lado da TI Parakanã a vegetação está bem preservada, mas não há greide favorável para implantar passagem de fauna. No lado oposto da TI há predomínio de pastagem.</p>	De acordo com o apresentado.



Ponto	Previsão Hollus/DNIT	Considerações do IBAMA
14	<p>Não pavimentado.</p> <p>Do lado da TI Parakanã a vegetação está bem preservada, mas não há greide favorável para implantar passagem de fauna.</p> <p>Segundo a equipe do DNIT, o greide não é favorável para a execução de passagem inferior.</p> <p>Foi sugerido aguardar novos resultados para sugerir medidas alternativas, caso verifique padrões significativos de atropelamento no local.</p>	De acordo com o apresentado.
13	<p>Não pavimentado.</p> <p>Do lado da TI Parakanã a vegetação está bem preservada, mas não há greide favorável para implantar passagem de fauna. No lado oposto da TI há predomínio de pastagem e há intensas atividades rurais.</p> <p>Recomendada a instalação de um BSCC 2,5m x 2,5m e cerca direcionadora em 250 de cada lado da estrutura. O DNIT informa que verificará no projeto a altura do greide e que, se não houver altura suficiente, sugere instalar sinalização vertical e linhas de estímulo à redução de velocidade.</p>	De acordo com o apresentado.
12	<p>Não pavimentado.</p> <p>Local da ponte sobre o Rio Chatopaua, onde as estruturas e ações mitigadoras serão implementadas durante sua execução.</p>	De acordo com o apresentado.
11	<p>Não pavimentado.</p> <p>Local da ponte sobre o Rio Bacuri, onde as estruturas e ações mitigadoras serão implementadas durante sua execução.</p>	De acordo com o apresentado.
10	<p>Não pavimentado.</p> <p>Local da ponte sobre o Igarapé Nova Descoberta, onde as estruturas e ações mitigadoras serão implementadas durante sua execução.</p>	De acordo com o apresentado.
09	<p>Não pavimentado.</p> <p>Local com corredor bem definido de vegetação com mosaicos de brejo e vegetação secundária em estágio mais avançado de regeneração.</p> <p>Recomendada a instalação de um BSCC 2,5m x 2,5m e cerca direcionadora com extensão a ser definida. O DNIT informa que verificará no projeto se há algum lugar próximo desse ponto com altura de greide e, caso não exista, sugere instalar sinalização vertical e linhas de estímulo à redução de velocidade.</p>	De acordo com o apresentado.
08	<p>Não pavimentado.</p> <p>Em ambos os lados da rodovia há predomínio de pastagem e a existência de várias residências e intensa movimentação de pessoas.</p> <p>É recomendado que esse ponto seja desconsiderado no momento e, caso futuramente registre padrões significativos de atropelamento, outras medidas serão sugeridas.</p>	Mudar o local para estaca 1802. Trocar o BDCC previsto por um BTCC com adaptações para passagem seca de fauna.
07	<p>Não pavimentado.</p> <p>Há um BTCC 2m x 2m com leito úmido no local e, a 500m do local, está sendo implantado outro BTCC 2m x 2m com leito seco.</p> <p>Recomenda-se que as estruturas sejam monitoradas para avaliação da necessidade de implantar cercas direcionadoras, adequações na estrutura, sinalização ou mecanismos redutores de velocidade.</p>	De acordo com o apresentado.

AC. H

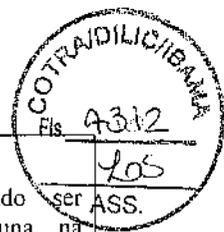
Ponto	Previsão Hollus/DNIT	Considerações do IBAMA
06	Não pavimentado. No local há um BSTC Ø 1,00 que possibilita a passagem de animais de pequeno porte. No caso de confirmação de padrão de atropelamento, outras medidas serão indicadas, como cercamento do local, sinalização e/ou redutores de velocidade.	De acordo com o apresentado.
05	Não pavimentado. No local há um BSTC Ø 1,00 que possibilita a passagem de animais de pequeno porte. Considerando as condições da paisagem, é recomendada a implantação de um BSCC 2,5m x 2,5m com cercas direcionadoras. O DNIT informa que verificará no projeto se há algum lugar próximo desse ponto com altura de greide e, caso não exista, sugere instalar sinalização vertical e linhas de estímulo à redução de velocidade.	De acordo com o apresentado.
04	Não pavimentado. No local há um BDTC Ø 1,00 que possibilita a passagem de animais de pequeno porte. No caso de confirmação de padrão de atropelamento, outras medidas serão indicadas, como cercamento do local, sinalização e/ou redutores de velocidade.	De acordo com o apresentado.
03	Não pavimentado. Local da ponte sobre o Igarapé Vermelho, onde as estruturas e ações mitigadoras serão implementadas durante sua execução.	De acordo com o apresentado.
02	Pavimentado. No entorno da rodovia predomina matriz de pastagem com a presença de um corredor de mata secundária. Há presença de várias residências rurais nas proximidades da pista. O índice de atropelamentos de serpentes foi um pouco acima do normal. Não há greide para implantar passagem inferior. No caso de confirmação de padrão de atropelamento, outras medidas serão indicadas, como sinalização e/ou redutores de velocidade.	De acordo com o apresentado.
-	No início do trecho foi avistado um tamanduá mirim atropelado.	-
01	Pavimentado. No entorno da rodovia predomina matriz de pastagem com manchas de vegetação secundária, composta principalmente por babaçu. O índice de atropelamentos de répteis foi um pouco acima do normal. Não há greide para implantar passagem inferior. No caso de confirmação de padrão de atropelamento, outras medidas serão indicadas, como sinalização e/ou redutores de velocidade.	De acordo com o apresentado.

46. Durante a vistoria, alguns pontos, que aparentemente eram viáveis para a implantação de estruturas, foram identificados pelo Ibama. Tais pontos foram repassados à Hollus para averiguação e, abaixo, encontram-se as considerações efetuadas após nova vistoria em campo pela equipe de monitoramento de fauna:

Ponto	Considerações do IBAMA	Previsão Hollus/DNIT Obs.: Ibama
-------	------------------------	-------------------------------------

09/12/14IBAMA/DILIC 16/21

*fls*



S0389104/W05442649 (ponto 67)	Avaliar a possibilidade de implantação de uma passagem de fauna nesse local ou a adaptação do BSCC que está sendo instalado.	Não pavimentado. Estrutura em construção, podendo ser aproveitada para passagem de fauna, na estaca 9616. <i>Obs.: Programar a adaptação do bueiro.</i>
Estaca 9202 – 9204 (ponto 68)	Área alagada de um lado da rodovia e com indícios de água aflorada ou áreas úmidas do lado esquerdo (vegetação presente). Avaliar a possibilidade de implantar uma passagem seca em local próximo	Não pavimentado. Na estaca 9201 está previsto um BTTC Ø 1,00, que não é adequado para passagem de fauna. No local (local I) não é possível executar a passagem, mas na estaca 9284 (local II) está sendo executado um BDCC 3m x 3m, que poderá ser adaptado para passagem de fauna, se observada a necessidade durante a estação chuvosa. De imediato foi sugerida a colocação de 150m de cerca em ambas as margens da estrutura. <i>Obs.: De acordo com o apresentado, porém a cerca deverá abranger, no mínimo, a extensão dos fragmentos de vegetação no entorno desse ponto.</i>
Estaca 8590 (ponto 69)	Ver a possibilidade de implantar uma passagem de fauna (verificar greide, cota, etc);	Não pavimentado. A paisagem circundante é favorável à movimentação de animais, porém o DNIT informou que não há altura de aterro para a instalação de passagem inferior. Foi sugerido monitoramento e, caso futuramente registrem-se padrões significativos de atropelamento, recomenda-se a adoção de medidas necessárias para a espécie ou grupo afetado. <i>Obs.: Os fragmentos interceptados pela rodovia nos pontos 69 e 70 deverão ser alvo de medidas de mitigação relacionadas à diminuição e controle de velocidade.</i>
0381967/05393745 (UTM) (ponto 70)	Terceira baixada antes dessa coordenada. Ver a possibilidade de implantar uma passagem de fauna (verificar greide, cota, etc).	Não pavimentado. A paisagem circundante é favorável à movimentação de animais, porém o DNIT informou que não há altura de aterro para a instalação de passagem inferior. Foi sugerido monitoramento e, caso futuramente registrem-se padrões significativos de atropelamento, recomenda-se a adoção de medidas necessárias para a espécie ou grupo afetado. <i>Obs.: Os fragmentos interceptados pela rodovia nos pontos 69 e 70 deverão ser alvo de medidas de mitigação relacionadas à diminuição e controle de velocidade.</i>
S0332121/W05310160 (ponto 71)	Trocar o bueiro previsto por um BDCC/BSCC 2,5mx2,5m (verificar outro ponto, 300 metros adiante deste).	Não pavimentado. A paisagem circundante é favorável à movimentação de animais, porém o DNIT informou que não há altura de aterro para a instalação de passagem inferior. Sugeriu-se deslocar essa passagem para o ponto 73, distante 1,3km, onde está prevista a construção de um BSCC 3m x 3m e que promove a conexão dos mesmos fragmentos.

*Los*

		<p>Foi sugerido monitoramento no ponto 71 para que, caso futuramente registrem-se padrões significativos de atropelamento, sejam sugeridas novas medidas pertinentes.</p> <p><i>Obs.: A cerca direcionadora deverá contemplar o máximo do fragmento de vegetação que engloba os pontos 71, 72 e 73, principalmente naqueles pontos em que a vegetação forme um corredor em ambos os lados da rodovia. Apresentar proposta de extensão para estes locais.</i></p>
S 032949,2/W0530611 (ponto 72)	Implantar passagem seca BSCC 2,5m x 2,5m.	<p>Não pavimentado.</p> <p>A paisagem circundante é favorável à movimentação de animais, porém o DNIT informou que não há altura de aterro para a instalação de passagem inferior.</p> <p>Sugeriu-se que essa passagem também seja deslocada para o ponto 73 e que o ponto 72 continue sendo monitorado para que, caso registrem-se padrões significativos de atropelamento, sejam sugeridas novas medidas pertinentes.</p> <p><i>Obs.: A cerca direcionadora deverá contemplar o máximo do fragmento de vegetação que engloba os pontos 71, 72 e 73, principalmente naqueles pontos em que a vegetação forme um corredor em ambos os lados da rodovia. Apresentar proposta de extensão para estes locais.</i></p>
Cerca de 12 km antes do ponto 53 há um vale acentuado. (ponto 73)	Verificar OAC prevista. Se o previsto for bueiro tubular, trocá-lo por um celular e implantar adaptações que permitam passagem seca. Ou pode ser mantido o projeto e colocar BSCC 2m x 2m em cota mais elevada para garantir passagem seca o ano todo.	<p>Não pavimentado.</p> <p>A paisagem é favorável à movimentação de animais e é sugerido que seja implantada cerca direcionadora em conjunto com a construção da OAC.</p> <p>Está prevista a construção de um BSCC 3m x 3m que poderá ser adaptado para passagem de fauna contemplando, também, os pontos 71 e 72, já que esses não apresentam condições para ajustes para servirem como passagem de fauna.</p> <p><i>Obs.: A cerca direcionadora deverá contemplar o máximo do fragmento de vegetação que engloba os pontos 71, 72 e 73, principalmente naqueles pontos em que a vegetação forme um corredor em ambos os lados da rodovia. Apresentar proposta de extensão para estes locais.</i></p>
Entre os pontos 43 e 42. (pontos 74 e 75)	<p>Foram observados três locais nesse trecho que devem ser analisados para instalação de medidas de mitigação:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Igarapé Sem Nome (adaptação na ponte);</li> <li>• Ponto cerca de 500m antes desse igarapé (estaca 5355);</li> <li>• outro ponto em torno de 1 km depois do igarapé, antes de duas curvas acentuadas para a direita.</li> </ul>	<p>Pavimentado. Local situado entre dois fragmentos florestais bem preservados que encontram-se a uma certa distância da rodovia. O entorno imediato do empreendimento é composto por matriz de paisagem.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Obs.: No Igarapé Sem Nome deverão ser realizadas as adaptações necessárias para que se mantenha uma passagem seca de fauna.</i></li> <li>• O DNIT informa que na estaca 5352 existe um BSCC 2,5m x 2,5m que</li> </ul>



		<p>podará ser aproveitado para passagem de fauna, caso os estudos indiquem a necessidade de tal dispositivo.</p> <p><i>Obs.: Deverão ser realizadas as adaptações necessárias para que se mantenha uma passagem seca de fauna durante o processo construtivo da OAC.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Segundo a Hollus, há um corredor de vegetação em processo de regeneração que está situado entre duas curvas acentuadas, onde a redução de velocidade é feita naturalmente, mas sugere manter monitoramento para verificar os padrões de atropelamento no segmento. Em havendo constatação de padrões de movimentação na área, deverão ser recomendadas medidas mitigadoras pertinentes. O DNIT informa que este segmento é uma APP, o que torna a execução de um desvio provisório inviável. Na estaca 5266 encontra-se uma OAC com Ø 1,00m que pode ser adaptado para passagem de fauna de pequeno porte, acompanhada da sinalização de advertência.</li> </ul> <p><i>Obs.: De acordo com a sugestão da Hollus: manter monitoramento e sugerir as medidas necessárias.</i></p>
Belo Monte	Ponto próximo ao retorno de chegada ao desvio de Belo Monte	<p>Ponto não encontrado.</p> <p><i>Obs.: Acompanhar as proposições que o consórcio responsável pela instalação de Belo Monte está programando para o trecho do desvio.</i></p>
Utm 003 (ponto 76)	<p><b>Para os pontos 76 a 87, foi solicitado que se verificassem as seguintes informações:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Se o local tem talude para implantar passagem inferior;</li> <li>Se existe alguma OAC executada ou projetada nos arredores do local;</li> <li>Caso nos segmentos pavimentados houver talude suficiente para executar, no mínimo, um BSCC 2m x 2m, se há possibilidade de executá-los e, em caso negativo, justificar;</li> <li>Constatando que nos locais solicitados não haja possibilidade de executar passagem inferior, quais mecanismos redutores de velocidade poderão ser implantados.</li> </ul>	<p>Pavimentado.</p> <p>Há um BSCC 2m x 2m com leito úmido (nível de água baixo ao menos em períodos de seca). Recomendado o monitoramento para verificar a utilização do local pela fauna e, em caso positivo, solicitar medidas como cercamento e conformação do terreno no entorno das alas do bueiro.</p> <p>O DNIT informa que não poderão ser realizadas adaptações internas na OAC, para evitar obstrução e prejuízo de vazão das águas.</p> <p><i>Obs.: As medidas corretivas do terreno e a implantação de cerca deverão ser efetuadas, independente do resultado do monitoramento adicional. Em relação às adaptações internas, deverão ser discutidas após resultados de monitoramento.</i></p>
Pto 004 gps (ponto 77)		<p>Pavimentado.</p> <p>Há um BTTC Ø 1,00, que poderá ser utilizado por animais semiaquáticos de</p>

*RAK*

		<p>pequeno porte.</p> <p>O greide da pista não é favorável à implantação de passagem de fauna inferior. Foi sugerido monitoramento e, caso futuramente registrem-se padrões significativos de atropelamento, recomenda-se a instalação de mecanismos redutores de velocidade ou outra medida para a espécie ou grupo afetado.</p> <p><i>Obs.: De acordo com o apresentado.</i></p>
Utm 005 (ponto 78)		<p>Pavimentado.</p> <p>Na estaca 1902 existe um BSCC 2m x 2m que será monitorado a fim de verificar a utilização do local pela fauna como ponto de travessia.</p> <p>O DNIT informa que, como não poderão ser realizadas adaptações internas na OAC, para evitar obstrução e prejuízo de vazão das águas, outras medidas serão indicadas como mitigação.</p> <p><i>Obs.: Deverão ser realizadas medidas corretivas do terreno e a implantação de cerca, independente do resultado do monitoramento adicional. Em relação às adaptações internas, deverão ser discutidas após resultados de monitoramento.</i></p>
Utm 006/007 (ponto 79)		<p>Não pavimentado.</p> <p>Dentro dos limites da TI Parakanã, não existe altura de aterro com cota de recobrimento para implantar um BSCC.</p> <p>Caso se constatem, futuramente, padrões de atropelamento no local, recomenda-se a instalação de mecanismos redutores de velocidade ou outra medida específica para a espécie ou grupo afetado.</p> <p><i>Obs.: Deverão ser providenciadas medidas de redução de velocidade ao longo de toda a TI Parakanã, com especial ênfase nos trechos em que haja conexão com fragmentos de vegetação ou qualquer corpo/curso hídrico do lado oposto da TI.</i></p>
300 m antes do Ponto 14 (ponto 80)		<p>Não pavimentado.</p> <p>Dentro dos limites da TI Parakanã, não existe altura de aterro com cota de recobrimento para implantar um BSCC.</p> <p>Caso se constatem, futuramente, padrões de atropelamento no local, recomenda-se a instalação de mecanismos redutores de velocidade ou outra medida específica para a espécie ou grupo afetado.</p> <p><i>Obs.: Deverão ser providenciadas medidas de redução de velocidade ao longo de toda a TI Parakanã, com especial ênfase nos trechos em que haja conexão com fragmentos de vegetação ou qualquer corpo/curso hídrico do lado oposto da TI.</i></p>
Gps 008 (Ponto 14)		<p>É o mesmo local do Ponto 14, já analisado.</p> <p><i>Obs.: Deverão ser providenciadas medidas de redução de velocidade ao longo de toda a</i></p>

PPA



		<p><i>TI Parakanã, com especial ênfase nos trechos em que haja conexão com fragmentos de vegetação ou qualquer corpo/curso hídrico do lado oposto da TI.</i></p>
Gps 009 (ponto 81)		<p>Não pavimentado.</p> <p>Dentro dos limites da TI Parakanã, não existe altura de aterro com cota de recobrimento para implantar um BSCC.</p> <p>Caso se constatem, futuramente, padrões de atropelamento no local, recomenda-se a instalação de mecanismos redutores de velocidade ou outra medida específica para a espécie ou grupo afetado.</p> <p><i>Obs.: Deverão ser providenciadas medidas de redução de velocidade ao longo de toda a TI Parakanã, com especial ênfase nos trechos em que haja conexão com fragmentos de vegetação ou qualquer corpo/curso hídrico do lado oposto da TI.</i></p>
Gps 010 (ponto 82)		<p>Não pavimentado.</p> <p>Local com boas condições de paisagem, mas não há altura de greide para implantar passagem de fauna inferior.</p> <p>Caso se constatem, futuramente, padrões de atropelamento no local, recomenda-se a instalação de mecanismos redutores de velocidade ou outra medida específica para a espécie ou grupo afetado.</p> <p><i>Obs.: Deverão ser providenciadas medidas de redução de velocidade nos trechos próximos a esse ponto, que apresentem fragmentos de vegetação ou qualquer corpo/curso hídrico que forneçam condições de conexão entre os lados opostos da rodovia.</i></p>
Gps 011 (ponto 83)		<p>Local com boas condições de paisagem, mas não há altura de greide para implantar passagem de fauna inferior.</p> <p>Caso se constatem, futuramente, padrões de atropelamento no local, recomenda-se a instalação de mecanismos redutores de velocidade ou outra medida específica para a espécie ou grupo afetado.</p> <p><i>Obs.: Deverão ser providenciadas medidas de redução de velocidade nos trechos próximos a esse ponto.</i></p>
Gps 012 (ponto 84)		<p>As características da paisagem no entorno teoricamente não são favoráveis à movimentação dos animais, portanto, se no decorrer do monitoramento constatarem-se números significativos de atropelamentos no local, outras medidas serão sugeridas conforme necessidade do grupo afetado.</p> <p>O DNIT informa que não há altura de greide para implantar passagem inferior.</p> <p><i>Obs.: De acordo com o apresentado.</i></p>
Gps 014 (ponto 85)		<p>Mesmo que haja conexão entre dois fragmentos de vegetação em estágio secundário de regeneração, grande parte da</p>

*[Handwritten signature]*

		<p>área do entorno da rodovia é composta por matriz de pastagem, que, a princípio, não é atrativa para a fauna.</p> <p>Não há altura de greide para implantar passagem inferior, segundo o DNIT.</p> <p>Foi sugerido que as medidas mitigadoras sejam implantadas na ponte sobre o Igarapé Jaú, que fica próximo aos pontos 85, 86 e 87.</p> <p><i>Obs.: De acordo com o apresentado.</i></p>
Gps 015 (ponto 86)		Idem ao ponto 85.
Gps 016 (ponto 87)		Idem ao ponto 85.
Gps 017 (Ponto 07- II)	-	É o mesmo local do Ponto 07 II, já analisado.

47. Considerando a ocorrência de atropelamento de tamanduá-mirim e cachorro do mato entre os pontos 42 e 41, a região que abrange esse local deverá ser monitorada e deverão ser previstas medidas de mitigação, como cercamento e redutores de velocidade.

48. Em relação aos redutores de velocidade, esta equipe considera que as linhas de estímulo à redução de velocidade são ineficazes a longo prazo quanto ao seu papel, já que as estruturas sofrem desgaste e, de fato, os veículos passam a transitar em velocidade normal, principalmente caminhões e veículos de grande porte. Portanto, solicita-se que sejam respensadas medidas substitutivas para essas estruturas.

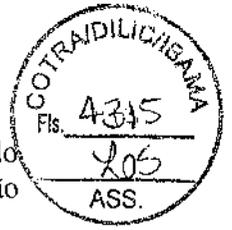
#### CONSIDERAÇÕES FINAIS/RECOMENDAÇÕES

49. Observou-se que as obras seguem sendo conduzidas com o acompanhamento ambiental por parte da equipe de gestão e supervisão ambiental. No entanto, ainda cabe ao DNIT e às suas contratadas estreitar a comunicação e dar agilidade à tomada de providências, no que se refere à correção de ocorrências ambientais, revisões de projeto, execução de obras complementares e/ou contratações dos serviços pendentes a fim de dar agilidade às atividades nas frentes de obras, evitando-se assim paralisações, descontinuidades e, por conseguinte, os danos ambientais decorrentes já conhecidos do período chuvoso.

50. Por isso, por ocasião da revisão do PBA e da renovação da LI e da ASV, é prevista a internalização por todos das adequações necessárias pelo andamento das obras, de forma a conduzi-la de uma maneira efetiva.

51. De forma mais pontual, seguem abaixo as **principais recomendações e providências** decorrentes das vistorias realizadas neste ano:

- a) Incluir nos relatórios semestrais tópico específico quanto ao atendimento às recomendações decorrentes das vistorias, com destaques as medidas, prazos e justificativas para seu atendimento.
- b) Reforçar constantemente a sinalização provisória, em especial nas cabeceiras de pontes, desvios e frentes de obras: nos segmentos ainda sem pavimento e nas frentes de obras, observou-se que a rodovia carece de sinalização provisória mais adequada que identifique com clareza os pontos de interrupção e desvios, em uma distância mínima exigida, segundo as normas e diretrizes rodoviárias.
- c) Adotar medidas preventivas referentes a proteção de taludes, dispositivos de drenagem e base de aterros até o fim das obras e durante período de chuvas intensas. Nos pontos em que os dispositivos de drenagem instalados e as técnicas de revegetação de taludes adotados não mostraram êxito, reitera-se a exigência de se readequar os dispositivos e estudar alternativas tecnológicas mais adequadas para a cobertura vegetal (biomanta, aproveitamento de *topsoil*, etc) em tempo para sua instalação efetiva durante o período chuvoso;
- d) Verificar junto ao projeto pontos em que determinadas ocorrências ambientais (bota-foras, taludes e aterros desconformados) estão oferecendo risco a áreas sensíveis para sua remediação, instalação de dispositivos de contenção adequados e correção



imediate nos casos em que os limites definidos no projeto não estejam sendo respeitados. Este levantamento deve integrar o próximo relatório de supervisão ambiental a ser entregue ao IBAMA;

e) Encaminhar no próximo relatório semestral avaliação técnica do projeto de engenharia, com medidas corretivas sugeridas e pactuadas com as construtoras, bem como cronograma de ação para correção dos pontos críticos identificados neste relatório e no da vistoria anterior;

f) Proceder o corte do material lenhoso segundo as orientações no subprograma do PBA, e seu armazenamento de forma agrupada, em pontos dispostos como pátios de estocagem, para montagem das leiras e cubagem do material de forma adequada, antes de sua destinação. Salienta-se que para o transporte da madeira para esses fins, dentro dos limites do empreendimento, não há necessidade de emissão de DOF.

g) Que não sejam abertas frentes de obras indiscriminadamente impossibilitando que sejam concluídas as etapas que envolvem movimentação de terra antes do período crítico de chuvas, tendo em vista a experiência de incidentes nos períodos anteriores. Os responsáveis pelas obras e pela fiscalização do DNIT devem zelar pela devida sincronia das etapas de obras, a atentar para a intensidade das chuvas e os prazos previstos.

52. Em relação ao **remanejamento da rede elétrica** para execução das obras (Fotos 14 e 15), tem-se a considerar o seguinte:

a) O DNIT deve reiterar as solicitações e envidar esforços, junto a concessionária de energia elétrica no estado e às instâncias superiores, para que sejam adotadas providências imediatas para o remanejamento da rede nos lotes com obras em andamento, antes do fim das mesmas, a fim de se evitar o risco de acidentes de trabalho e/ou danos ao meio ambiente, sob pena de sanções decorrentes.

b) Quaisquer atividades oriundas dessa necessidade de remanejamento ou ampliação da rede elétrica, dentro dos limites da faixa de domínio da rodovia, e portanto, sob a vigência da LI e da ASV emitidas pelo IBAMA, devem ser autorizadas pelo DNIT, comunicadas previamente e acompanhadas pela equipe de supervisão ambiental, respeitado o cumprimento das condições presentes nas licenças/autorizações e nos programas ambientais, em especial no que se refere a supressão da vegetação, resgate de fauna e controle de processos erosivos.

c) A não obediência a essa orientação implica aos agentes responsáveis (concessionária e construtoras) as sanções cabíveis e ao DNIT a responsabilidade solidária por eventuais danos ambientais decorrentes.

d) Tendo em vista ser esse um problema recorrente ao longo de todo o trecho em obras, desde que foram iniciadas, até o fechamento do próximo relatório semestral, o IBAMA deve ser informado das medidas efetivas adotadas para a solução desse problema. Caso não se resolva essa questão até o próximo relatório semestral, recomenda-se que novas frentes de obras, em 2015, fiquem impedidas no mínimo 2 km antes e depois dos pontos onde a rede elétrica será diretamente afetada, até que seu remanejamento seja feito de forma prévia.

53. Em todos os lotes vistoriados, as **pontes e suas cabeceiras** seguem ainda não construídas, representando interrupções do pavimento e, conseqüentemente, riscos à segurança do tráfego na rodovia. Por isso, em complementação ao recomendado no relatório de vistoria anterior, cabe ainda as seguintes recomendações específicas:

a) Reforçar, constantemente, os desvios e a sinalização provisória nas suas proximidades, executando a conservação rotineira das cabeceiras, especialmente nas APPs;

b) Agilizar processo para construção das pontes, de forma que o aumento do fluxo e da velocidade média ao longo do trecho com o final das obras de pavimentação não resultem em acidentes e riscos ambientais (assoreamento, erosões nas APPs etc), internalizando no projeto de construção os levantamentos e propostas de recomposição das APPs já apresentados;

c) Na ponte sobre o rio Arataú, que se dê prioridade e celeridade na construção da ponte definitiva, já que a estrutura provisória foi construída próxima ao nível d'água do rio, o que representa um risco eminente ao ambiente e aos usuários frente ao início de chuvas intensas.

na reunião. Vale salientar que um PRAD com a previsão de recuperação total das áreas afetadas pelas obras emergenciais deve ser elaborado e executado concomitante à liberação do tráfego na nova ponte, incluindo a recuperação total das APPs. Em hipótese alguma poderá ser mantidas como consolidadas as alterações ali feitas decorrentes das obras emergenciais.

d) Reitera-se a orientação de que as OAEs deverão apresentar adaptações para passagem seca de fauna (exceto nos casos em que há restrições para tal implantação), conforme Nota Técnica nº 02001.000865/2015-86 COTRA/IBAMA.

À consideração superior.

15  
Brasília, 25 de maio de 2014.

  
RAQUEL CAROLINE ALVES LACERDA  
Analista Ambiental

  
KARIN ROVARIS MÖLLER  
Analista Ambiental

La Kordo  
Segue como providências  
26/5/15

  
Tariana Veit de Souza  
Coordenadora de Licenciamento de  
Transportes, Rodovias e Ferrovias  
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Retifico a data de  
emissão deste Relatório.  
Quê se lê 2014, lê-se 2015.  
12/9/15

  
Raquel Caroline Alves Lacerda  
Analista Ambiental  
COTRA/DILIC/IBAMA  
Matrícula: 2446677

13/10/14 – Lotes 03, 02 e 01 (Rurópolis - Uruará)



Foto 01- Local para instalação de passagem de fauna seca, através de adaptações sob a ponte de concreto que substituirá a de madeira.



Foto 02 - Frente de Supressão



Foto 03 – sub-base com acúmulo de água  
S 03,534078 W 54,29257



Foto 04 – Material de construção para as OAC's

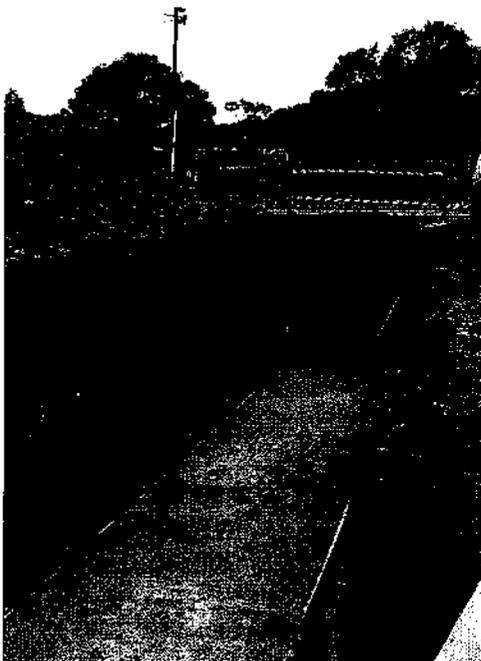


Foto 05 – Construção de Obras de Arte Corrente



Foto 06 – Construção OAC's, detalhe estaca

BR-230/PA: Rurópolis – Div. PA/TO  
Relatório Fotográfico: Vistoria – 13 a 18/outubro/2014



Foto 07 – Embalagens e material descartados



Foto 08: Terraplanagem na sub-base e material vegetal na faixa de domínio.



Foto 09: Movimentação de terra próximo a fragmentos e/ou áreas úmidas



Foto 10: Movimentação de terra próximo a fragmentos e/ou áreas úmidas



Foto 11: Sinais de assoreamento decorrente das águas que carregam sedimentos da rodovia.



Foto 12: Sinais de carreamento de sedimentos da rodovia para cursos d'água próximos.

BR-230/PA: Rurópolis – Div. PA/TO  
Relatório Fotográfico: Vistoria – 13 a 18/outubro/2014



Foto 13-A: Frentes de obras com grande movimentação de terra e acúmulo d'água.

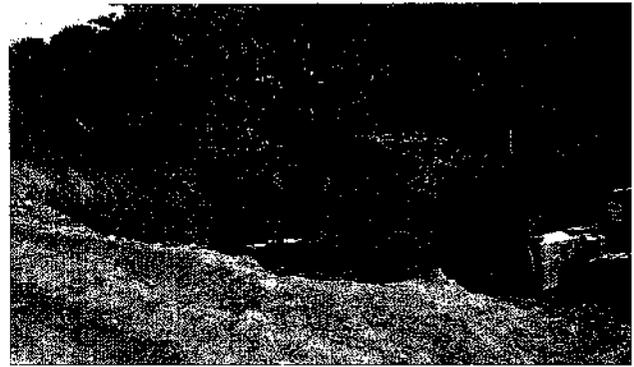


Foto 13-B: Frentes de obras com grande movimentação de terra e materiais.



Foto 14: Obras próximas a rede elétrica



Foto 15: movimentação de terra próxima a áreas sensíveis e à rede elétrica



Foto 16: Leiras com material lenhoso suprimido



Foto 17: Leiras com material lenhoso suprimido

BR-230/PA: Rurópolis – Div. PA/TO  
Relatório Fotográfico: Vistoria – 13 a 18/outubro/2014

14/10/14 – Lotes 01 e 05 ou S/D (Uruará - Altamira)

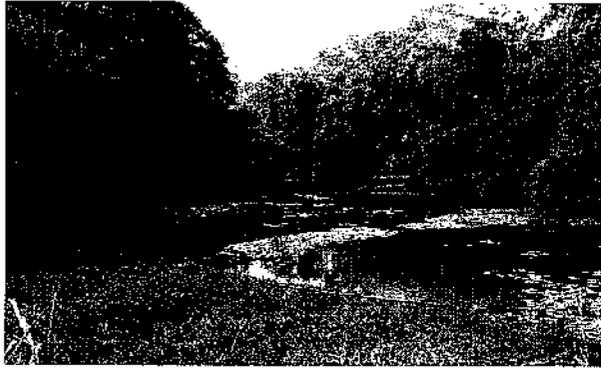


Foto 18: Passagem de fauna nº 55 (TI Arara)



Foto 19: Local proposto para passagem de fauna.



Foto 20: Rompimento do Pavimento com desvio



Foto 20: Rompimento do Pavimento com desvio



Foto 21: Talude em corte, em parte estabilizado, com dispositivos de drenagem obstruídos



Foto 22: Valeta de drenagem rompida, necessitando manutenção



Foto 23: Área de bota fora, com medidas paliativas de recuperação



Foto 24: Área de bota fora, em parte recuperada, mas carente de cobertura vegetal e drenagem

BR-230/PA: Rurópolis – Div. PA/TO  
Relatório Fotográfico: Vistoria – 13 a 18/outubro/2014



Foto 25: Rompimento do Pavimento com meia pista em uso e sinalização incipiente



Foto 26: Rompimento do Pavimento com meia pista em uso e sinalização incipiente



Foto 27: Local de evolução de fissuras no pavimento



Foto 28: Estrutura das obras sobre o Rio Arrependido.



Foto 29: Ambiente limítrofe a rodovia, local para possível implantação de passagem de fauna.



Foto 30: Ambiente limítrofe a rodovia, local para possível implantação de passagem de fauna.

BR-230/PA: Rurópolis – Div. PA/TO  
Relatório Fotográfico: Vistoria – 13 a 18/outubro/2014

15/10/14 – Lotes 04 e 03 (Altamira - Pacajá)



Foto 31-A: Sinalização em ponte.



Foto 31-B: Ambiente limítrofe a rodovia, local para possível implantação de passagem de fauna.



Foto 32: Aterro em corte, parcialmente descoberto e com sinais de deslizamento



Foto 33: Canteiro de obras (TORC).



Foto 34: Canteiro de obras (TORC).



Foto 35: Canteiro de obras (TORC).



Foto 36: Canteiro de obras (TORC).



Foto 37: Canteiro de obras (TORC).



Foto 38: Pedreira, britador e usina de asfalto (TORC).

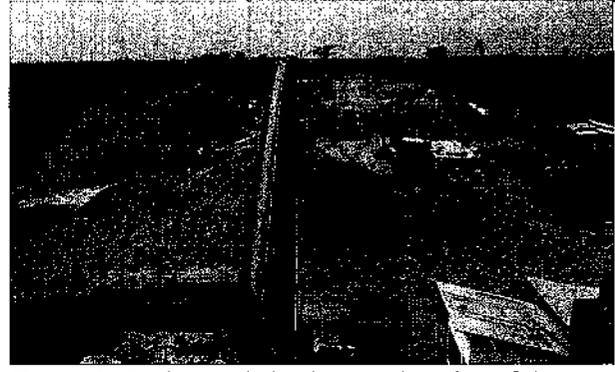


Foto 39: Pedreira, britador e usina de asfalto (TORC).



Foto 40: Pedreira, britador e usina de asfalto (TORC).



Foto 41: Pedreira, britador e usina de asfalto (TORC).



Foto 42: Jazida Braguinha (TORC) - acesso



Foto 43: Jazida Braguinha (TORC) - vereda

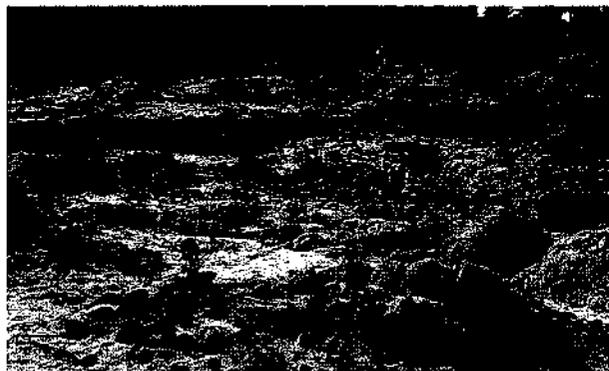


Foto 44: Jazida Braguinha (TORC) - área com sinais de supressão e exploração



Foto 45: Jazida Braguinha (TORC) - área com sinais de supressão e exploração

BR-230/PA: Rurópolis – Div. PA/TO  
Relatório Fotográfico: Vistoria – 13 a 18/outubro/2014



Foto 46: Supressão da Vegetação realizada pela concessionária de energia elétrica



Foto 47: Drenagem superficial.



Foto 48: Presença de trabalhadores ordenando os desvios.



Foto 49: Área de bota-fora limítrofe a áreas sensíveis.



Foto 50: Trecho em obras, com desvios e sinalização



Foto 51: Desvio na frente de obras, sendo pavimentada

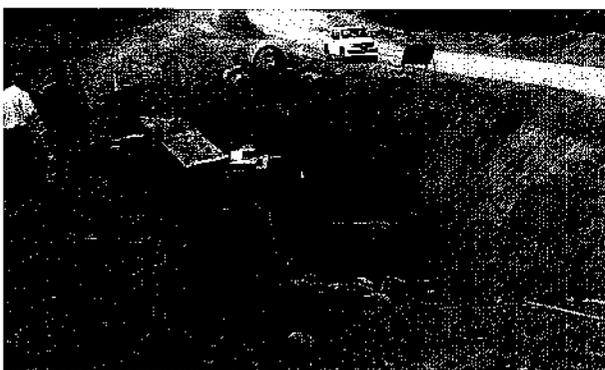


Foto 52: Construção de OAC.



Foto 53: Movimentação de terra sobre áreas naturais sensíveis.



Foto 54: Exemplo de BDCC, nos quais deverão ser implantadas adaptações para garantir passagem seca de fauna.



Foto 55: Exemplo de local propício para instalar passagem de fauna.

16/10/14 – Lotes 02, 01 e único (Pacajá - Marabá)

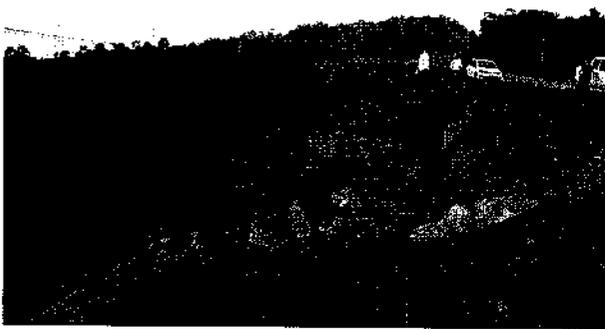


Foto 56: Medidas paliativas de proteção de saída de aterro (bota-fora) em situação de risco.

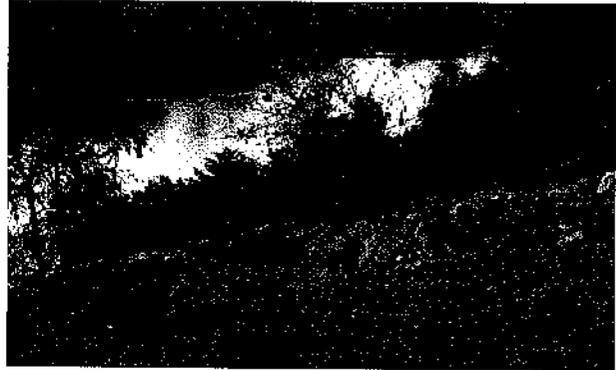


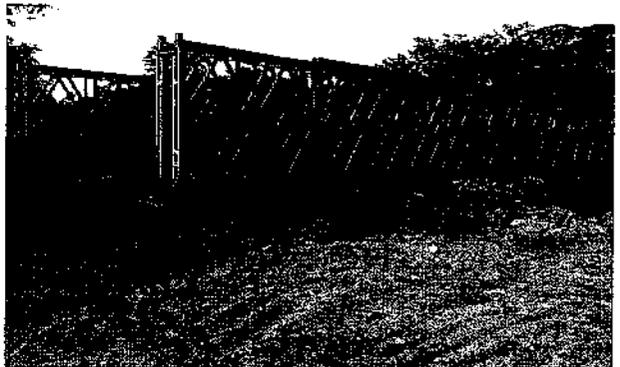
Foto 57: Saída de aterro (bota-fora) em situação de risco.



Foto 58: Embargo na Ladeira da Velha



Foto 59: Rede de alta tensão na Ladeira da Velha



BR-230/PA: Rurópolis – Div. PA/TO  
Relatório Fotográfico: Vistoria – 13 a 18/outubro/2014

Foto 60: Travessia Rio Arataú

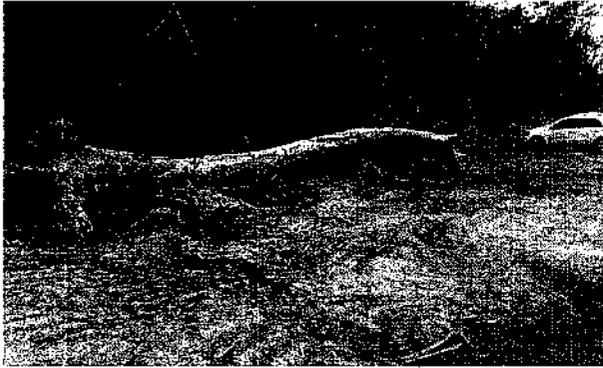


Foto 61: Travessia Rio Arataú: ponte metálica



Foto 62: Travessia R. Arataú, área em APP



Foto 63: Travessia R. Arataú, vista ponte antiga



Foto 64: Travessia R. Arataú, ponte metálica



Foto 65: Travessia R. Arataú, aterro c/ manilhas



Foto 66: Travessia R. Arataú, represamento



Foto 67: Travessia R. Arataú, destaque manilhas



Foto 68: Travessia R. Arataú, vista da obra emergencial

Foto 69-A: Travessia R. Arataú, ponte antiga quebrada e encabeçamentos para nova ponte

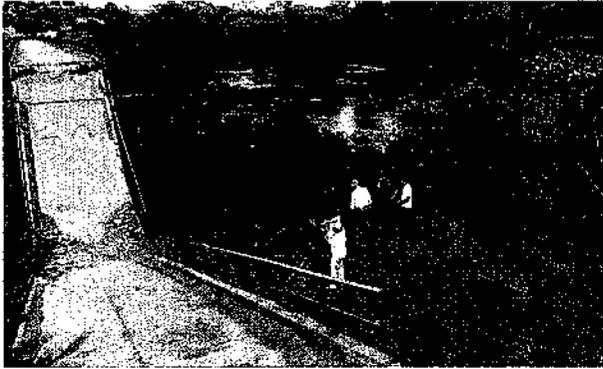


Foto 69-B: Travessia R. Arataú, ponte antiga quebrada e encabeçamentos para nova ponte



Foto 70: CNC 001/2014



Foto 71: Rompimento de talude em corte

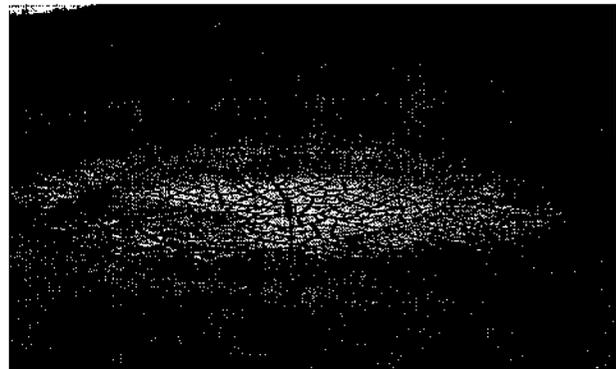


Foto 72: Bacias de drenagem sem cobertura vegetal



Foto 73: Sequencia de bacias de drenagem



Foto 74: Rompimento de bacia de drenagem, sem cobertura vegetal efetiva



Foto 75: Sinais de erosão em bacia de drenagem, sem cobertura vegetal efetiva



Foto 76: Sinais de erosão em bacia de drenagem, sem cobertura vegetal efetiva

BR-230/PA: Rurópolis – Div. PA/TO  
Relatório Fotográfico: Vistoria – 13 a 18/outubro/2014



Foto 77: encabeçamento de pontes e madeira, no aguardo das obras de construção



Foto 78: Erosão laminar e em sulco em áreas com cobertura vegetal deficiente

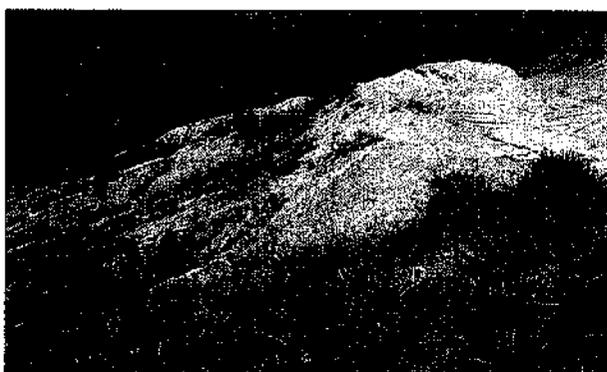


Foto 79: Erosão laminar e em sulco em áreas com cobertura vegetal deficiente



Foto 80: Erosão laminar e em sulco em áreas com cobertura vegetal deficiente



Foto 81: Sinais de erosão em bacia de drenagem, sem cobertura vegetal efetiva



Foto 82: Sinalização em frente de supressão



Foto 83: Frente de supressão



Foto 84: Frente de supressão



Foto 85: Enleiramento de material lenhoso



Foto 86: Contaminação de corpo hídrico por disposição de resíduos



Foto 87: Desvios com sinalização incipiente nas frentes de obras

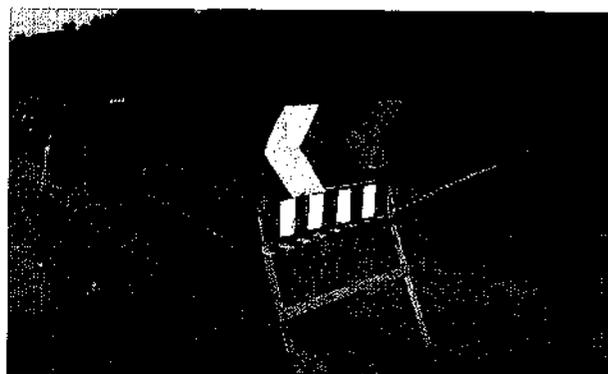


Foto 88: Desvios com sinalização incipiente nas frentes de obras



Foto 89: área de bota-fora

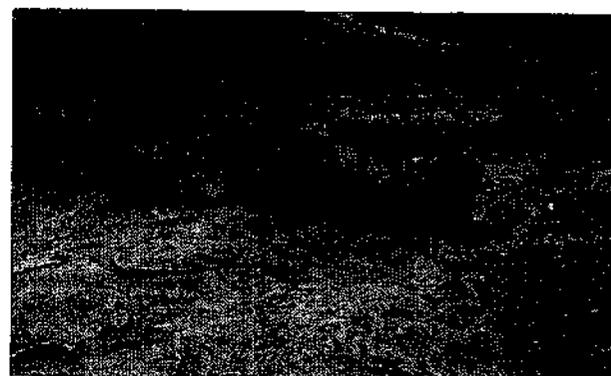


Foto 90: enleiramento de material de supressão, sendo coberto por sedimentos



Foto 91: Movimentação de terra próximo a curso d'água

BR-230/PA: Rurópolis – Div. PA/TO  
Relatório Fotográfico: Vistoria – 13 a 18/outubro/2014

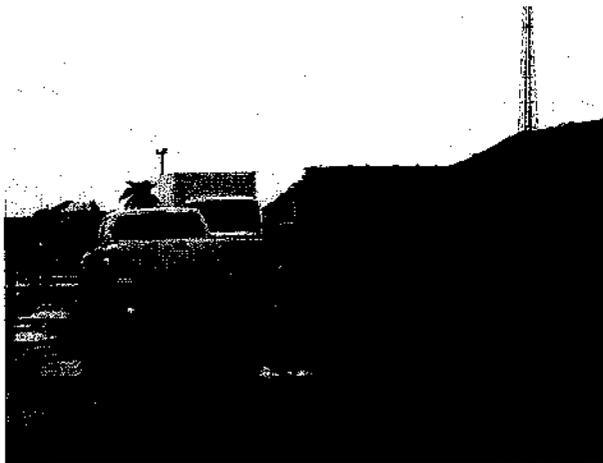
17/10/14 – Marabá – Div. TO/PA



Trecho recapeado em 2013/2014.



Trecho não pavimentado, anterior à chegada do encabeçamento da ponte do Araguaia.



Invasão da faixa de domínio. Ao fundo, à esquerda, a ponte sobre o Rio Araguaia



Continuação da invasão, ao lado da antena que aparece na foto anterior.

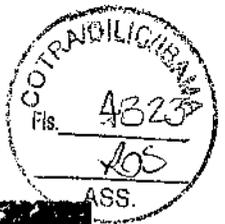


Encabeçamento pavimentado da ponte na divisa com o Tocantins.



Local do antigo canteiro de obras, na margem de Tocantins.

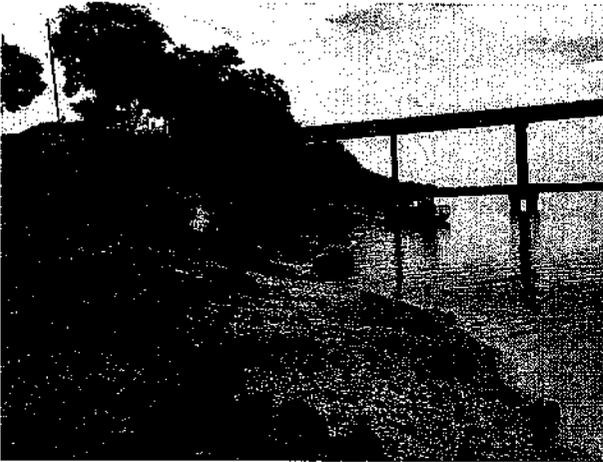
BR-230/PA: Rurópolis – Div. PA/TO  
Relatório Fotográfico: Vistoria – 13 a 18/outubro/2014



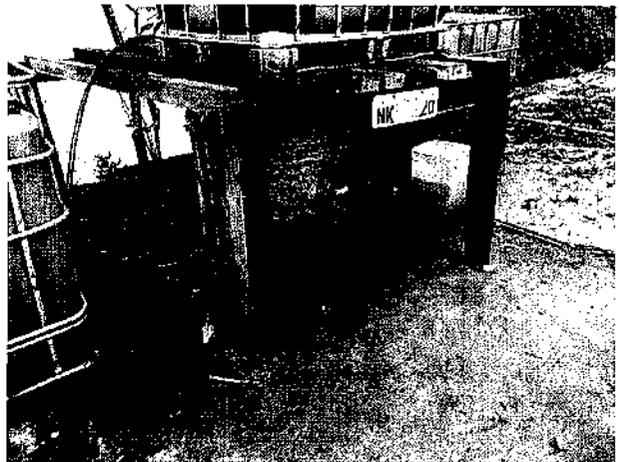
Local do antigo canteiro de obras, na margem de Tocantins.



Carapaça de tatu, encontrada em uma das construções, habitada, do canteiro de obras.



Dragagem na margem de Tocantins.



Vazamento de óleo de equipamento da dragagem.

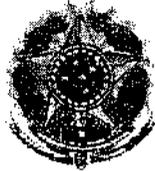


Material dragado, próximo à faixa de domínio da ponte.



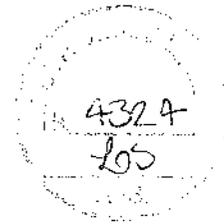
Visão geral da margem onde está a operação de dragagem, com escorregamento de material.

EM BRANCO



28.05.2015

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
FUNDAÇÃO NACIONAL DO ÍNDIO  
DIRETORIA DE PROMOÇÃO AO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL  
Setor Bancário Sul, quadra 02, lote 14 – Edifício Cleto Meireles, 6º andar  
70070-120 Brasília / DF  
Telefone: (61) 3247.6801/6900 – E-mail: [dpds@funai.gov.br](mailto:dpds@funai.gov.br)



Ofício nº 537/2015/DPDS/FUNAI-MJ

Brasília, 25 de maio de 2015.

A Sua Senhoria o Senhor  
**TARCISIO GOMES DE FREITAS**  
Diretor Geral Substituto  
Diretoria Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT  
SAN – Quadra 03 Lote A – Ed. Núcleo dos Transportes  
70040-902 - Brasília/DF

Assunto: **Análise técnica do produto “Relatório do Plano Básico Ambiental Versão Preliminar / Revisão 01 – Rota 5 TIs Parakanã e Trocará no âmbito do componente indígena do processo de licenciamento ambiental das obras de pavimentação da BR 230/PA e BR 422/PA Ref. Lote 02 – Trecho 02: 20 Km depois da TI Parakanã até Pacajá (Km388,60) e Ref. Lote 01 – Trecho 02: 20 Km até Km 286,60 e Lote 02 – Trecho 01: Km 286,60 até 20 Km depois do limite oeste da TI Parakanã.**

Referência: Processo Funai nº 08620.001080/2005-48

Senhor Diretor Substituto,

1. Em resposta ao Ofício nº 439/2015/CGMAB/DPP que encaminha o relatório do PBA Rota 5 – TIs Parakanã e Trocará- versão preliminar no âmbito do processo de licenciamento da BR 230/PA, seguem as considerações técnicas.
2. De modo geral o produto apresenta coerência na apresentação dos Programas ao ser fiel à relação impacto-medida conforme o ECI apresentado em conjunto com a atualização de alguns dados necessários para confecção do produto. Entretanto algumas questões precisam ser complementadas e melhor descritas tecnicamente para serem justificadas. Cabe evidenciar que o PBA por vezes se torna simplório e por vezes complexo ao não considerar as especificidades de cada Povo, fato bastante relevante para a efetividade dos Programas sugeridos.
3. Questões como o tempo proposto versus a quantidade de ações propostas não está adequado ao ritmo e capacidade de absorção das comunidades indígenas, sobretudo há um número enorme de oficinas e reuniões que, certamente, impactará na vida dos Parakanã e dos Assurini.
4. Quanto à equipe técnica de forma geral sugerimos que do Coordenador do PBA seja exigido além de conhecimento na área ambiental, experiência com povos indígenas na Amazônia. Não consideramos pertinente a criação de um escritório em Brasília para o Coordenador Geral e uma equipe formada por 60 profissionais nos parece superdimensionado, isso requer melhor explicação em reunião técnica.
5. Quanto ao Programa de Manejo e monitoramento de fauna não encontramos nenhuma justificativa técnica quanto a exclusividade dada à TI Trocará, o mesmo serve para o Programa de Segurança alimentar em algumas de suas atividades. Cabe ressaltar que quanto ao



Programa de Desenvolvimento Local, o Programa Parakanã financiado pela Eletronorte tem muita informação sistematizada e cabe o esforço de entender melhor o cenário atual para que as ações possam dar continuidade ao trabalho, focado no escoamento da produção. Quanto ao Programa de Apoio à Educação e Cultura será necessário refletir tecnicamente acerca da proposta tendo em vista as especificidades de cada Povo deste PBA. O trabalho que vem sendo construído no Programa Parakanã da Eletronorte atua na linha de educação voltada as atividades internas e conhecimento e desenvolvimento da sua própria realidade, diferente dos Assurini, que já estão em intenso contato com a cidade. Achamos pertinente um processo contínuo de reflexão e conhecimento antes mesmo da efetivação de novas propostas voltadas para fora, para que esta seja uma construção coletiva e consciente em busca do projeto de futuro do Povo Parakanã.

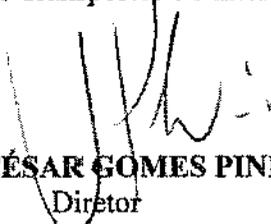
6. Outra questão se refere à necessidade de melhor dimensionamento dos elementos de custo necessários para execução dos Programas. Todos eles estão subdimensionados e em alguns não aparecem descritos. O PBA confunde metodologia com gerenciamento de atividades. Cabe esclarecer que a necessidade de metodologia é fundamental na descrição de cada Programa, inclusive se valendo do aprendizado já adquirido em projetos realizados nas duas Terras Indígenas, fato bastante relevante. As metodologias devem considerar o aprendizado adquirido e os arranjos institucionais das comunidades, tendo em vista que as estruturas de organização social dos grupos são constantemente ressemantizadas a partir da conjunção entre processos históricos e especificidades culturais, o que aqui se dá de forma diferenciada com os Parakanã e com os Assurini. Cabe neste escopo também questionar a proposta de formação do Comitê Gestor, apresentada no quadro 3.4.1 que sugere que o Povo Parakanã seja representado por um só indivíduo e seu suplente e um representante Assurini e seu suplente. São muitas e diversas as aldeias dentro de cada TI para este número de representantes, podendo aflorar conflitos de legitimidade.

7. Quanto aos indicadores, no programa de Gestão Ambiental como em todos os outros Programas verifica-se somente indicadores quantitativos. É necessário estabelecer indicadores que realmente avaliem de forma qualitativa e real o aprendizado e a mitigação do impacto. Indicadores são instrumentos de mensuração, que podem estar associados à metas/objetivos ou não. Indicadores aplicam-se a problemas, pressupostos, insumos, outputs, processos, efeitos (outcomes) e impactos. Efeitos e impactos, por exemplo, podem ser positivos e/ou negativos, previstos e/ou imprevistos. Muitas vezes os indicadores nos mostram que, ainda que não tenha sido atingida a meta colocada, outras tantas coisas positivas e ou negativas relacionadas ao processo em busca da meta foram alcançados. Outra falha do Programa de Gestão, por ter o objetivo de gerir os outros Programas, é a ausência de um processo de avaliação constante e pertinente ao impacto previsto com a pavimentação da BR-230.

8. Por fim cabe ressaltar que são vários os ajustes técnicos que devem ser discutidos, e pensando na efetividade de um produto final de forma célere, propomos uma reunião de nivelamento. Esta deverá ser agendada pelo empreendedor com esta Fundação.

9. Colocamo-nos à disposição para esclarecimentos adicionais por meio da Coordenação do Componente Indígena de Transportes e Mineração, telefone (61) 3247-6826.

Atenciosamente,

  
**JÚLIO CÉSAR GOMES PINHO**  
Diretor

Com cópia ao Senhor Thomaz Miazak de Toledo- Diretor de Licenciamento Ambiental - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) - SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - CEP: 70818-900 - Brasília-DF.

A Arcealista Raquel e equipe  
para conhecimento e acompanhamento

o/lo/15

Tatiana Veil

**Tatiana Veil de Souza**  
Coordenadora de Licenciamento de  
Transportes, Rodovias e Ferrovias  
COTRA/CBTMO/DILIC/IBAMA

ao analista Marco,  
para análise e apreciação,  
com posterior restituição ao  
processo.

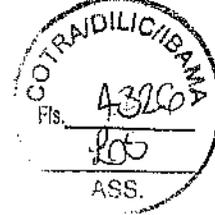
06/07/15

Raquel

**Raquel Caroline Alves Lacente**  
Analista Ambiental  
COTRA/DILIC/IBAMA  
Matricula: 2449427



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
Diretoria de Licenciamento Ambiental  
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09566 Brasília - DF  
CEP: 70818-900 e (61) 3316-1282 - 1670  
www.ibama.gov.br



OF 02001.005701/2015-45 DILIC/IBAMA

Brasília, 25 de maio de 2015.

À Senhora  
Aline Figueiredo Freitas Pimenta  
Coordenadora-Geral da Aline Figueiredo Freitas Pimenta  
SAN Setor de Autarquias Norte Qd. 3 Lt. A  
BRASILIA - DISTRITO FEDERAL  
CEP.: 70040902

**Assunto: Rodovia BR-230/PA: resposta à solicitação de prorrogação de prazos das condicionantes 2.9, 2.13, 2.15 da LI 825/2011 (Renovação). Processo 02001.005186/2000-17.**

REFERENCIA: OF 02001.005804/2015-13/DNIT

Senhora Coordenadora-Geral,

1. Em atenção ao Ofício nº 530/2015/CGMab/DPP, de 30/3/2015, que encaminha pedido de prorrogação de prazo das condicionantes 2.9, 2.13 e 2.15 da LI nº 825/2011 (Renovação), para as obras de pavimentação da Rodovia BR-230/PA, trecho Div. TO/PA - Rurópolis, informo que as referidas condicionantes poderão ter o prazo de atendimento prorrogado, da seguinte forma:

a) condicionante 2.9 - prorrogada por mais 60 dias a partir de seu vencimento, a ser atendida até 30 de maio de 2015;

b) condicionante 2.13 - conforme sugestão do Parecer Técnico nº 02001.001424/2015-00 Cotra/Ibama (anexo), prorrogada por 80 dias, a partir da data de protocolo do Ofício nº 2259/2015-03 Dilic/Ibama, que encaminhou a LI nº 825/2011 (Renovação), a ser atendida até 30 de maio de 2015;

c) condicionante 2.15 - prorrogada por mais 90 dias a partir de seu vencimento, a ser atendida até 30 de maio de 2015;

2. Aproveitando o ensejo, informo que no empreendimento em questão, assim como nos demais empreendimentos licenciados pelo Ibama em que o Dnit seja o empreendedor, essa autarquia deve



**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**  
**INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS**  
Diretoria de Licenciamento Ambiental  
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09566 Brasília - DF  
CEP: 70818-900 e (61) 3316-1282 - 1670  
[www.ibama.gov.br](http://www.ibama.gov.br)

cumprir sua Instrução de Serviço Dnit-DG nº 18/2013 para remoção das ocupações irregulares na faixa de domínio.

3. Com relação à condicionante 2.9, não há objeções para a dilação do prazo, desde que esse levantamento se dê em caráter definitivo, tendo em vista os casos apontados como críticos em vistorias realizadas no empreendimento (vide Relatório de Vistoria nº 15/2014).

Atenciosamente,

**THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO**  
Diretor Substituto da DILIC/IBAMA



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
Diretoria de Licenciamento Ambiental  
Coordenação de Transporte  
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09566 Brasília - DF  
CEP: 70818-900 e (61) 3316-1071  
www.ibama.gov.br



OF 02001.005615/2015-32 COTRA/IBAMA

Brasília, 25 de maio de 2015.

À Senhora

Aline Figueiredo Freitas Pimenta

Coordenadora-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

SAN Qd 3, Lt. A, Ed. Núcleo dos Transportes

BRASILIA - DISTRITO FEDERAL

CEP.: 70040902

**Assunto: Rodovia BR-230/PA (trecho Rurópolis/PA - Div. PA/TO), condicionante 2.7 (passagens secas sob OAE para fauna) da LI 825/11. Processo 5116/00**

Senhora Coordenadora-Geral,

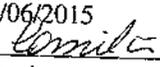
1. Em resposta ao Ofício nº 689/2015/CGMAB/DPP, comunico que os anexos aos Ofícios nº 1708, 2510, 2509 e 2688/2014 foram analisados, visando à aprovação das propostas de passagens secas para a travessia de fauna sob as OAE's da BR-230 (trecho Rurópolis/PA- Div. PA/TO), condicionante 2.7 da LI 825/11 (Renovada em 2015). De acordo com a Nota Técnica nº 02001.000865/2015-86 COTRA/IBAMA, anexa, algumas daquelas propostas deverão ser apresentadas para todos os lotes e outras deverão ser revistas.
2. Em complementação, encaminho cópia, anexa, do Relatório de Vistoria nº 09/2015 COTRA/IBAMA, com as considerações do 2º Relatório Especial de Passagens de Fauna (Protocolo 02001023833/14-78, Ofício 2510/2014/CGMAB/DPP), por meio do qual foram identificadas adequações às passagens de fauna.
3. Dessa forma, solicita-se o atendimento das demandas expostas nos documentos técnicos, anexos a este Ofício, encaminhando ao Ibama relatório situacional, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, com os esclarecimentos e medidas adotadas.

Atenciosamente,

  
**TATIANA VEIL DE SOUZA**  
Coordenadora da COTRA/IBAMA

EM BRANCE

# DNIT

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO
Documento - Tipo: <u>Ofício</u>
Nº. 02001.010265/2015-26
Recebido em 01/06/2015

Assinatura

Diretoria de Planejamento e Pesquisa  
Coordenação Geral de Meio Ambiente  
Ofício nº 029/2015/CGMAB/DPP

Brasília, 29 de maio de 2015

A Sua Senhoria o Senhor  
Thomaz Miazak de Toledo  
Diretor de Licenciamento Ambiental - Substituto  
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA  
Brasília, DF



Assunto: **BR-230/PA – Encaminha Programa Básico Ambiental – PBA revisado em atendimento a condicionante 2.19 da LI nº 825/2011 (Renovada em 30/01/2015)**

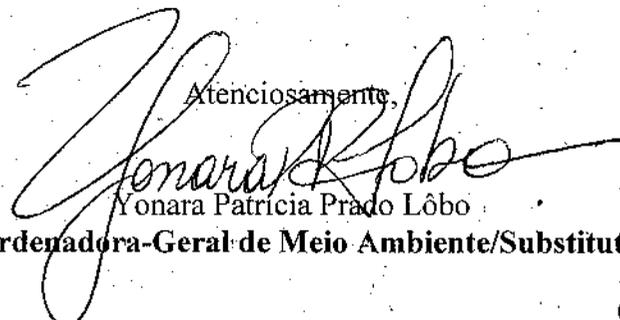
Anexo: 1-) Carta nº 53/2015 – Consórcio Ambiental BR 230/422/PA  
2-) Programa Básico Ambiental – PBA (4ª versão)

Senhor Diretor

1. Em atendimento a Condicionante 2.9.4 da LI nº 825/2011 (Renovada em 30/01/2015) que assim descreve: *“As adequações aos programas ambientais do Plano Básico Ambiental - PBA, recomendadas pelo Parecer Técnico nº 02001.004649/2014-29 COTRA/IBAMA, e demais documentos pertinentes, deverão ser incorporadas e consolidadas em uma versão definitiva do PBA, a ser apresentada em meio digital ao IBAMA para aprovação final antes da apresentação dos próximos relatórios semestrais a serem elaborados”*, encaminhamos em anexo, em meio digital e impresso, o Programa Básico Ambiental – PBA (4ª Versão), recebido por esta CGMAB por meio da Carta nº 53/2015 – Consórcio Ambiental BR 230/422/PA de 25/05/2015.

2. Sem mais para o momento colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,



Yonara Patricia Prado Lôbo  
Coordenadora-Geral de Meio Ambiente/Substituta

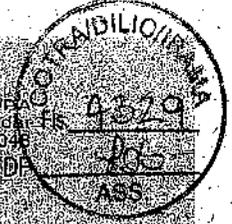
A Analista Regulaçao

Das Provisões

08/06/15

Tatiana Veil

**Tatiana Veil de Souza**  
Coordenadora de Licenciamento de  
Transportes, Rodovias e Ferrovias  
COTRA/CQTMO/DILIC/IBAMA



**Carta Nº 055/2015-Consórcio Ambiental BR-230/422/PA**

Brasília, 26 de maio de 2015

A Coordenadora  
Yonara Patrícia Padro Lobo  
Coordenadora Geral de Meio Ambiente Substituta - CGMAB  
Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP  
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT

**Assunto:** Encaminha a metodologia de apresentação dos dados nos relatórios trimestrais pelos executores de programas ambientais.

**Contrato:** PP-508/2011 - Gestão Ambiental BR-230/422/PA

**Anexos:** 1 cópia impressa da Nota Técnica nº 20/2015 e 10 cópias digitais (CD) do PBA (quarta versão) e da NT 20/2015.

Prezada Coordenadora,

Em atendimento a condicionante 2.1.8 da LI 825/2011 (renovada em 30/01/2015) elaboramos a Nota Técnica nº 20/2015 que explica a metodologia que deve ser adotada pelas empresas executoras dos programas ambientais, ao elaborar seus relatórios periódicos.

Pretende-se com esta Nota Técnica apresentar a metodologia que deve ser utilizada na apresentação dos dados pelos executores dos programas ambientais exigidos pelo PBA e pela LI 825/2011 (renovada em 30/01/2015). Com a padronização dos dados e com a entrega da maior quantidade de dados possíveis pelos executores dos programas, será possível atender o solicitado pelo órgão licenciador e apresentar um relatório mais organizado com análise e consolidação dos resultados.

Desse forma, encaminhamos anexas 10 cópias digitais da Nota Técnica nº 20/2015 e também do Plano Básico Ambiental (quarta versão - maio 2015) para que sejam encaminhados para:

- CGCONT
- SR/PA
- UL Altamira
- UL Marabá
- Consórcio HOLLUS/MRS
- Consórcio TAMASA/GIMCOP
- Construtora Sanches Tripoloni (Lote 2 - Novo Repartimento - Pacajá);

10 cd  
Recebido no Apoio de  
CGMAB/DPP/DNIT  
Em 23/05/15  
Hora 15:05  
CS: 1119158  
Assinatura: [assinatura]

07

- Construtora TORC (Lotes 3 e 4 - Pacajá - Altamira)
- Construtora Sanchez Tripolini (Lote 5 - Altamira - Medicilândia)
- Consórcio MAC/PAVOTEC (Lotes 2 e 3 - Uruara - Rurópolis)

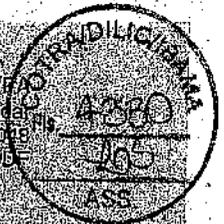
Ressalta-se que todos os executores deverão analisar, na íntegra, todos os programas ambientais pertencentes ao PBA exigido pelo IBAMA e executar as ações descritas sob a sua responsabilidade no "Cronograma de Execução das Atividades Previstas e Responsabilidades".

Desde já agradecemos e colocamo-nos a disposição para quaisquer esclarecimentos pertinentes.

Atenciosamente,



Cristiane de Mello Sampaio  
Coordenadora Geral  
Consortio Ambiental BR-230/422/PA



## Nota Técnica N° 020/2015-Consórcio Ambiental BR-230/422/PA

Brasília, 26 de maio de 2015.

A Senhora  
Yonara Patrícia Prado Lobo  
Coordenadora Geral de Meio Ambiente Substituta - CGMAB  
Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP  
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT

**Assunto:** BR-230/PA. Encaminha a metodologia de apresentação dos dados nos relatórios trimestrais.

**Contrato:** RP-508/2011 - Gestão Ambiental BR-230/422/PA

Prezada Coordenadora,

Conforme é de conhecimento desta coordenação, a revisão do Plano Básico Ambiental (PBA) da BR-230/422/PA, apresentado ao IBAMA em outubro de 2014, foi aprovada, com ressalvas, por meio do Parecer Técnico n° 02001.004649/2014-29-COTRA/IBAMA. Este parecer, em sua conclusão, cita que:

*"é necessária maior atenção pelas empresas contratadas e setores do DNIT envolvidos, em especial no que se refere às questões relativas a supressão da vegetação, recuperação de áreas degradadas, sinalização temporária durante as obras, disposição de resíduos e porta-fortas, retirada de ocupações irregulares e realocação de populações de baixa renda da faixa de domínio (nos segmentos urbanos), etc"*

(...)

*"Cabe ao DNIT dar o devido encaminhamento às orientações e recomendações feitas pela equipe de gestão e supervisão ambiental, de forma a zelar pelo cumprimento por parte das demais empresas contratadas ou unidades do DNIT, dando maior celeridade na adoção de medidas corretivas ou de precaução, sob pena de responsabilização pelos danos ambientais gerados."*

(...)

*"ainda cabem adequações ao escopo de alguns programas e a forma de apresentação das informações e dos resultados nos relatórios semestrais encaminhados ao IBAMA. A finalidade desse relatório deve extrapolar as ações executadas exclusivamente pela empresa de gestão e supervisão ambiental e abarcar as informações da obra como um todo, ultrapassando o caráter orientativo, que muitas vezes é registrado"*

O processo de reformulação do PBA surgiu dessa tentativa, inclusive em se detalhar as atividades e identificar os responsáveis por sua execução, mas ainda carece de um esforço maior na organização das informações e análise e consolidação dos resultados.

Tendo em vista o disposto no parecer supracitado, pretendemos com esta Nota Técnica apresentar a metodologia que deve ser utilizada na apresentação dos dados pelos executores dos programas ambientais exigidos pelo PBA e pela LI 825/2011 (renovada em 30/01/2015). Com a padronização dos dados e com a entrega da maior quantidade de dados possíveis pelos executores dos programas, será possível atender o solicitado pelo órgão licenciador e apresentar um relatório mais organizado com análise e consolidação dos resultados.

### **Dos Relatórios dos Programas Ambientais**

Neste item serão apresentadas as diretrizes gerais para a apresentação dos dados. Após, serão apresentados os pontos que devem ser levados em consideração nos casos específicos de alguns programas que tem atividades sinérgicas entre si.

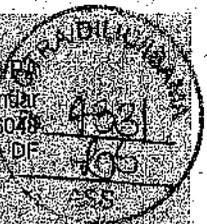
É importante ressaltar que os relatórios de cada programa deverão ser entregues a CGMAB de acordo com a periodicidade descrita em cada PBA específico.

Os Relatórios dos programas ambientais deverão atender ao explicitado na condicionante nº 2-18 da LI nº 825/2011, renovada em 30 de janeiro de 2015 e recebida pelo DNIT em 12 de março de 2015. Desta forma, todos os relatórios periódicos dos programas ambientais deverão apresentar os seguintes itens:

- **Objetivo Geral** (vide PBA);
- **Objetivos Específicos** (vide PBA);
- **Metas e Indicadores definidos** (vide PBA);
- **Atividades desenvolvidas no período** (relatar as atividades executadas no período);
- **Equipe responsável participante do programa;**
- **Avaliação da efetividade das ações** (metas alcançadas e indicadores).

Inserir as informações das atividades executadas e dos índices obtidos no Quadro 1 a seguir (adaptação ao quadro lógico de execução de cada programa) de forma resumida.





Objetivo Específico	Metas	Atividades (previstas)	Atividades executadas	Indicadores	Indicadores Alcançados no período quando couber	Indicadores Alcançados Total quando couber	Análise do Indicador alcançado
Copiar do PBA	Copiar do PBA	Copiar do PBA	Resumo das atividades executadas no período	Copiar do PBA	Resultados obtidos no período	Resultados obtidos desde o início das atividades	Explicar o resultado obtido - Indicador medido com sua meta a ser alcançada

**Quadro 1 - Adaptação do quadro lógico com as atividades executadas**

Após a apresentação do quadro lógico com o resumo das atividades executadas e indicadores alcançados, deve ser apresentado o detalhamento dessas atividades seguindo o disposto nas "Atividades" do PBA.

**- Conclusão:**

Analisar os desafios e/ou facilidades encontrados para o alcance das metas definidas no PBA. Discorrer sobre os indicadores obtidos no período e sua relação com os aspectos de efetividade do programa específico.

Apresentar a previsão de atividades a serem executadas no próximo período e propostas para a melhoria dos índices avaliados.

**- Relatório Fotográfico:**

Apresentar relatório fotográfico, referenciado no texto apresentado, contendo numeração crescente, legenda explicativa, data, lote de obra (km ou estaca) e coordenada geográfica.

**Dos Relatórios do Programa Ambiental de Construção - PAC**

O PAC tem como objetivo garantir a execução das obras de pavimentação da BR-230/PA dentro dos procedimentos ambientalmente adequados, controlando efetivamente os potenciais impactos negativos mediante a adoção de métodos construtivos padronizados e especializados, controles de contaminação e poluição do ar e em mananciais, controle do maquinário, gestão de resíduos em canteiros e acampamentos e prevenção a deflagração de processos erosivos, incêndios e melhor capacitação e proteção dos trabalhadores envolvidos nas obras.

A apresentação dos dados deste programa é de responsabilidade das construtoras.

As atividades do PAC que estão dentro de outros programas são apresentadas a seguir. Observa-se, entretanto, que as atividades pertinentes a esses pontos indicados devem ser apresentadas como exemplificado no Quadro 1.

**Programa de Apoio ao Controle de Estradas Secundárias e Ramais - PROFAIXA**

*Objetivo específico:* Acompanhar e solucionar, durante toda a fase de obra, a dinâmica das modificações de uso e ocupações que podem ocorrer dentro da faixa de domínio e suas áreas lideiras.

*Atividade:* Executar o projeto de adequações de acordo com as normas de segurança e engenharia do DNIT.

*Objetivo específico:* Prevenir acidentes oriundos da entrada e saída de veículos nas áreas/acessos irregulares.

*Atividade:* Proceder a implantação de sinalização nos acessos, ramais e estradas vicinais regularizados; Instalar redutores de velocidade, acessos em nível e demais dispositivos de ordenamento de trânsito estipulados em projetos de adequações específicos para cada caso e fechar todos os acessos impossíveis de serem regularizados.

#### • Programa de Monitoramento da Qualidade da Água – PMQA

*Objetivo específico:* Apontar medidas preventivas para a manutenção da qualidade da água nos rios interceptados pela rodovia. Apontar medidas preventivas para a manutenção da qualidade da água nos rios interceptados pela rodovia.

*Atividades:* Cadastrar todos os cursos d'água interceptados pela rodovia no Cadastro Nacional de Recursos Hídricos, conforme a recomendação da SEMAPA no ofício nº 26581/2014/COR/DIREH e resolução ANA nº 317/2003; Estabilizar todos os taludes de corte e aterros próximos aos corpos hídricos para que não ocorra o carreamento de material para os corpos hídricos. Apresentar a outorga ou declaração de dispensa de outorga para o uso da água nas obras. Retirar apenas o volume de água definido para cada outorga. Executar manutenção periódica no maquinário utilizado para a retirada da água dos cursos hídricos, a fim de se evitar a contaminação do solo e dos corpos hídricos por óleos, graxas e demais hidrocarbonetos combustíveis.

#### • Subprograma de Controle da Supressão da Vegetação

*Objetivo específico:* Coordenar as atividades de supressão de responsabilidade da Construtora com as exigências do licenciamento ambiental.

*Atividades:* Planejar detalhadamente as atividades, reunir e revisar as informações disponíveis (mapas, dados do Programa de Supressão de Vegetação - PSV, cronograma e plantas de detalhe das obras, etc.); reunir os equipamentos e materiais necessários; Comunicar o DNIT antes do início das atividades de supressão com 15 dias de antecedência de todas as frentes de obra, conforme cronograma; Realizar a supressão da vegetação com o acompanhamento das equipes de afastamento e resgate de fauna e de resgate de epífitas. Aviso prévio a equipe responsável pelo resgate de epífitas.

**Objetivo específico:** Evitar acidentes com trabalhadores e usuários da rodovia durante o corte e retirada da madeira e limpeza da área

**Atividades:** Treinar a equipe executora, orientando-a sobre as normas e equipamentos de proteção e sobre os critérios e procedimentos para executar a supressão e Execução das atividades de supressão dentro das normas de segurança e uso de EPIs

**Objetivo específico:** Orientar e monitorar o corte e a retirada de vegetação das áreas de supressão para instalação do empreendimento

**Atividades:** Delimitação e sinalização da área de supressão planejada quanto a sua dimensão de forma a não abrir uma frente demasiadamente extensa de desmatamento; Delimitar em campo as APPs incidentes nos limites da área de supressão; Levantamento da área a ser suprimida; Levantamento prévio da presença de cipós e trepadeiras e retirada destas para evitar que vegetação adjacente seja derrubada; Identificação e marcação das árvores e plântulas de espécies protegidas por lei; Identificação, marcação e resgate de epífitas; Após autorização da equipe de afastamento de fauna, início da atividade de supressão; Corte em etapas, manual e mecanizado; Armazenar o material orgânico e a horizonte superficial orgânico do solo (horizonte A); Desgalhamento, traseamento, empilhamento do material suprimido; Medição do volume suprimido; Obtenção do DOF e transporte de toras e Empilhamento e cubagem da madeira nos patios de estocagem

**Objetivo específico:** Minimizar os impactos ambientais

**Atividades:** Identificar e marcar as plântulas de espécies arbóreas protegidas por lei, realizar registro fotográfico antes e depois da operação do transplante, em área onde não sofrerá supressão; Preparar as epífitas no forófito para o seu remanejamento, em local que tenha proximidade do mesmo ambiente de origem, com registro fotográfico antes e depois da operação; Recobrir com nova vegetação as áreas com solo exposto ou protegidas para minimizar a erosão mesmo durante o período de execução das obras; Selecionar a destinação adequada do material; Encaminhar o material selecionado para o destino final

#### • Subprograma de Resgate de Flora e Coleta de Germoplasma

**Objetivo específico:** Coletar sementes/material vegetativo durante os processos de supressão da vegetação para banco de germoplasma

**Atividades:** Coletar material vegetativo

**Objetivo específico:** Realizar salvamento de epífitas (bromélias, orquídeas e cactáceas)

**Atividades:** Identificação, marcação e resgate de epífitas

**Objetivo específico:** Produção de mudas para aplicação como medida de mitigação dos impactos ambientais

*Atividades:* Planejamento prévio do transplante; seleção das áreas que receberão as epífitas, árvores e plântulas; programação da melhor época a ser replantada; logística; Preparar e transplantar as epífitas no forofito para o seu remanejamento, em local que tenha aproximação do mesmo ambiente de origem, com registro fotográfico antes e depois da operação; Transporte das mudas até os locais previamente escolhidos; Envio das mudas para locais de plantio e alocação durante o processo de produção e triagem das mesmas.

#### • **Projeto de Plantio Compensatório**

*Objetivo específico:* Coordenar as atividades de supressão de vegetação, de resgate de flora e coleta de germoplasma com as atividades de implantação do viveiro e do plantio compensatório.

*Atividade:* Planejar as atividades entre as equipes de Supressão de Vegetação e do Programa de Proteção de Flora; reunir os equipamentos e materiais necessários.

#### • **Programa de Educação Ambiental**

*Objetivo específico:* Desenvolver ações educativas com os colaboradores das construtoras ligados a construção da rodovia.

*Atividade:* Realizar palestras que abordem temas como: "Doenças Sexualmente Transmissíveis", "Gravidez na Adolescência", "Resíduos Sólidos", "Drogas", "Segurança no Trabalho", "Combate a Incêndio", "Biodiversidade da Amazônia", "Acidentes com Animais Peconhentos", "Procedimentos adequados para interação com comunidades tradicionais" e "Aspectos e impactos ambientais relativos a pavimentação da rodovia", "Comemoração das efemérides" (Parceria com a construtora).

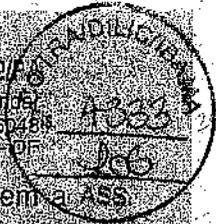
#### • **Programa de Comunicação Social**

*Objetivo específico:* Prevenir possíveis transtornos e conflitos decorrentes da circulação de contingente de trabalhadores e empregados na obra, visando, dentre outros aspectos, a ordem, o respeito a população e a conservação do meio ambiente.

*Atividade:* Realizar reuniões em conjunto com o empreendedor para traçar estratégias de prevenção de possíveis conflitos decorrentes do avanço das obras (situações passíveis de conflito).

#### • **Programa de Gestão Ambiental**

*Objetivo específico:* Supervisionar a implantação das obras, diagnosticar problemas, atrasos e necessidades de alteração, possibilitando a proposição de medidas corretivas.



*Atividade:* Promover a manutenção dos procedimentos ambientais básicos que evitem a geração de passivos ambientais e/ou o retrocesso e perda de esforços já realizados, no caso de paralisação das obras.

### **Dos Relatórios do Programa de Proteção à Fauna**

O Programa de Proteção à Fauna tem como objetivo principal tornar as atividades de monitoramento da fauna mais efetivas e executivas ao acompanhar e mensurar os impactos advindos da obra na comunidade faunística.

A apresentação dos dados deste programa é de responsabilidade do Consórcio Hottus/MRS.

As atividades de proteção à fauna dentro de outros programas são apresentadas a seguir. As atividades pertinentes a esses pontos apresentados devem ser apresentadas como exemplificado no Quadro 1.

#### **• Programa Ambiental de Construção - PAC**

*Objetivo específico:* Identificar ações sinérgicas descritas em outros Programas constituintes do PBA da rodovia.

*Atividade:* Conciliar o cronograma de obras/supressão/afugentamento de fauna/resgate de epífitas.

#### **• Subprograma de Controle de Supressão de Vegetação**

*Objetivo específico:* Coordenar as atividades de supressão de responsabilidade da Construtora com as exigências do licenciamento ambiental.

*Atividade:* Realizar a supressão da vegetação com o acompanhamento das equipes de afugentamento e resgate de fauna e de resgate de epífitas e Realizar o afugentamento e resgate quando houver, em todas as frentes de supressão da vegetação.

*Objetivo específico:* Orientar e monitorar o corte e a retirada de vegetação das áreas de supressão para instalação do empreendimento.

*Atividade:* Levantamento prévio da presença de animais e Realização do afugentamento de fauna e acompanhamento dos serviços de supressão pela equipe responsável.

### **Dos Relatórios de Controle de Supressão de Vegetação**

O Subprograma de Controle de Supressão de Vegetação tem como objetivo orientar e monitorar o corte e a retirada de vegetação das áreas de supressão para instalação do empreendimento conforme estabelecido nas ASVs e na Instrução de Serviço DG nº 03 de 04/02/2011 - RAC/DNIT.

A apresentação dos dados deste programa e de responsabilidade do Consórcio Ambiental BR-230/422/PA.

As atividades de controle de supressão de vegetação dentro de outros programas são apresentadas a seguir. As atividades pertinentes a esses pontos apresentados devem ser apresentadas como exemplificado no Quadro 1.

#### • Programa Ambiental de Construção - PAC

*Objetivo específico:* Identificar ações sinérgicas descritas em outros Programas constituintes do PEA da rodovia.

*Atividade:* Conciliar o cronograma de obras/supressão/afugentamento de fauna/resgate de epífitas.

#### • Projeto de Plantio Compensatório

*Objetivo específico:* Coordenar as atividades de supressão de vegetação, de resgate de flora e coleta de germoplasma com as atividades de implantação do viveiro e do plantio compensatório.

*Atividade:* Planejar as atividades entre as equipes de Supressão de Vegetação e do Programa de Proteção de Flora, reunir os equipamentos e materiais necessários.

#### Dos Relatórios de Resgate de Flora e Coleta de Germoplasma

O Subprograma de Resgate de Flora e Coleta de Germoplasma visa ampliar o acervo científico dos herbarios oficiais, sobretudo da região amazônica e promover coletas sistemáticas de germoplasma, devido a facilidade de coleta de frutos nas árvores derrubadas.

A apresentação dos dados deste programa será de responsabilidade da empresa a ser contratada para executá-lo.

As atividades de resgate de flora e coleta de germoplasma dentro de outros programas são apresentadas a seguir. As atividades pertinentes a esses pontos apresentados devem ser apresentadas como exemplificado no Quadro 1.

#### • Subprograma de Controle de Supressão de Vegetação

*Objetivo específico:* Coordenar as atividades de supressão de responsabilidade da Construtora com as exigências do licenciamento ambiental.

*Atividade:* Realizar a supressão da vegetação com o acompanhamento das equipes de afugentamento e resgate de fauna e de resgate de epífitas.

*Atividade:* Realizar o resgate de epífitas, quando houver, em todas as frentes de supressão da vegetação.



*Objetivo específico:* Orientar e monitorar o corte e a retirada de vegetação das áreas de supressão para instalação do empreendimento.

*Atividade:* Identificação, marcação e resgate de epífitas.

*Objetivo específico:* Minimizar os impactos ambientais.

*Atividade:* Preparar as epífitas no forroito para o seu remanejamento, em local que tenha aproximação do mesmo ambiente de origem, com registro fotográfico antes e depois da operação.

*Atividade:* Planejamento prévio do transplante; seleção das áreas que receberão as árvores e plantas; programação da melhor época a ser replantada; logística.

#### • **Projeto de Plantio Compensatório**

*Objetivo específico:* Coordenar as atividades de supressão de vegetação, de resgate de flora e coleta de germoplasma com as atividades de implantação do viveiro e do plantio compensatório.

*Atividade:* Planejar as atividades entre as equipes de Supressão de Vegetação e do Programa de Proteção de Flora; reunir os equipamentos e materiais necessários.

#### **Dos Relatórios do Projeto de Plantio Compensatório**

O Projeto de Plantio Compensatório tem como objetivo realizar o plantio compensatório em relação a supressão de vegetação realizada na faixa de domínio da rodovia, incluindo Áreas de Preservação Permanente – APP.

A apresentação dos dados deste programa será de responsabilidade da empresa a ser contratada para executá-lo.

As atividades dos executores do plantio compensatório dentro de outros programas são apresentadas a seguir. As atividades pertinentes a esses pontos apresentados devem ser apresentadas como exemplificado no Quadro 1.

#### • **Subprograma de Controle de Supressão de Vegetação**

*Objetivo específico:* Minimizar os impactos ambientais.

*Atividade:* Planejamento prévio do transplante; seleção das áreas que receberão as árvores e plantas; programação da melhor época a ser replantada; logística.

*Objetivo específico:* Implantar mecanismos de compensação ambiental.

*Atividades:* Formação de parcerias com viveiros ou hortos da região; Planejamento para a implantação dos viveiros; projeto, escolha da localização; pesquisa de fornecedores de insumos; época de plantio; logística; Firmar parceria com as instituições responsáveis pelas áreas selecionadas; Construção do viveiro; Treinamento de mão de obra; Compra de insumos; Cultivo



das mudas; Implantação do PPC com a utilização de mudas de espécies nativas; Acompanhamento do desenvolvimento das mudas; Procedimentos de manutenção; replantio; combate de pragas; limpezas periódicas ao redor das covas para retirada de ervas daninhas e roçadas em geral.

#### • **Subprograma de Resgate de Flora e Coleta de Germoplasma**

*Objetivo específico:* Produção de mudas para aplicação como medida de mitigação dos impactos ambientais.

*Atividades:* Após as coletas e triagem dos materiais, deverão ser acondicionadas nos viveiros a serem construídos para essa finalidade, onde serão produzidas as mudas para posterior plantio e doações e Produção das mudas das espécies selecionadas anteriormente.

*Objetivo específico:* Monitoramento das espécies transplantadas.

*Atividades:* Acompanhamento do desenvolvimento das mudas e Procedimentos de manutenção; replantio; combate de pragas; limpezas periódicas ao redor das covas para retirada de ervas daninhas e roçadas em geral.

#### **Dos Relatórios do Programa de Gestão Ambiental - PGA**

O PGA tem como objetivo Estabelecer procedimentos operacionais que possibilitem executar o completo monitoramento da execução das ações propostas em cada programa ambiental.

A apresentação dos dados deste programa é de responsabilidade do Consórcio Ambiental BR-230/422/PA.

As atividades do PGA dentro de outros programas são apresentadas a seguir. As atividades pertinentes a esses pontos apresentados devem ser apresentadas como exemplificado no Quadro 1.

#### • **Programa Ambiental de Construção**

*Objetivo específico:* Prevenir incêndios relacionados às obras e combater adequadamente os mesmos quando necessário.

*Atividade:* Monitoramento da área de influência do empreendimento.

*Objetivo específico:* Identificar ações sinérgicas descritas em outros Programas Constituintes do PBA da rodovia.

*Atividade:* Conciliar o cronograma de obras/supressão/atugentamento de fauna/resgate de epífitas.

#### • **Subprograma de Combate a Incêndios**



*Objetivo específico:* Fomentar a implantação de brigadas de prevenção e combate aos incêndios florestais nas construtoras responsáveis pelas obras.

*Atividade:* Monitorar toda a área de influência do empreendimento.

- **Programa de Recuperação de Áreas Degradadas – PRAD**

*Objetivo específico:* Monitorar por 2 anos a execução das recuperações.

*Atividades:* Executar vistorias mensais relatando a efetividade das medidas de recuperação implantadas, apresentando relatórios mensais por meio da gestão ambiental, por um período de 2 anos para cada caso e Executar vistorias mensais relatando a efetividade da reintegração a paisagem local original.

- **Programa de Monitoramento da Qualidade da Água – PMQA**

*Objetivo específico:* Monitorar as medidas preventivas de engenharia aplicadas para a manutenção da qualidade da água nos rios interceptados pela rodovia.

*Atividades:* Supervisionar as obras próximas a corpos hídricos para que não sejam carreados materiais para o leito dos corpos hídricos e Supervisionar a captação de água para uso nas obras de pavimentação para que o leito dos corpos hídricos e o solo em volta não sejam contaminados por óleos e combustíveis.

- **Programa de Comunicação Social**

*Objetivo específico:* Trabalhar em interface com os demais Programas por ser considerado um programa de larga articulação no território.

*Atividades:* Definir em conjunto com as equipes executoras dos programas ambientais ações de comunicação social que possam aperfeiçoar os objetivos dos programas. Parceria com a Equipe da Gestão Ambiental e Incluir as demandas de comunicação identificadas nos demais programas ambientais.

## **Dos Relatórios de Educação Ambiental - PEA**

O Programa de Educação Ambiental tem uma posição estratégica complementar a gestão ambiental do empreendimento. Atua na mobilização e qualificação da participação das comunidades envolvidas no planejamento e na execução de ações destinadas a otimizar os impactos positivos da pavimentação da rodovia Transamazônica BR-230/422/PA e minimizar os impactos negativos.

A apresentação dos dados do PEA é de responsabilidade do Consórcio Ambiental BR-230/422/PA.

As atividades do PEA dentro de outros programas são apresentadas a seguir. As atividades pertinentes a esses pontos apresentados devem ser apresentadas como exemplificado no Quadro 1.

- **Programa de Apoio ao Controle de Estradas Secundárias e Ramais – PROFAIXA**

*Objetivo específico:* Prevenir acidentes oriundos da entrada e saída de veículos nas áreas/ acessos irregulares.

*Atividade:* Promoção de campanhas educativas pontuais

*Objetivo específico:* Prevenir invasões em toda a extensão da faixa de domínio da rodovia.

*Atividade:* Promover ações de conscientização com a população lideira para conscientizar da importância da existência da faixa de domínio da rodovia e inibir a invasão da mesma.

- **Programa de Desapropriação, Indenização e Reposição de Imóveis**

*Objetivo específico:* Identificar pontualmente o procedimento a ser aplicado (desapropriação/indenização/reposição)

*Atividade:* Estabelecer parceria com o Programa de Comunicação Social (PCS) e Programa de Educação Ambiental (PEA)

- **Subprograma de Segurança e Saúde dos Trabalhadores**

*Objetivo específico:* Capacitação em saúde, segurança do trabalho e emergências médicas

*Atividade:* Capacitação e treinamentos realizados pelo PEA (em parceria com as construtoras)

- **Subprograma de Combate a Incêndios**

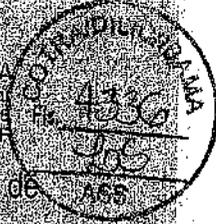
*Objetivo específico:* Sensibilizar os motoristas, trabalhadores e usuários da rodovia sobre os riscos e prejuízos relacionados a prática de queimadas

*Atividade:* Realizar campanhas educativas e preventivas em conjunto com o Programa de Educação Ambiental e divulgar conceitos básicos, medidas preventivas e telefones de emergência para os operários e usuários da rodovia.

- **Programa de Comunicação Social**

*Objetivo específico:* Prevenir possíveis transtornos e conflitos decorrentes da circulação do contingente de trabalhadores e empregados na obra, visando, dentre outros aspectos, a ordem, o respeito a população e a conservação do meio ambiente

*Atividade:* Gerar material específico em parceria com PEA, visando esclarecimentos breves a população dos possíveis transtornos que possam ocorrer (em parceria com o PCS)



*Objetivo específico:* Produzir peças informativas para subsidiar campanhas de esclarecimento à população sobre o andamento das obras e a aplicação das medidas de prevenção ambiental.

*Atividade:* Produzir peças informativas utilizando as diversas linguagens disponíveis e os meios de veiculação existentes na região: rádio, site, redes sociais: Facebook, twitter, folder, cartilha, jornais, reunião, palestra, participação em fóruns, congressos, exposições e seminários (em parceria com o PCS); Realizar distribuição dos boletins informativos em todas as comunidades afetadas pelas obras (em parceria com o PCS).

*Objetivo específico:* Trabalhar em interface com os demais Programas por ser considerado um programa de larga articulação no território.

*Atividade:* Definir em conjunto com as equipes executoras dos programas ambientais ações de comunicação social que possam aperfeiçoar os objetivos dos programas. Parceria com a equipe da Gestão Ambiental.

#### **Dos Relatórios de Comunicação Social - PCS**

O Programa de Comunicação Social visa estabelecer um canal de relacionamento contínuo entre o empreendedor e os setores sociais envolvidos, com o intuito de minimizar conflitos, divulgar informações pertinentes ao período de obras e a operação do empreendimento e de receber dúvidas, sugestões e reclamações da população impactada.

A apresentação dos dados do PCS é de responsabilidade do Consórcio Ambiental BR-230/422/PA.

As atividades do PCS dentro de outros programas são apresentadas a seguir. As atividades pertinentes a esses pontos apresentados devem ser apresentadas como exemplificado no Quadro 1.

- **Programa de Desapropriação, Indenização e Reposição de Imóveis**

*Objetivo específico:* Identificar pontualmente o procedimento a ser aplicado (desapropriação/indenização/reposição).

*Atividade:* Estabelecer parceria com o Programa de Comunicação Social (PCS) e Programa de Educação Ambiental (PEA). Neste caso, deve-se apresentar as atividades executadas em relação a esse programa.

- **Programa de Educação Ambiental**

*Objetivo específico:* Desenvolver ações educativas com usuários da rodovia.

*Atividade:* Elaborar, em parceria com o PCS, material educativo (diversos tipos) visando a sensibilização e informação ambiental.

*Objetivo específico:* Desenvolver ações educativas com os produtores rurais.

*Atividade:* Elaborar, em parceria com o PCS, material educativo (diversos tipos) visando a sensibilização e informação ambiental.

*Objetivo específico:* Desenvolver ações educativas com os colaboradores das construtoras ligados a construção da rodovia.

*Atividade:* Elaborar, em parceria com o PCS, material educativo (diversos tipos) visando a sensibilização e informação ambiental.

*Atividade:* Distribuição de material impresso contendo orientações aos colaboradores das construtoras.

*Objetivo específico:* Desenvolver ações em conjunto com o Programa de Comunicação Social (Sinergia).

*Atividade:* Elaborar, em parceria com o PCS, material educativo (diversos tipos) visando a sensibilização e informação ambiental.

*Atividade:* Participar das efemérides relacionadas ao tema meio ambiente, ações emergenciais, atividades institucionais as quais haja a participação do empreendedor.

#### **Conclusão**

Desta forma, enfatiza-se que todas as construtoras deverão analisar, na íntegra, todos os programas ambientais pertencentes ao PEA exigido pelo IBAMA e executar todas as ações descritas que são de sua responsabilidade nos "Quadros lógicos" e no "Cronograma de Execução das Atividades Previstas e Responsabilidades".

Desde já agradecemos e nos colocamos a disposição para quaisquer esclarecimentos pertinentes.

Atenciosamente,



Cristiane de Mello Sampaio  
Coordenadora Geral  
Consortio Ambiental BR-230/422/PA



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
Coordenação de Transporte



### Ata de Reunião

1. Organização			
Número:	02001.000101/2015-91		
Data:	01/06/2015	Local:	COTRA
Hora Início:	08:30	Hora Fim:	10:00
Organizador:	Tatiana Veil de Souza		

2. Participantes					
Nome	Instituição / Área	Pres	Endereço Eletrônico	Telefone	Rubrica
Tatiana Veil de Souza	COTRA	Sim		33161765	<i>Tatiana</i>
Raquel Caroline Alves Lacerda	COTRA	Sim		(0xx61)3316-1071	<i>RLP</i>
Juliana Lício de Oliveira Baretta	COTRA	Sim		(0xx61)3316-1071	<i>JB</i>
Karin Rovaris Moller	COTRA	Sim		(0xx61)3316-1071	<i>RM</i>
Marco Aurélio Lessa Villela	COTRA	Sim		(0xx61)3316-1071	<i>marco a. l. villela</i>
Cristiane Lopes Costa	COTRA	Sim		06133161071	<i>CLC</i>
Luiz Eduardo de Oliveira	DNIT/CGMAB	Sim		(0xx61)3315-4185	<i>LEO</i>
Edmar Cabral da Silva Junior	Gestora Ambiental	Sim		(0xx61)9308-8124	<i>Edmar</i>
Cristiane de Mello Sampaio	Gestora Ambiental	Sim		(0xx61)3315-6048	<i>Cristiane</i>
Lya Mayer de Araujo	DNIT/CGMAB	Sim		(0xx61)3315-4942	<i>LYA</i>
Gabriela Giacomazzo	DNIT/CGMAB	Sim		(0xx61)3315-8496	<i>GA</i>
Bárbara Bonnet	DNIT/CGMAB	Sim		(0xx61)3315-4185	<i>BB</i>
Ana Maria Olivatti	Hollus/MRS - fauna	Sim		(0xx62)9850-8032	<i>AMO</i>
Samuel Bernardes Coelho	Hollus/MRS - fauna	Sim		(0xx62)9905-6760	<i>SB</i>
Cleber da Silva Pinto	DNIT/CGCONT	Sim		(0xx61)3315-4172	<i>CLP</i>

3. Assunto
BR-230/PA: atendimento condicionantes LI 825/11

4. Referencia
/

5. Pauta
BR-230/PA: atendimento das condicionantes 2.9, 2.13 e 2.15 da LI 825/11, renovada em 30 de janeiro de 2015

6. Texto da Ata

A pauta seguiu o que consta no Of. 664/15-CGMAB/DPP (prot. nº 02001.007525/2015-86):



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
Coordenação de Transporte

1. De início, o IBAMA informa que foi enviado ao DNIT o Ofício nº 005701/2015-45-DILIC em resposta ao pedido de retificação da validade da licença e de prorrogação para atendimento das condicionantes com prazos.
2. A discussão se iniciou pela condicionante 2.13, relativa às ocupações na faixa de domínio. A Coordenadora da COTRA informa que é preciso atualizar as informações, do que já foi feito nos trechos de obras já concluídas ou em execução, e que para essas informações caberá o prazo dado no Ofício nº 005701/2015-45 DILIC, tendo o DNIT liberdade para solicitar reconsideração do prazo, se necessário. O DNIT informa que não foram realizadas realocações, a exceção de casos pontuais, como no caso da Ponte sobre o Rio Araguaia e outros pontos. Com relação aos trechos mais críticos como travessia em Altamira e ponte sobre Rio Xingu, serão objeto dos serviços em fase de licitação. Com relação aos casos mais simples, como remoções de cercas nos trechos rurais, informa que já vem sendo executados. Informa ainda sobre as discussões feitas com a Prefeitura de Altamira com relação à possibilidade de municipalizar o atual trecho e incluir alteração do projeto da travessia urbana (construção de contorno ou variante) no escopo da LI. O IBAMA orienta que o DNIT formalize uma consulta descrevendo as dúvidas e a situação desse caso específico (travessia de Altamira), para se avaliar a proposta e a necessidade de possíveis complementações. Com relação ao prazo para atendimento dessa condicionante, o IBAMA reitera que já se posicionou pelo Ofício citado e questiona como seria ajustado esse prazo com relação às obras. As obras, nesses trechos dependentes desse cadastramento a ser licitado, não deverão prosseguir, devendo o cronograma de obras ser adequado conforme o caso. O IBAMA relembra que, desde a emissão da LI, já havia essa exigência de informações, então reitera a necessidade de atualizá-las quanto aos procedimentos adotados. O DNIT informa que o problema estava em ações e processos pontuais, sendo tratadas de forma isolada e que a partir de 2014 passou a ser tratada de forma global - em resposta, o IBAMA solicita que seja apresentado um histórico consolidado do tratamento da questão pelo DNIT desde a emissão da LI nº 702/2010, esclarecendo o que havia sido realizado pela autarquia em cada momento referido pelo Parecer Técnico nº 02001.001424/2015-00 Cotra/Ibama e que informações já existiam nesses momentos. O IBAMA conclui que o prazo concedido no Ofício enviado fica valendo para os casos já realizados ou em execução e que o prazo de 660 dias, a ser avaliado, valeria apenas para os trechos onde ainda não ocorreram obras. O IBAMA pede que os dados a serem apresentados estejam georreferenciados e mapeados.
3. Com relação à condicionante 2.15, o IBAMA informa que foi encaminhado Ofício nº 5615/2015-32 com cópias da Nota Técnica nº 00865/2015-86 sobre as análises das passagens de fauna nas OAEs, bem como o Relatório da Vistoria nº 09/2015, realizada em outubro de 2014, com solicitações de adequação a algumas das propostas apresentadas. O IBAMA pede atenção para os prazos definidos na NT com relação a um dos lotes de pontes (próximo a Uruará - a confirmar), do qual não foram apresentados dados sobre as passagens de fauna nas pontes, e sobre a espécie vegetal proposta para uso associado ao cercamento. O IBAMA alerta que se trata de espécie de eficácia



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
Coordenação de Transporte



- desconhecida, o que deve ser avaliado. O DNIT esclarece que as justificativas apresentadas relativas a esse lote, como características do greide da rodovia, alargamento das pontes no período chuvoso, serão avaliados em vistoria conjunta.
4. Com relação ao pedido de prorrogação da vigência da LI, o IBAMA informa que não será possível atender ao solicitado, conforme exposto pelo Ofício nº 005701/2015-45-DILIC, tendo em vista ter sido seguido o procedimento definido pela Diretoria. Já quanto às prorrogações específicas de algumas condicionantes, o IBAMA esclarece que será analisado caso a caso, como já vem ocorrendo. Esclarece ainda que o atendimento de condicionantes como a 2.10, que solicita o plano de ação para proteção das áreas sem cobertura vegetal, que seja apresentado em um documento único, com orientações da gestão ambiental adequadas a cada situação a serem seguidas pelas construtoras, lote a lote, caso a caso, conforme orientações do PBA.
  5. Quanto à condicionante 2.9, o IBAMA informa que já foi concedida a prorrogação, conforme Ofício nº 005701/2015-45 DILIC, com relação ao item a). Já os itens b), c) e d), o DNIT apresenta um questionamento com relação a necessidade de apresentação das informações ali solicitadas, citando algumas dificuldades para o seu atendimento. O IBAMA contextualiza o motivo dessa condicionante, em função do andamento das obras e do observado nas vistorias, e reitera a importância dos aspectos ali elencados. Destaca que revisões de projeto de engenharia deverão ser realizadas, no sentido de rever ou redimensionar os locais de bota-fora previstos nos limites da faixa de domínio dos trechos ainda não atacados pelas obras, de acordo com a sensibilidade dos ambientes afetados, a fim de se evitar os problemas já identificados (erosões, ravinamentos, assoreamentos etc). Nos trechos já executados e em execução, cabe a avaliação da situação das medidas de proteção e correção, para as adequações necessárias, bem como conferência dos limites definidos no projeto. Portanto, caberá ao DNIT estudar alternativas para dar execução às orientações presentes no PBA, nos relatórios de vistoria e da gestão ambiental, bem como na condicionante.
  6. Por fim, ainda com relação às questões de fauna, devido a limitações orçamentárias, a equipe do DNIT solicitou que a campanha de monitoramento de fauna prevista para maio seja realizada um mês após seu período típico, ou seja, a partir de 12 de junho. Adicionalmente, foi proposta que a próxima campanha de julho fosse adiantada em 15 dias (a realizar-se em 12 de julho, ao invés do final do mês) para encaixar mais um período de amostragem até outubro de 2015 - essa campanha compensaria aquela que não foi realizada em 2013. A equipe do IBAMA concordou com a alteração (pois as novas amostragens considerarão a sazonalidade da região) solicitando que o pedido seja feito por ofício, contendo a devida justificativa. Quanto aos novos módulos amostrais para a realização desse monitoramento de fauna, a equipe do DNIT afirmou que até julho apresentará sua localização, possibilitando que a amostragem de outubro já seja realizada neles.

*[Handwritten signatures]*

7. Pendências e encaminhamentos	Data Limite	Responsável
Nenhum Item de Pauta foi informado!		

*[Handwritten initials]*

X

EM BRANCO

DIGITALIZADO NO IBAMA

# DNIT

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO
Documento - Tipo: <u>Ofício</u>
Nº. 02001.0104/2015-23
Recebido em 03/06/2015
<u>Amila</u>
Assinatura

Diretoria de Planejamento e Pesquisa  
Coordenação Geral de Meio Ambiente  
Ofício nº 344/2015/CGMAB/DPP

Brasília, 02 de junho de 2015

A Sua Senhoria o Senhor  
Thomaz Miazak de Toledo  
Diretor de Licenciamento Ambiental - Substituto  
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA  
Brasília, DF



**Assunto: BR-230/PA - Encaminha levantamento dos bota foras já implantados em atendimento a condicionante 2.9, item "A", da LI nº 825/2011 (Renovada em 30/01/2015)**

**Anexo: 1-) Levantamento dos bota-foras já implantados na BR 230/PA  
2-) CD Rom contendo Levantamento dos bota-foras já implantados na BR 230/PA**

Senhor Diretor

1. Em atendimento a Condicionante 2.9, item "A" da LI nº 825/2011 (Renovada em 30/01/2015) que assim descreve: "*É proibida a deposição de material excedente (bota foras) e restos de obras, ainda que provisoriamente, em Áreas de Preservação Permanente, áreas úmidas e outras áreas ecologicamente sensíveis. Nos casos previstos em projeto, onde o local escolhido se encontrar inserido ou limítrofe a essas áreas, determina-se:*

*a-) No casos já implantados, apresentar em até 60 dias caracterização de cada área, georreferenciada e por lote de obras, com análise técnica de cada local conforme previsto no projeto de engenharia e propostas de correção com apresentação de cronograma para execução, se identificado que as medidas previstas em projeto e executadas não foram eficazes", encaminhamos em anexo, em meio digital e impresso, Levantamento dos bota-foras já implantados na rodovia BR 230/PA (km 0,00 ao 984,00).*

2. Sem mais para o momento colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

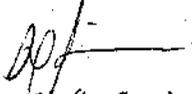
Yonara Patricia Prado Lôbo  
**Coordenadora-Geral de Meio Ambiente/Substituta**

PCMG\_MEIO\_AMBIENTE/CGMAB\_REGIAO\_NORTE/2015/BR\_230-PA\_50600.005794\_2004-49/OPIC/0133\_Oficio BR230-PA\_Encaminha Levantamento bota foras implantados\_Atendimento cond 2.9a\_LI 825-2011\_Renovada 30-01-2015/2015/0001/02001-0104-23.doc  
C:\Users\Yonara\Documents\IBAMA\2015\02001-0104-23.doc  
Rua 4942

CS. 122.1150  
SAN - Setor Autarquias Norte - Quadra 3 - lote A  
Edifício Núcleo dos Transportes - Fone: (61) 3315-4000  
CEP: 70.040-902 - Brasília/DF - www.dnit.gov.br

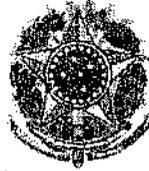
*Yonara Patricia Prado Lôbo*  
Coordenadora-Geral de Meio Ambiente/Substituta  
IBAMA

A analista Rosmel,  
Para análise



17/06/15

Larissa Carolina Amorim dos Santos  
Coordenadora de Licenciamento  
Transportes - Substituta  
COTRA/DILIC/BAVIA



12-06-2015

Cemila

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
FUNDAÇÃO NACIONAL DO ÍNDIO  
DIRETORIA DE PROMOÇÃO AO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL  
Setor Bancário Sul, quadra 02, lote 14 – Edifício Cleto Meireles, 6º andar  
70070-120 Brasília / DF  
Telefone: (61) 3247.6801/6900 – E-mail: [dpds@funai.gov.br](mailto:dpds@funai.gov.br)

4340

205

Ofício nº 590/2015/DPDS/FUNAI-MJ

Brasília, 09 de junho de 2015.

A Sua Senhoria o Senhor

**LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO**

Diretor de Infraestrutura Rodoviária (Substituto)

Diretoria Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT

SAN – Quadra 03 Lote A – Ed. Núcleo dos Transportes

70040-902 - Brasília/DF

Assunto: **PBA do processo de licenciamento ambiental da BR 230, Rota 7 – Terras Indígenas Arara, Cachoeira Seca e Kararaô, Lote 1- Medicilândia Km 728 – Uruará Km 811,10 (83,10km).**

Referência: Processo Funai nº 08620.001030/2005-48.

Senhor Diretor,

1. Reiterando o Ofício nº 61/2015/DPDS/FUNAI-MJ de janeiro de 2015 que considera insatisfatório o produto Plano Básico Ambiental, versão preliminar da Rota 7 TI Arara, Cachoeira Seca e Kararaô, no âmbito do processo de licenciamento da BR 230/PA, segue anexo a Informação Técnica nº92 para complementações necessárias.
2. O produto foi considerado insatisfatório por não cumprir 2 objetivos norteadores: o diálogo intenso com o PBA da UHE Belo Monte já em execução, não só o produto entregue a Funai, e o diálogo com a Coordenação Regional da Funai em Altamira e a Frente de Proteção Etnoambiental do Médio Xingu, também sediada em Altamira.
3. Diante do exposto no Ofício nº 61/2015/DPDS/FUNAI-MJ e após o não aceite do empreendedor em participar da reunião técnica marcada para dia 2 de março nesta Fundação, encaminhamos a Informação Técnica nº 92/2015/COTRAM/CGLIC/DPDS/FUNAI-MJ, ficando estabelecido que o empreendedor tem o prazo máximo de 30 dias para entregar os ajustes necessários para nova apresentação deste PBA.
4. Colocamo-nos à disposição para esclarecimentos adicionais por meio da Coordenação do Componente Indígena de Transportes e Mineração, telefone (61) 3247-6826.

Atenciosamente,

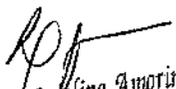
**JÚLIO CESAR GOMES PINHO**

Diretor

Com cópia ao Senhor Thomaz Miazak de Toledo- Diretor de Licenciamento Ambiental - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) - SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama – CEP: 70818-900 - Brasília-DF.

A analista Raquel,

Para análise e resposta.

  
Larissa Carolina Amorim dos Santos  
Coordenadora de Licenciamento  
Transportes - Substituta  
COTRADILIC/IBAMA

19.06.15

ao analista para,  
avaliar e verificar pertinência  
da frente a manifestação.

22/06/15

  
Raquel Caroline Alves Lacerda  
Analista Ambiental  
COTRADILIC/IBAMA  
Matrícula: 2449427

EM BRANCO



4341  
RGS

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
Fundação Nacional do Índio  
Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável  
Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental  
Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

**Informação Técnica nº 92/2015/COTRAM/CGLIC/DPDS/FUNAI-MJ**

Brasília, 20 de maio de 2015

À: Coordenação-Geral

**Assunto:** Análise técnica do produto "Relatório do Plano Básico Ambiental Versão Preliminar / Revisão 01 – Rota 7 TIs Cachoeira Seca, Arara e Kararaô no âmbito do componente indígena do processo de licenciamento ambiental das obras de pavimentação da BR 230/PA e BR 422/PA (Ref. Lote 1- Medicilândia Km 728 – Uruará Km 811,10 (83,10km)).

**1. Dados gerais**

**Empreendimento:**

<b>Tipologia</b>	Rodovia
<b>Empreendimento</b>	BR 230/PA e BR 422/PA
<b>Trecho/Segmento e extensão Ou Potência</b>	Lote 1- Medicilândia Km 728 – Uruará Km 811,10 (83,10km).

**Empreendedor:**

<b>Empreendedor</b>	DNIT
<b>Empresa consultora</b>	Ecoplan Engenharia Ltda.

**Licenciador:**

<b>Processo IBAMA nº</b>	70253/2011
<b>Coordenação responsável</b>	Superintendência de Infraestrutura, Indústria e Serviços – SUIMIS

**Componente Indígena:**

<b>Processo Funai nº</b>	08620.001080/2005-DV
<b>Terras Indígenas</b>	TIs Cachoeira Seca, Arara e Kararaô
<b>Etnias</b>	Arara e Kararaô
<b>Unidades Locais da Funai</b>	CR Centro Leste do Pará e Frente de Proteção etno-ambiental do médio Xingu, em Altamira/PA

1. Preliminarmente cabem duas considerações para leitura deste documento. O Plano de Trabalho do PBA da Rota 7 (TI Cachoeira Seca, Arara e Kararaô) encaminhado pelo Ofício nº 920/2014/CGMAB/DPP, foi considerado insatisfatório, fato oficializado através do Ofício nº 464/2014/PRES/FUNAI-MJ. Na ocasião esta fundação foi clara nos principais quesitos que desabonavam o produto,

i) a ausência dos trâmites já ocorridos no processo de licenciamento em tela, o qual tem como documentos o parecer desta Fundação acerca dos Estudos do



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável

Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental

Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

Componente Indígena, Atas de reuniões realizadas nas Terras Indígenas na ocasião da apresentação do ECI da BR 230 em maio de 2013, o qual contou com a presença do Sr. Paulo Roberto Fontes da Superintendência do DNIT/PA.

ii) o produto não indicava outros documentos pertinentes para elaboração do PBA em tela solicitado a partir de dados secundários, como o ECI e o PBA da UHE Belo Monte, e não aventou a possibilidade de reuniões com esta Coordenação Geral de Licenciamento, nem com a Coordenação Regional de Altamira para atualização das ações realizadas nestas Terras Indígenas.

iii) não atenção acerca da peculiaridade cultural do Povo Arara da TI Cachoeira Seca, sendo este um Povo de recente contato, o que para Funai é imprescindível que a CGIIRC, coordenação responsável pelas ações relacionadas a estes Povos, participe deste processo, fato sabido pelos envolvidos e notório quando da leitura do processo em tela.

2. Para que déssemos celeridade ao processo de confecção do PBA, objetivo principal do PT, entendemos que uma reunião seria a melhor ferramenta para alinhar as informações com o empreendedor e equipe de consultoria tendo em vista a complexidade do processo, já bastante defasado e a enorme vulnerabilidade que estes Povos vivenciam devido ao impacto da rodovia desde sua abertura e hoje em sinergia com a construção da UHE Belo Monte na região.

3. Assim em 24 de junho de 2014 foi realizada reunião técnica. Chama a atenção na memória da reunião, que segue anexa, os pontos levantados os quais nos parece foram ignorados mais uma vez neste produto aqui analisado: integração deste PBA com os programas de compensação da UHE Belo Monte em execução que afetam estas Terras Indígenas e a participação da Coordenação Regional da Funai e a Frente de Proteção Etnoambiental Médio Xingu para atualização das informações locais, considerados pontos de partida fundamentais e imprescindíveis;

4. Ainda que o produto faça algumas referências ao produto PBA da UHE Belo Monte entregue a Funai, não propõe suas atividades a partir de ações, levantamentos e diagnósticos já realizados, bem como não se vale do aprendizado adquirido na execução dos programas, primordial para a efetividade das ações, o que seria identificado com uma conversa técnica com a Coordenação Regional da Funai em Altamira e com a Frente de Proteção Etnoambiental Médio Xingu, bem como em conversas com a equipe que coordena o PBA da UHE Belo Monte, como solicitado.

5. O solicitado por esta Fundação foi uma complementação e alinhamento com o PBA de Belo Monte hoje, onde várias atividades foram avaliadas, readequaram metodologia, ações foram excluídas e tantas outras questões aprendidas na sua execução. Se valer apenas do documento técnico apresentado à Funai no início da execução do PBA da UHE Belo Monte nunca foi a proposta solicitada por esta coordenação.

6. Outras questões foram identificadas, como ausência das especificidades de cada grupo indígena, esclarecendo mais uma vez que os Arara da Terra Indígena Cachoeira Seca são de recente contato fato que altera as formas de execução das atividades propostas, tal



4342  
205

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável

Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental

Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

como a sobrecarga de reuniões, item já bastante explorado como improdutivo no processo de execução do PBA da UHE Belo Monte.

7. O desconhecimento da realidade local, que poderia ser sanado em conversas com a Coordenação Regional e com os coordenadores do PBA da UHE Belo Monte, reflete as propostas de construção de estruturas já instaladas e outras impossíveis de serem instaladas e a proposição de ações e configuração de grupos de gestão incompatíveis com a dinâmica interna dos Povos aqui analisados e entre eles, o que já acirrou conflitos na região com o processo da UHE Belo Monte.

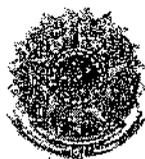
8. A ausência de metodologia das atividades propostas, ou melhor, a descrição de que as metodologias são participativas não são passíveis de análise, pois são vazias de conteúdo. Cabe evidenciar que nos processos que envolvem Povos Indígenas as metodologias devem sempre ser participativas, cabendo, entretanto o mínimo de identificação de qual será utilizada. As metodologias neste caso devem considerar o aprendizado estabelecido no processo de Belo Monte e considerar os arranjos institucionais das comunidades, tendo em vista que as estruturas de organização social dos grupos são constantemente ressemantizadas a partir da conjunção entre processos históricos e especificidades culturais.

9. Outra ausência grave, foi não considerar, ou se quer propor outras formas de atendimento, a aldeia Cojubim, do Povo Xipaya, que está localizada dentro da Terra Indígena Cachoeira Seca. Este fato é de suma importância, pois os Xipaya e os Arara estão vivenciando uma disputa de territorialidade que pode se acirrar a exemplo do acontecido com o PBA da UHE Belo Monte, quando o conflito apareceu. Acerca ainda das informações ausentes que colocariam o PBA em risco, e que reflete a falta de comprometimento na busca por adequar o produto à realidade hoje vivenciada, é a questão demográfica de algumas Terras Indígenas, como por exemplo, na TI Arara que hoje se estruturam em três aldeias: Arõmbi, Magarapi e Laranjal, diferente do momento de realização do ECI da BR 230.

10. É preciso avaliar se o tempo proposto versus a quantidade de ações propostas está adequado ao ritmo e capacidade de absorção das comunidades indígenas, especificamente do Povo Arara da TI Cachoeira Seca. Sobretudo há um número enorme de oficinas e reuniões que, certamente, impactará na vida dos índios, a exemplo do que é relatado pelas comunidades na execução do PBA da UHE Belo Monte. Cabe ainda ressaltar que o PBA de Belo Monte não acabou o que acarreta em ações dos dois PBAs nas Terras Indígenas. Sugerimos a necessidade imediata de reunião com os coordenadores do PBA de Belo Monte para avaliar as agendas de atividades em execução e programadas para os próximos anos.

12. Várias são as questões técnicas que devem ser reconsideradas e este parecer cumprirá este objetivo tendo em vista que as informações e encaminhamento de reunião coletiva proposto no Ofício nº61/2015/DPDS/FUNAI-MJ para dar celeridade ao processo foram negadas pelo empreendedor.

13. Assim, no âmbito do processo de licenciamento ambiental das obras de pavimentação da BR 230/PA e 422/PA (Lote 1- Medicilândia Km 728 – Uruará Km 811,10 (83,10km) a análise técnica do PBA da Rota 7 (ver. 01) TIs Cachoeira Seca, Arara e Kararaó será assim dividido:



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável

Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental

Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

- i) no primeiro tópico, trataremos da análise técnica do produto, a partir dos Programas propostos e considerando o acima exposto, tratando das lacunas apresentadas no PBA e sugerindo novos encaminhamentos;
- ii) manifestação técnica do “**Relatório do Plano Básico Ambiental Versão Preliminar / Revisão 01 – Rota 7 TIs Cachoeira Seca, Arara e Kararaô**” estabelecendo prazos a serem adotados pelo empreendedor para entrega das complementações solicitadas e outras

**1º) Análise técnica do produto denominado “Relatório do Plano Básico Ambiental Versão Preliminar / Revisão 01 – Rota 7 TIs Cachoeira Seca, Arara e Kararaô”**

14. Tomando por elemento norteador os Ofícios nº464/2014/PRES/FUNAI-MJ e nº61/2015/DPDS/FUNAI-MJ, memória de reunião de junho de 2014 e demais documentos de referência no âmbito do processo em tela, bem como a legislação ambiental e indigenista correlata, a presente análise técnica será direcionada a avaliar os programas ambientais apresentados para mitigar e compensar os impactos referentes à pavimentação do empreendimento BR 230 (Lote 1- Medicilândia Km 728 – Uruará Km 811,10 (83,10km)).

15. O produto foi apresentado com o seguinte conteúdo de compensação: Programa de Gestão Ambiental; Programa de Comunicação Social; Programa de Segurança alimentar e Programa de Apoio à vigilância territorial; e para mitigação foram apresentados os Programas de saúde indígena; Educação escolar indígena e Monitoramento Etnoambiental. Para maior foco nas complementações que serão apontadas nesta análise técnica, considerando o acima exposto passaremos abaixo a pontuar, em cada Programa proposto, questões que devem ser melhor detalhadas para efetividade das atividades a que se pretende mitigar e compensar.

• **Programa de Gestão Ambiental**

16. Apesar deste Programa não fazer parte do escopo sugerido quando da apresentação do ECI, entendemos que sua inserção é bastante pertinente com o objetivo de gerir todos os Programas, tendo em vista inclusive a necessária articulação com o PBA da UHE Belo Monte. Entretanto, a proposta apresentada não cumpriu este requisito.

17. Tendo em vista a já experiência do Comitê Gestor do PBA da UHE Belo Monte, deveríamos ter melhor elaboração dos itens propostos, inclusive pontuando experiências de sucesso e insucesso para não mais repetir os mesmos erros. Cabe evidenciar que a função de um Comitê Gestor não é só acompanhar e fiscalizar os Programas, porém deliberar sobre mudanças e outros encaminhamentos que podem alterar o aqui proposto, pois a realidade é muito dinâmica.

O Comitê Gestor proposto deverá seguir a mesma lógica do Comitê Gestor do PBA Belo Monte, e deve assim ser descrito neste produto a partir do aprendizado conquistado, com uma linguagem e metodologia simples e de grande compreensão para os indígenas, que neste caso da Rota 7 possuem particularidades culturais. Sugerimos uma reavaliação do Comitê Gestor a partir de conversas com a Coordenação Regional de Altamira e a empresa executora do PBA



4343  
25

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável  
Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental

Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração  
de Belo Monte. Sugerimos ainda que além do representante da empresa contratada, o Comitê seja composto também por servidor do DNIT.

18. No quadro 3.2.1 – No terceiro item: “dar orientação, apoio e assessoria para o DNIT junto à FUNAI” não fica muito claro do conteúdo que trata a assessoria. As reuniões com a Coordenação Regional da Funai devem ser reuniões técnicas para adequação de metodologia e diálogo sobre o cronograma de execução. Nenhuma atividade deverá ser realizada sem o conhecimento da Frente de Proteção do Médio Xingu, tendo em vista as ações realizadas na TI Cachoeira Seca e da Coordenação Regional para as demais terras. O cronograma das atividades nas Terras Indígenas deve ser socializado com a Funai local em reuniões onde a periodicidade já deve ser definida nesta etapa. Cabe evidenciar que este encaminhamento se faz imprescindível tendo em vista a alta demanda de atividades executadas nas TIs devido ao PBA da UHE Belo Monte e outras atividades programadas da Funai. Após a contratação da equipe técnica sugerimos a elaboração de um fluxo de comunicação que deixe claro os interlocutores e as responsabilidades de cada um.

19. No item 3.8.1 Equipe técnica sugerimos que do Coordenador seja exigido além de conhecimento na área ambiental, experiência com povos indígenas na Amazônia. Não consideramos pertinente a criação de um escritório em Brasília para o Coordenador Geral, que deve estar sediado em Altamira/PA, se articulando de forma mais ágil com a Funai local, com os coordenadores e técnicos dos outros programas e com os coordenadores do PBA da UHE Belo Monte para reuniões conjuntas. Um escritório em Brasília gera recurso orçamentário desnecessário tendo em vista que as reuniões e outras atividades devem ser realizadas em Altamira/PA e ou previamente agendadas em Brasília.

20. O Programa confunde metodologia com gerenciamento de atividades. Cabe esclarecer que a necessidade de metodologia é fundamental na descrição de cada Programa, inclusive se valendo do aprendizado já adquirido no processo da UHE Belo Monte e Comitê Gestor da Funai. As metodologias devem considerar o aprendizado adquirido e os arranjos institucionais das comunidades, tendo em vista que as estruturas de organização social dos grupos são constantemente ressemantizadas a partir da conjunção entre processos históricos e especificidades culturais, o que aqui se dá de forma diferenciada com os Arara da TI Cachoeira Seca. Nesta Rota tratamos de 3 especificidades culturais diferentes e elas devem ser tratadas como tal. Solicitamos que a equipe técnica busque informações pertinentes para melhor descrição do Programa de Gestão.

21. Quanto aos indicadores, no programa de Gestão Ambiental como em todos os outros Programas verifica-se somente indicadores quantitativos e sem expressão. É necessário estabelecer indicadores que realmente avaliem de forma qualitativa e real o aprendizado e a mitigação do impacto. Indicadores são instrumentos de mensuração, que podem estar associados a metas/objetivos ou não. Indicadores aplicam-se a problemas, pressupostos, insumos, outputs, processos, efeitos (outcomes) e impactos. Efeitos e impactos, por exemplo, podem ser positivos e/ou negativos, previstos e/ou imprevisos. Muitas vezes os indicadores nos mostram que, ainda que não tenha sido atingida a meta colocada, outras tantas coisas positivas e ou negativas relacionadas ao processo em busca da meta foram alcançados. Outra falha do Programa de Gestão, por ter o objetivo de gerir os outros Programas, é a ausência de um processo de avaliação constante e pertinente ao impacto previsto com a pavimentação da



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável

Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental

Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

BR-230 e a sinergia com a UHE Belo Monte. Cabe esclarecer que após a leitura do item 4.10 entendemos que caberá ao Programa de Comunicação Social a tarefa de realizar os processos de avaliação de cada Programa. Esta atividade deve ser inserida no Programa de Gestão Ambiental, que tem a tarefa de gerir o PBA.

22. Depreende-se do fato acima exposto a questão temporal. Os programas apontados, desprovidos de mecanismos de avaliação pela comunidade, foram considerados tendo como horizonte o tempo de execução da obra. Não se trata de ignorar o fato de que programas ambientais atendem os impactos do empreendimento, mas considerando esta informação, trata-se de fazer uma reflexão acerca de quais impactos são temporários, das fases de planejamento e construção e quais são permanentes, que persistem na operação. O objetivo de cobrar uma reflexão acerca dos impactos, se permanentes e consequente continuidade do Programa correlato, é o dever da Funai no auxílio da construção de projetos e programas mitigadores que devem ajudar no apontamento de caminhos para que estas comunidades possam refletir sobre seu projeto de vida, considerando as diversas interferências à seus territórios e seus respectivos impactos.

• **Programa de Comunicação Social voltado para as especificidades indígenas**

23. O Programa de comunicação proposto não dialoga com o Programa de comunicação já em execução no âmbito da UHE Belo Monte. A ideia principal é que não seja criado mais um canal desnecessário diante de tantas demandas já acumuladas nas Terras Indígenas em tela. Propor um alinhamento com o Programa de Belo Monte é se valer das dificuldades e aprendizados do mesmo na perspectiva de complementar ações e ou propor um trabalho conjunto, e construído aqui de forma à ser possível sua realização. Cabe ainda ressaltar que os Programas devem estar alinhados para não gerar novas demandas para os Povos Indígenas.

24. Entretanto na pag. 36 consta a seguinte informação: "Cabe ainda ressaltar que foram evitadas sobreposições deste programa com a infraestrutura disponibilizada como compensação dos impactos ambientais da UHE Belo Monte, que incluiu a construção de um Centro de Informação para as comunidades indígenas em Altamira e a instalação de um sistema de radiofonia que hoje é o maior da região, sendo para algumas aldeias a única forma de comunicação em operação, tanto entre aldeias como com a cidade de Altamira." Não conseguimos entender o que se propõe no PBA da BR-230, uma vez que apenas nega a sobreposição de infraestrutura instalada e sistema de radiofonia, mas não descreve nenhuma atividade, a não ser as diversas reuniões participativas, atividade já bastante desgastada com o processo da UHE Belo Monte e pouco produtora, como já citado. Importante esclarecer que reuniões e oficinas nos moldes apresentados fazem parte de processos do mundo dos "brancos", ou seja, dos não-índios. A experiência tem nos mostrado que esses não são bons instrumentos informativos quando se trata, principalmente, de índios de recente contato. Oportuno inclusive é relatar que nenhuma reflexão sobre o Programa de comunicação de Belo Monte é feita para alinhar ações. Reuniões não cumprem a função deste Programa. Sugerimos alinhamento com o programa de comunicação de Belo Monte na perspectiva de assimilar atividades complementares e aprender com os erros e acertos de anos de trabalho na região



4344  
DS

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável

Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental

Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

com estas Terras Indígenas. Ademais, na perspectiva de utilizar os mesmos canais deve ser colocada a possibilidade de parceria.

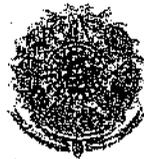
25. Outra questão a ser reformulada é sobre novos interlocutores, que segundo a sugestão serão indicados para cada Programa que será executado. Os povos indígenas, inclusive os Arara da TI Cachoeira Seca e os Kararaô da TI Kararaô abarcam uma pequena população e criar vários interlocutores fere a dinâmica social do grupo. Reformular esta proposição a partir da experiência dos Programas da UHE Belo Monte e a experiência dos já interlocutores nas TIs.

26. Consideramos pertinente a atividade voltada à educação do entorno. Cabe evidenciar que todo material produzido deve ser aprovado pela Funai local e sede antes de ser fechada sua versão final. O programa deverá elaborar material e campanhas sobre o modo de vida de CADA grupo (ou povo) indígena afetado, seu histórico de vida e organização social, e principalmente, os efeitos deletérios causados pela abertura da Transamazônia (BR-230) e as alterações no modo de vida a partir da década de 70. Cabe como sugestão consulta ao material produzido no âmbito da Comissão Nacional da Verdade. Esse material à ser produzido deve ser ilustrado pelos Povos Indígenas envolvidos e divulgados nas escolas do entorno das Terras Indígenas, conforme proposta apresentada. A imagem dos indígenas na região tem sido explorada, para o bem ou para o mal, de forma pejorativa, o que este programa poderia ajudar a mudar.

27. Para confecção deste material de divulgação será necessário grande envolvimento da Coordenação Regional da Funai em Altamira/PA e da Frente de Proteção Médio Xingu além do conhecimento da Diretoria de Proteção Territorial em Brasília, pois a TI Cachoeira Seca encontra-se em processo de regularização fundiária, na etapa do levantamento de benfeitorias dos ocupantes não-indígenas, momento de conflito na região. Qualquer material e ou atividade se mal orientada, poderá ser distorcida e elevar o nível de conflito e pressão sobre o Povo Arara. Cabe evidenciar a ausência de informações atualizadas sobre a realidade que passam estas Terras Indígenas, mais uma vez ficando clara a pouca ou nenhuma conversa com a Coordenação Regional da Funai em Altamira.

28. No produto aqui analisado fala-se muito em atividades participativa, isso é importante e necessário, no entanto o elevado número de oficinas "participativas" demonstra o desconhecimento total da situação atual da região e dos povos indígenas do Médio Xingu. Como já exposto, se o Programa de Gestão Ambiental pretende fundir melhor as atividades dos diversos programas ele deve propor na prática o objetivo de diminuir a quantidade de oficinas e aliviar o cotidiano dos índios, incluindo vale ressaltar, os levantamentos já realizados nas TIs que evitariam muitas atividades repetidas. Alongaram-se na discussão conceitual das atividades participativas sem descrever a metodologia específica. Deve ficar claro no produto quais são as atividades voltadas aos Povos Indígenas e quais são voltadas para o entorno e como e quando elas se relacionam.

29. Quanto ao material que será produzido são citados produtos audiovisuais, com a previsão de filmes e fotos. Cabe lembrar que o programa de Patrimônio Cultural realizado no PBA da UHE Belo Monte está realizando oficinas de capacitação para videoastas indígenas, o que deve ser levado em conta neste PBA da BR-230. Os indígenas já contam com equipamento, início de capacitação e intercâmbios. O ideal aqui é potencializar o



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável

Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental

Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

trabalho que já vem sendo realizado, com novos intercâmbios, utilizando o material produzido pelos indígenas. Os indicadores não devem ser só de ordem quantitativa, cabendo indicadores qualitativos. Prever a utilização dos conhecimentos adquiridos neste Programa seja dos povos indígenas e ou dos não índios do entorno, como a melhoria das informações circuladas e diminuição de um preconceito, melhor relação social alcançada na cidade, dentre outros indicativos possíveis tendo em vista a necessidade de um Programa de Comunicação Social.

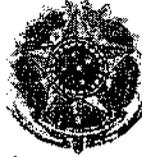
• Programa de Segurança Alimentar

30. Mais uma vez o produto demonstrou desconhecimento da realidade das Terras Indígenas citadas. Na reunião ocorrida em junho de 2014, em Brasília, com a equipe consultora bem como nos ofícios enviados ao DNIT (Ofício 541/DPDS/2013) a orientação é clara quanto a não sobrepor atividades previstas e já executadas no Programa de Atividades Produtivas do PBA da UHE Belo Monte. Ainda que pese esta informação ser de conhecimento dos técnicos que elaboraram este produto, mais uma vez eles partiram do documento do PBA da UHE Belo Monte apresentado a Funai e não consideraram a realidade hoje estabelecida, devido a falta de diálogo com a equipe do PBA da UHE Belo Monte.

31. A maioria dos diagnósticos propostos aqui já foi realizada no âmbito do PBA da UHE Belo Monte, ou estão em andamento. Caberia, portanto, identificar a qualidade deles e se em conversa com a equipe que o executou teriam lacunas e outras questões que precisam ser sanadas. O diálogo com os coordenadores do Programa do PBA da UHE Belo Monte, bem como uma conversa com a Coordenação Regional da Funai em Altamira e a Frente de Proteção Etnoambiental sanariam dúvidas quanto a atividades realizadas, as que ainda serão realizadas e as que foram acomodadas ou alteradas ao longo de sua execução e os motivos apresentados. O Programa de Atividades produtivas do PBA da UHE Belo Monte, executado pela empresa Agrar/Engetec, tem gerado muitos problemas relacionados à execução das atividades propostas, vale a reflexão sobre seus erros. Todos os diagnósticos realizados devem ser utilizados para não evitar duplicidade e não gerar mais descontentamentos com os Povos Indígenas.

3. A realidade vivenciada por estes Povos Indígenas com o advento da UHE Belo Monte é de grave situação de insegurança alimentar. Os programas de infraestrutura executados pelo PBA da UHE Belo Monte, por não estarem inseridos em uma proposta de gestão integrada e contínua levaram os indígenas a abandonar suas atividades cotidianas. A proposta da troca de sementes é relevante, porém, em curto prazo todas as terras indígenas do Médio Xingu passam pelo mesmo processo de desestruturação social, o que inviabiliza a relação de troca, pois não existe objeto. Sugerimos ainda que se verifique a proposta de um banco de sementes comunitário como atividades padrão as 3 Terras Indígenas em tela, pois estas apresentam especificidades e vários são os fracassos devido a não compreensão da lógica dos projetos, principalmente quando se trata de povos de recente contato como os da TI Cachoeira Seca. É necessário que os projetos fomentem de forma mais incisiva atividades que garantam a segurança alimentar e o excedente para geração de renda.

33. Sugerimos que se verifique uma proposta a curto e médio prazo que tem gerado efeitos positivos com grupos indígenas em situação de vulnerabilidade sócio-cultural,



4345  
105

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
Fundação Nacional do Índio  
Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável  
Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental

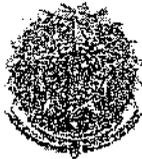
Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

como o investimento em intercâmbios com grupos do mesmo tronco linguístico, no caso Arara (Karib), ou grupos com afinidades, por exemplo, Ikpeng que já vem sendo realizado com grande sucesso com os Arara. Viagens para conhecer e estabelecer parcerias com a Embrapa, não esquecendo que a Funai já possui parceria institucional formalizada, com o objetivo de restabelecer as roças e até mesmo Intercâmbio com Resex(s) para conhecer processos de coleta e beneficiamento de produtos extrativistas. Conhecer projetos avançados de agrofloresta realizados em terras indígenas também pode ser caminho interessante. Mais uma vez coloca-se a pertinência de uma conversa com a Coordenação Regional da Funai em Altamira e a Frente de Proteção Etnoambiental do Médio Xingu, que tem vivenciado experiências nestes processos.

34. As propostas de realização de oficinas técnicas de agroecologia e diagnóstico etnobotânico deve ser avaliada no escopo das atividades realizadas no PBA da UHE Belo Monte que foram um fracasso. Os Povos indígenas são profundos conhecedores dos recursos naturais que utilizam sua biodiversidade e a percepção da importância da conservação dos ecossistemas. Toda atividade que desconsidera a sabedoria local milenar e tradicional, esta fadada ao fracasso. A pergunta que o Programa deve fazer é: Com um entorno desmatado e nenhuma referência na região de como trabalhar a agroecologia para gerar novas possibilidades, que devem ir além da produção de diagnósticos em papel, que não são suficientes, de fato, como reverter a situação de alta vulnerabilidade social e de insegurança alimentar em que se encontram os Povos Indígenas?

35. Para conhecimento e revisão da proposta cabe elucidar que o Povo Arara, antes do contato, por conta das constantes fugas, tornou-se muito bons caçadores e coletores. Com a abertura da BR 230 na década de 1970 foi necessário, como forma de proteger os Arara, estabelecer o contato e com este o processo de sedentarização. A extinta Frente de Atração passou a apoiá-los na plantação das roças e produção de alimentos, pois se encontravam doentes e frágeis. Isso acabou por gerar dependência até 2009, quando com a reestruturação da Funai veio o fechamento do Posto Indígena. Neste momento aparece no cenário um novo empreendimento, a UHE Belo Monte, que gerou mais uma vez uma enorme instabilidade do que já não era muito estável. Sendo assim, é premente a necessidade de investir em ações de resgate sócio-cultural do período anterior ao contato e os intercâmbios são fonte de grande importância nesse processo. Exemplo disso são os relatos da diversidade de tubérculos (batatas) que plantavam seus antepassados no meio da mata. Hoje são poucas as espécies cultivadas. Este trabalho de reviver estas espécies e as técnicas de plantio seria pertinente no contexto atual de fortalecimento da coesão social.

36. Por fim, retomando o exposto, reiteramos que não se trata de realizar uma infinidade de oficinas participativas e capacitações. O horizonte mais adequado, tendo em vista a situação atual, e obviamente a especificidade de cada Terra Indígena, seria vivenciar novas perspectivas a partir de intercâmbios com objetivos concretos. Melhorias das roças e aumento da produção agrícola se faz com o conhecimento por parte dos técnicos das potências da região, mas acima de tudo da presença na aldeia para implementação de projetos. A entrega dos produtos como os diagnósticos deve se dar na própria implantação dos projetos que tornem palpáveis e de efetividade.



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável

Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental

Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

• Programa de apoio à Vigilância Territorial (PAVT)

37. O processo de vigilância territorial feito pelos indígenas não pode ser enquadrado como atividade tradicional como afirma o produto. As ações que a Funai tem realizado com os indígenas, no âmbito da proteção territorial, vai além da capacitação e repasse da legislação. Um dos projetos bem sucedidos é aquele que envolve os indígenas em projetos que mantenha discussão do uso e ocupação do território, a partir da gestão territorial e etnodesenvolvimento (atividade produtiva), para realizar atividades de vigilância. Por exemplo: O fomento em projetos extrativistas (coleta de castanha) pode ser uma chave para a vigilância territorial, pois exige percorrer as áreas da TI. Blocos de capacitações em uso de GPS e cartografia básica, que sejam aplicadas em atividades rotineiras dos indígenas, como caça, coleta e pesca, tem sido de grande eficácia em projetos de vigilância territorial indígena. Outra proposta interessante seriam projetos de recuperação ambiental em conjunto com projetos de etnodesenvolvimento e vigilância, levando em conta, inclusive, o passivo que a BR 230 já deixou, e a pavimentação que irá ampliar esse desmatamento. Um projeto de recuperação de áreas degradadas, não apenas na faixa que margeia a BR 230, mas em pontos de alta vulnerabilidade da terra, é fundamental para a proteção do território. A partir dos diagnósticos já realizados pelo PBA da UHE Belo Monte e o próprio relatório Fotográfico executado pelo DNIT como condicionante deste processo. Em nenhum momento é citado dados do monitoramento da região que já vem sendo realizado.

38. Fica claro que a orientação da Funai proposta em reunião e presente na Memória anexa não foi atendida: “Cabe ressaltar a fala da FUNAI acerca de apontar a necessidade de uma boa conversa com a frente de proteção (etnoambiental do médio Xingu) coordenação da CGIIRC na região para atualizar dados relacionados à desintrusão de Cachoeira Seca e outras ações de fiscalização que vem sendo realizadas pela FUNAI e também no escopo do PBA Belo Monte.”

39. Ações, por exemplo, que já estão sendo realizadas pelo PBA da UHE Belo Monte como a aviventação, com colocação de placas nas terras indígenas, foram ignoradas e as mesmas atividades foram sugeridas. Por fim, cabe ressaltar a não consideração das informações de atividade já executada pelo DNIT através do contrato PP198/2014-00, que trata da elaboração de relatório fotográfico com fins de monitoramento de ações ilícitas de desmatamento no trecho limdeiro as TIs em tela, que poderiam enriquecer as atividades propostas no Programa de apoio à vigilância territorial em consonância com a Coordenação de Monitoramento Territorial desta Fundação.

40. Ainda que pese a necessidade de cruzar as informações em execução do PBA da UHE Belo Monte e as informações da Coordenação Regional da Funai e da Frente de Proteção Etnoambiental, cabe evidenciar que está prevista a construção de uma Unidade de Proteção Territorial – UPT (condicionantes UHE Belo Monte) no limite da TI Cachoeira Seca com a Transiriri. Uma proposta para este PBA, que poderia ser percebida com a análise dos monitoramentos que já acontecem como condicionante da BR-230, é a construção de um Posto de Vigilância no Porto da Maribel por conta do acesso de madeireiros e pesca ilegal.

41. Quanto ao objetivo “Capacitar e equipar agentes de proteção territorial e indígenas para atividades de vigilância territorial” sugerimos que seja alinhada esta proposta



4346  
105

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável

Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental

Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

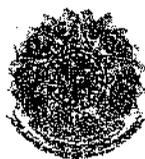
com o PBA da UHE Belo Monte na perspectiva de complementar as ações, como por exemplo, após a capacitação estes agentes sejam contratados e instalados nas UPTs da Transiriri e Transamazônica construídos pelo PBA da UHE Belo Monte. O Plano de Proteção do PBA da UHE Belo Monte está em discussão com a Funai e uma das ações propostas é a implantação de um Centro de Monitoramento Territorial na Funai, contudo, com a revisão do plano as ações de campo foram reduzidas, cabe alinhar os PBAs como solicitado.

42. No item 6.4.2 Mapeamento participativo e conflitos socioambientais não fica claro se o mapeamento de conflitos se dará somente nas áreas limítrofes das terras indígenas ou no seu interior. No conjunto das 3 Terras Indígenas em tela devemos lembrar suas especificidades: a TI Cachoeira Seca ainda tem a presença de ocupantes não-indígenas, sendo que parte deles não é colono e sim invasor que promove atividades ilícitas na Terra Indígena. Apesar desta questão não ser mencionada, fato ligado inclusive as condicionantes que devem ser cumpridas pelo DNIT quanto a desintrusão desta TI, é imperioso que o reconhecimento das áreas para o mapeamento se restrinja a áreas que ofereçam segurança aos indígenas, seja preparado e acompanhado pelos servidores da Frente de Proteção Etnoambiental e da Coordenação-Geral de Monitoramento Territorial da Funai, e considere os conflitos que podem ser gerados e que impedir o avanço do processo de regularização. A Diretoria de Proteção Territorial está em fase de elaboração do plano de trabalho para a terceira etapa do levantamento fundiário de benfeitorias dos ocupantes não-índios para 2015. Reiteremos que nenhuma atividade deverá ser realizada sem a preparação, conhecimento e participação da Funai local e sede.

43. Lembramos que no Programa de Gestão Territorial do PBA da UHE Belo Monte há uma série de diagnósticos e mapeamento que já foram realizados e não devem ser repetidos e sim utilizados e atualizados. Os impactos e conflitos devem ser mapeados levando em consideração o que já está sendo produzido pela Funai e pela Norte Energia.

44. Quanto a envolver guias indígenas na atividade é necessário que eles estejam preparados desde o início do processo, para tal a formação deve iniciar logo no primeiro ano e não no terceiro ano como está previsto na página 114 (fase II). A determinação deste cronograma deve estar alinhada com as atividades do Programa de Vigilância do PBA da UHE Belo Monte. O produto desta fase deverá ser entregue não apenas aos indígenas, mas à Funai para que ela possa acompanhar o programa em conjunto com os vigilantes contratados e os indígenas. Cursos com duração de dois e três dias e até uma semana não geram por si só resultados concretos. Este deverá ser ampliado e diluído no próprio processo de atuação dos anos de execução do PBA, em atividades que gerem aprendizado no dia a dia. Em dois dias não se consegue nem apresentar a questão da legislação, que deve ser reiterada a cada atividade de campo.

45. É necessário reiterar mais uma vez nesta informação que os Arara são de recente contato e ainda demonstram certa dificuldade na compreensão dos signos e regras dos não índios, sendo assim, essas atividades deverão ser realizada por formadores indígenas e ou por pessoas que tenham experiência em capacitação junto a povos indígenas e sempre acompanhada por servidores da Frente de Proteção Etnoambiental do Médio Xingu que podem facilitar e ajudar na interlocução. Isto não quer dizer que não devem ter o mesmo



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável

Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental

Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

cuidado com os Kararaô que mantêm forma específica de proteger seu território, por serem do tronco Jê e guerreiros natos.

46. Por fim cabe ressaltar que este Programa trouxe uma infinidade de sobreposição com o PBA da UHE Belo Monte como: a implementação e a utilização de banco de dados; geração de produtos cartográficos; monitoramento de focos de calor dentre outros. Como serão gerenciadas e otimizadas estas informações? Onde está a presença da Funai na elaboração do programa? É um programa dinâmico ou estático que só tem o objetivo de apresentar resultados e não atuar de forma compartilhada prevendo de fato ações de fiscalização monitoradas e articuladas, portanto, efetivas?

A responsabilidade de atualizar e alimentar o banco de dados é da PAVT, no entanto, esses devem ser elaborados não só de acordo com as diretrizes da CGMT e em conjunto com a SEGATI – CR Centro Leste do Pará e FPE MX

Sinalização dos limites das terras indígenas.

47. Quanto a reavivitação, todas as terras indígenas do Médio Xingu estão sendo reavivadas (início em 2014) no âmbito das condicionantes da UHE Belo Monte. Nas TIs Arara e Kararaô será realizada agora em 2015, fato que o Programa não considerou. Na TI Cachoeira Seca a demarcação foi realizada pela Funai em 2012/2013. Sendo assim a sugestão é de se faça a manutenção com a limpeza dos limites da TI Cachoeira Seca e a manutenção em momento posterior (dois ou três anos) dos limites das TIs Arara e Kararaô. No caso da TI Arara e Cachoeira Seca, Terras que margeiam a BR 230, sugerimos medidas em maior quantidade e de maior periodicidade como a colocação de placas indicativas. Sugerimos um diálogo com a Coordenação Geral de Monitoramento Territorial da Funai e de Georreferenciamento para entender outras experiências e sugestões. Acreditamos que a iniciativa de recuperação ambiental em pontos desmatados às margens da BR, e nos travessões abertos ilegalmente podem ser uma possível solução para manter a presença na área.

48. Quanto a implantação de um escritório avançado em alguma sede municipal próxima as TIs (pag.121), a Norte Energia (PBA UHE Belo Monte) construiu uma grande Base (UPT) na BR 230 na divisa entre o município de Medicilândia/PA e Uruará/PA (entre o km 132 e 135) que será entregue para Funai em breve. São duas construções espaçosas que deverão servir de base para operações a partir de acordos com a Polícia Rodoviária Federal e outros órgãos de fiscalização. Outro Posto está previsto na BR 230, limite da TI Cachoeira Seca - Rio das Pedras entre Uruará/PA e Placas/PA. A proposta seria utilizar essas três UPTs – Transiriri, Rio das Pedras e Transamazônica, com os agentes de proteção, sendo que a última poderia ser utilizada como o ponto do escritório avançado do PBA DNIT.

49. Cabe novamente esclarecer que a expedição de vigilância não é uma atividade de gestão territorial realizada tradicionalmente pelos Arara da TI Cachoeira Seca (nem tão pouco dos Kararaô). Outro ponto que deve ser levado em conta é o numero de índios homens adultos frente a ocupação de colonos e invasores em Cachoeira Seca (pág 121). Diante desse contexto, faz-se necessário discutir estratégias para esse processo de vigilância. Sugere-se que o Quadro 6.4.4 – Forma de execução das expedições de vigilância territorial. (pag 122) seja



4347  
ROS

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável

Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental

Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

construído juntamente com a Coordenação Regional em Altamira e a Frente de Proteção Etnoambiental do Médio Xingu.

50. Seriam só 4 (quatro) contratados para agentes em vigilância (Auxiliar Técnico de campo)? Se levarmos em conta um Posto móvel, uma Base fixa e um Posto fixo, os turnos e a própria colocação da página 143, item *procedimentos*: “em todas as expedições...é fundamental a manutenção de um agente de proteção territorial de plantão no posto avançado” esse número deve ser revisto. Em nosso entendimento, deve-se manter no mínimo 2 agentes quando da expedição.

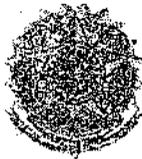
51. Sugerimos que seja revista a proposta de locação de voadeira devido aos altos custos envolvidos. Propomos a aquisição de um veículo para fortalecimento da Frente de Proteção Etnoambiental do Médio Xingu para fiscalização da TI Cachoeira Seca, devido ao processo de desintração e da “honrosa” colocação de 1º no ranking das Terras Indígenas mais desmatadas do Brasil.

52. Por fim, cabe ressaltar que além das normas de conduta que devem ser assinadas pelo empreendedor, empresas contratadas, e pessoas físicas para trabalhar nas TIs e com os Povos Indígenas, é necessário reafirmar que a prioridade é não promover a permanência de nenhuma pessoa nas aldeias, e sendo necessário que seja via expressa a autorização da Coordenação Regional da Funai em Altamira, incluindo a Frente de Proteção Etnoambiental do Médio Xingu e quando necessário de Brasília. O exposto serve para melhor condução do Programa quanto a “*aguardar a aprovação do programa da expedição pela coordenação do PAVT para iniciar a expedição*”. Não esquecer a necessidade imprescindível de aguardar a avaliação e aprovação da Funai local, já que no fluxo de comunicação a Funai está colocada como a ser acessada em caso de risco à integridade da equipe. Esta questão deve ser alterada.

• Programa de apoio à Cultura

53. No contexto do Programa de Patrimônio Cultural e Imaterial do PBA da UHE Belo Monte estão sendo realizadas oficinas para formação de videoastas indígenas que deverão ser levadas em conta neste PBA da BR-230. Também é necessário reavaliar, após reunião com os coordenadores do Programa do PBA Belo Monte, as atividades a serem realizadas para coletar informações e produção de material, pois nos últimos dois anos foram muitas as oficinas e intercâmbios realizados e registrados.

54. Não se deve replicar o material que está proposto e ou produzido, bem como propor novas reuniões para as mesmas abordagens. É necessário dar um passo a frente. Há previsão de treinamento em uso de câmeras fotográficas e filmadoras e a entrega de equipamentos aos indígenas. Vários foram os intercâmbios realizados pelo Programa de Patrimônio Cultural. O Povo Arara da TI Cachoeira Seca, por exemplo, esteve recentemente no Parque Indígena do Xingu, em visita aos Ikpeng em uma atividade de capacitação de registro com o Instituto Caititu. Sendo assim, cabe avaliar em que medida se deu essa formação e o que seria importante complementar para dar continuidade e avançar, não partindo do Zero.



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável

Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental

Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

55. Quanto à atividade de manejo de resíduos nas escolas indígenas, entende-se que esta deva ser ampliada para toda comunidade já que atualmente o "lixo" é um dos maiores problemas das aldeias da região. No programa está contemplada a questão dos resíduos para compostagem, é necessário incluir um trabalho com resíduos sólidos (plástico, papel, latas...).

56. Não está compreensivo o porque o Programa de fomento a atividade produtiva esta no Programa de Cultura, uma vez que não descreve proposta que alinhe as áreas de atuação. Cabe ressaltar que o estudo de viabilidade econômica para cada atividade produtiva de cada Terra Indígena também está previsto no Programa de atividades produtivas da UHE Belo Monte. Sendo assim, entende-se necessário atualizar essas informações com os coordenadores das ações para que não haja sobreposição e gastos desnecessários de recurso.

57. No item 6 da pag. 166 "*a equipe...é responsável por disponibilizar uma refeição para todos os participantes*". A alimentação e qualquer outra interferência de fora devem ser pensadas como menos impactante possível, dentro do escopo do PBA da BR 230, considerando como possibilidade o uso de alimentos e insumos de dentro da Terra Indígena, ou alimentos *in natura*, negociado com os próprios indígenas o fornecimento direto como o de farinha, peixe e frutas, principalmente na Terra Indígena Cachoeira Seca, não levando alimentos embutidos, condimentados ou enlatados, pois a saúde dos Arara encontra-se bastante fragilizada devido a distribuição de cestas básicas do Plano Emergencial da UHE Belo Monte. Se possível fomentar a atividade de pesca, coleta e produtos da roça revertendo o apoio aos indígenas através da troca e contrapartida. A ideia aqui é, por exemplo, adquirir peixe com os índios em troca a equipe levaria sal, café, arroz, farinha de milho e outros que eles não produzem.

58. O cenário apresentado nas páginas 171, 172 e 173 está completamente alterado com a implantação da UHE Belo Monte e a reestruturação da Funai. Faz-se imprescindíveis reuniões com a Coordenação Regional, a Frente de Proteção Etnoambiental e com os coordenadores do PBA da UHE Belo Monte para tratar do artesanato, pesca, extrativismo e agricultura.

59. Quanto ao artesanato: esclarecemos que não há mais venda na Casa do Índio e a capacidade de confecção e distribuição vem sendo discutida pela coordenação do PBA da UHE Belo Monte e a Funai local para adequar as propostas de Programas. Quanto à castanha e mogno: A Funai não compra mais as sementes. Quanto à agricultura: temos que com o Programa de atividades produtivas do PBA de Belo Monte o cenário se modificou, inclusive introduzindo a roça mecanizada nas aldeias, atuação considerada desastrosa diga-se de passagem. No caso da TI Cachoeira Seca, hoje sua produção não é suficiente nem para a comunidade, por isso não comercializam nenhum produto.

60. Para os Arara da TI Cachoeira Seca sugerimos que seja realizado um trabalho de médio prazo sobre processos de monetarização, com o apoio de antropólogos indigenistas que atuem com povos de recente contato. A percepção sobre o dinheiro e valor das coisas pode ajudar na possibilidade futura de inserção dos produtos agrícolas no mercado como também melhor percepção sobre a venda dos produtos extrativistas, formação de Associação e outras potencialidades que venham a ser verificadas. Além do mais a circulação e permanência de lideranças na cidade, a convivência com o mundo dos "brancos", e o acesso



4348  
Lb

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável

Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental

Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

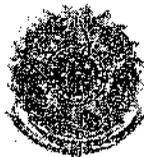
fácil a certos bens de consumo tem gerado expectativas e frustrações, criando a necessidade de ampliar a compreensão e conhecimento dos indígenas para uma transição e inserção na economia local mais respeitosa e segura. Esta informação e relatos de experiências podem ser requeridos com a Coordenação Geral de Índios Isolados e de Recente Contato - CGIIRC, que tem implantado programas específicos com povos de recente contato.

61. Quanto às atividades ressaltadas na pag. 175, reiteramos que o Programa de Atividade Produtiva e o Programa de Gestão Territorial do PBA da UHE Belo Monte estão com o diagnóstico em elaboração há dois anos, não cabendo então começar do Zero. Para o estudo de viabilidade econômica é necessário que se verifique com os coordenadores deste PBA os estudos até agora realizados e quais as necessidades e deficiências para avançar nos projetos. Deve-se então unir forças e não elaborar mais um. Reforçamos mais uma vez que todos os programas devem levar em conta os produtos, experiências e lições aprendidas já produzidas no âmbito do PBA de Belo Monte.

62. Reforçamos que em todos os Programas há um excessivo número de Oficinas e reuniões, que em conjunto com o PBA de Belo Monte e os Programas de Infraestrutura da Norte Energia tornam a forma de vida das aldeias inviável, quem dirá insuportável. É necessário que se pense em processos diários e cotidianos que, não necessariamente, dependam de um número absurdo de reuniões que envolvam muitos indígenas. A impressão que se dá é que a equipe acredita que irá executar as atividades em um campo tranquilo sem outras interferências, deixando mais evidente que não estão a par da atual situação das terras indígenas na região.

63. Conforme exposto no Ofício da Funai, evidenciamos que a realidade na região está bastante alterada com a implantação da UHE Belo Monte e isso deveria ser ponto principal a ser considerado por este PBA. Este PBA está muito no campo teórico do "ideal", com longas descrições conceituais não se remetendo ao mundo real. Cabe questionar qual foi a informação não absorvida pela equipe, uma vez que a mesma esteve em Altamira com este objetivo.

64. Quanto ao previsto na pag 188 "Aquisição e Instalação de equipamentos e edificações": proposta de construção de um local para armazenamento de produtos e realização de reuniões de organização, a aquisição de um barco de transporte de carga e pessoas para cada Terra Indígena. Entendemos ser de extrema importância essa proposta, no entanto, antes da entrega de qualquer equipamento, barcos e da construção de armazém é necessário que seja realizada a preparação para manutenção, seja do barco ou da casa/local, e seja feito o exercício de reflexão da responsabilidade dos grupos sobre esses equipamentos e construções. Experiências atuais tem nos mostrado que por não ser atribuído o mesmo valor econômico aos equipamentos doados e entregues aos indígenas, rapidamente eles de deterioram. Este é um processo inerente aos povos de recente contato em fase de compreensão de um mundo novo e de base econômica capitalista. Há que se compreender que não se trata de "desleixo" quanto aos produtos e equipamentos, mas a dificuldade em reinterpretá-los e inseri-los na lógica indígena. Para tal, é imprescindível a reflexão sobre o processo de monetarização desses grupos. Processo de responsabilização, uso e manutenção sobre os objetos recebidos. Todos receberam muitos benefícios e equipamentos da Norte Energia, mas pelo despreparo em lidar com questões aparentemente simples à nossa sociedade,



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável

Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental

Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

comprometeram de forma grave a dependência em relação às Instituições "doadoras". Os itens aquisição de equipamento e edificações devem ser efetivados após a construção cognitiva do que se pretende.

65. Diante de tantos desacertos dos últimos anos, a Funai vem buscando discutir com os indígenas uma reversão desse processo de aliciamento, demonstrando as grandes perdas do Plano Emergencial de Belo Monte para os Povos da região. Por ser um processo lento, é imprescindível que o PBA da BR-230 não proponha as mesmas estratégias e aprenda com experiências não exitosas. As propostas de infraestrutura a serem instaladas devem buscar a forma tradicional de se construir, a partir da reflexão conjunta, da vivência com o grupo. Que se apresentem alternativas coerentes com a região e projetos a serem discutidos com os indígenas e Funai. Talvez tijolos ecológicos feitos no próprio local tal como alguns projetos que a Funai já desenvolve. Na TI Cachoeira Seca o intercâmbio com os Ikpeng pode gerar esta reflexão sobre as casas tradicionais Karib (Xinguana) com apoio de construtores indígenas. Esse era um interesse dos Arara que pode ser viabilizado com apoio do PBA DNIT.

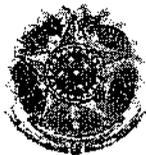
66. Quanto ao barco, como o Povo Arara da Cachoeira Seca não possui Associação é necessário verificar como se daria essa transferência. Sugerimos verificar como isso está sendo tratado pelo PBA da UHE Belo Monte neste caso de transferência de bens para o Povo Arara da TI Cachoeira Seca. Também não deverá ser repassado nenhum equipamento ou material em nome de uma liderança ou cacique. As entregas deverão ser feitas nas aldeias, com a participação da comunidade e numa entrega coletiva.

67. Na pag. 197 novamente aparece a questão da inter-relação entre os programas do PBA da BR-230 DNIT, mas não fica claro no texto como irão realizar atividades que de fato demonstrem essa relação. Melhor explicando, os programas se correlacionam, mas as atividades são completamente independentes e nos parece que com equipes e consultores diferentes. Por isso, retomamos a proposta de que o programa de gestão integre além dos resultados dos programas, as atividades de campo. Um exemplo é acertar que uma oficina junte atividades de dois ou três programas que se correlacionem. A intenção é diminuir o número de reuniões e oficinas ao mesmo tempo em que se demonstra na prática a inter-relação das ações dos programas e a transversalidade.

68. Quanto aos indicadores neste programa: novamente, além de precisarem ser mais qualitativo sentimos falta de: número de parcerias efetivadas e contratos assinados; avaliação do uso dos espaços construídos; quantidade, qualidade e consumo da produção estimulada e trabalhada e a avaliação do uso efetivo na escola da aldeia.

• Programa de Saúde Complementar

69. Na pag. 214 no segundo parágrafo descrevem a importância de que a equipe esteja familiarizada com a natureza do sistema indígena (...), neste sentido nossa orientação é que se familiarizem também com o projeto Construção das Linhas de Cuidado da Mulher e da Criança indígena, que está sendo realizado a partir de um Projeto aprovado no PDRS Xingu, com a SESAI. Está na segunda fase e já tem material elaborado e entregue (pode ser disponibilizado se necessário).



4349  
205

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável  
Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental

Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

70. O Povo Arara tanto do Laranjal quanto da TI Cachoeira Seca, não são muito receptivos para alguns temas de saúde, mais difícil ainda é captar ou repassar informações importantes em oficinas pontuais. Sugerimos rever essa metodologia para processos mais extensos de vivência e demonstrações gráficas (este último já está contemplado).

71. Todas as situações a serem abordadas são tabus de extrema complexidade para os Arara, por isso, a sugestão é que se tenham mais consultoras mulheres e de preferência indígenas para a abordagem de temas femininos como doenças transmissíveis, bucal e outros temas polêmicos. Essa metodologia deverá ser pensada e elaborada com a participação da Coordenação Regional, Frente de Proteção Etnoambiental do Médio Xingu e acompanhada por técnica de enfermagem do DSEL. Na TI Arara existe uma senhora não índia, esposa do Sr. Iaac, que trabalha há mais de 20 anos na aldeia e poderá ser uma boa interlocutora e tradutora por falar e compreender a língua Arara muito bem, e já tem estudos de muitos anos sobre linha de cuidados com as mulheres e crianças.

72. Quanto ao material (cartilha) sobre saúde preventiva, solicitamos que seja contatado o Coordenador do programa de saúde do PBA de Belo Monte para que não se elabore material duplicado, pois alguns produtos estão sendo criados.

Indicadores: avaliação anual com registro de ocorrências das doenças abordadas no programa (espera-se diminuição); registro de uso de plantas medicinais ano a ano (espera-se aumento); verificação ano a ano de doenças transmitidas por animais (como cachorro).

• **Programa de monitoramento e Manejo de fauna**

73. Conforme já exposto nesta informação técnica, existe a imprescindível necessidade de recorrer aos coordenadores do PBA da UHE Belo Monte para entender e avaliar os diagnósticos já realizados no Programa de Atividades Produtivas e do Programa de Gestão Ambiental e Monitoramento Territorial. Dessa forma, pretende-se diminuir o número de reuniões e oficinas propostas neste PBA.

74. A orientação dada na memória de reunião em junho de 2014 não foi identificada, não trazendo argumentos técnicas para sua desconsideração, de atrelar o trabalho de fiscalização ao programa de monitoramento da fauna. Foi solicitado na mesma reunião que a equipe de consultoria cruzasse as informações deste Programa com o PBA não indígena da BR 230, o qual também prevê ações de monitoramento, prevenção de acidentes com morte e resgate de fauna. Mais uma vez a ausência de diálogo com a Frente de Proteção Etnoambiental em Altamira trouxe perdas significativas ao programa em tela.

**2º) Manifestação técnica do “Relatório do Plano Básico Ambiental Versão Preliminar / Revisão 01 – Rota 7 TIs Cachoeira Seca, Arara e Kararáô” estabelecendo prazos a serem adotados pelo empreendedor para entrega das complementações solicitadas e outros.**

75. Como exposto em vários pontos acima percebemos que as informações apresentadas no produto em tela não foram atualizadas quanto a situação da região, dos povos



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável

Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental

Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

e das terras indígenas junto à Funai, Coordenação Regional e Frente de Proteção Etnoambiental e coordenadores do PBA da UHE Belo Monte.

76. Também não conseguimos verificar a conexão entre as atividades dos vários programas, nos dando a entender que serão realizadas oficinas e reuniões em demasia, o que os indígenas já estão saturados diante de tantos empreendedores.

77. No relatório está descrito a inter-relação dos programas e que alguns serão coordenados em conjunto pelo mesmo profissional, cabe ressaltar a necessidade de um cronograma integrado que demonstre as atividades sobrepostas. A proposta é que se integre também as oficinas de programas inter-relacionados, otimizando o tempo e a compreensão pelos indígenas do todo.

78. Por fim, a orientação máxima é que, principalmente, no caso dos índios considerados de recente contato, haja participação efetiva da Frente de Proteção Etnoambiental do Médio Xingu, seja na elaboração da metodologia das atividades e cronograma de execução, para que todos possam estar alinhados sem trazer mais impactos ao Povo Arara.

79. Depreende-se do fato acima exposto a questão temporal. Os programas apontados, desprovidos de mecanismos de avaliação, foram considerados tendo como horizonte o tempo de execução da obra.

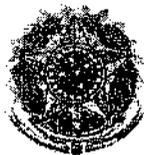
80. Numa abordagem prática para o fim que se pretende esta análise do PBA em tela, trata-se de apontar que os Programas apresentados são desprovidos de qualquer mecanismo de avaliação qualitativa, onde a questão temporal não é avaliada na perspectiva da efetividade das metas propostas em cada programa e sim na entrega de produtos previamente acordados.

81. Entendemos que o processo de avaliação deve ser baseado em resultados, porém, aqui entendidos como acompanhamento regular e sistemático de até que ponto a comunidade atendida pelo programa está sendo beneficiada, ou seja, como a comunidade entende que os resultados dos programas estão colaborando para efetiva mitigação do impacto na perspectiva de refletir e se apropriar de mudanças de comportamento necessárias para continuidade de seu projeto de vida em seu território.

82. Considerando ainda outros pontos gerais na análise técnica do produto, cabe destacar: Os cronogramas de execução apresentados por atividade não estão associados as etapas da obra e nem se articulam numa tabela geral, com o objetivo de entender se várias ações serão executadas de forma concomitante.

83. Diante do exposto, fica estabelecido que o empreendedor deve contemplar para efetiva construção deste PBA reuniões técnicas com os coordenadores dos Programas do PBA da UHE Belo Monte, reuniões técnicas com a Coordenação Regional em Altamira e com a Frente de Proteção Etnoambiental do Médio Xingu para no prazo máximo de 30 dias entregar os ajustes necessários para nova apresentação deste PBA.

84. Fica obrigatório ao empreendedor apresentar cronograma atual da obra/lote a que se refere esta Rota 7 com o objetivo de contemplar adequações e prever celeridade e o início imediato de alguns Programas.



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável

Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental

Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

85. Cabe ressaltar que recentemente o empreendedor não aceitou a solicitação técnica da Funai acerca da renovação do Contrato PP-198/201-00, que estava em execução pelo DNIT, como condicionante até a execução efetiva deste PBA. Tendo em vista a recente solicitação política de liberação de parte do trecho bloqueado para execução da obra, cabe reafirmar que devido a grande vulnerabilidade física e cultural que passam estes Povos Indígenas da Rota 7, medidas que assegurem a integridade destes Povos são imprescindíveis e devem ser tomadas juntamente com a manifestação conclusiva deste PBA e início de sua execução.

85. Esta Fundação comunicará a Coordenação Regional da Funai e a Frente de Proteção Etnoambiental em Altamira e as comunidades indígenas acerca dos ajustes a serem realizados pelo empreendedor e os prazos a serem cumpridos a partir da assinatura desta Informação Técnica.

86. Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais por meio da Coordenação de Transporte e Mineração, COTRAM na Coordenação Geral de Licenciamento Ambiental da Funai - CGLic.

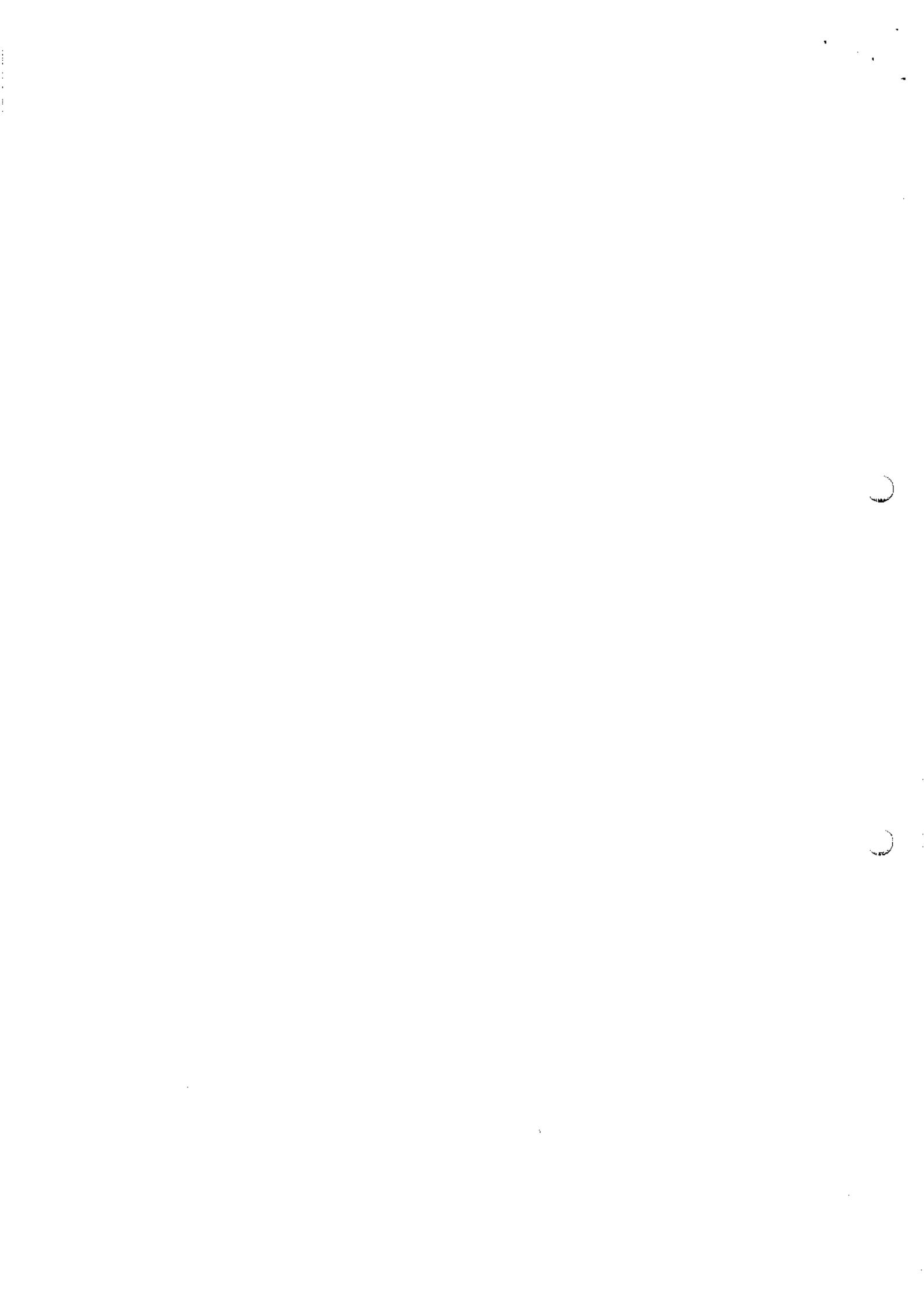
Atenciosamente,

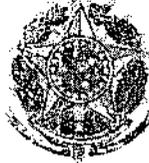
**ASSINADO NO ORIGINAL**

Coordenadora-Substituta - COTRAM/CGLIC

**ASSINADO NO ORIGINAL**

Coordenadora Geral - CGLIC

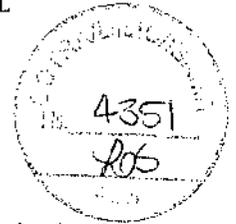




MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
FUNDAÇÃO NACIONAL DO ÍNDIO  
DIRETORIA DE PROMOÇÃO AO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL  
Setor Bancário Sul, quadra 02, lote 14 – Edifício Cleto Meireles, 6º andar  
70070-120 Brasília / DF  
Telefone: (61) 3247.6301/6900 – E-mail: [dpds@funai.gov.br](mailto:dpds@funai.gov.br)

FUNAI/SEPRO  
Serviço de Expedição e Protocolo  
08620.031277/2015-83

12-06-2015  
emila



Ofício nº 593/2015/DPDS/FUNAI-MJ

Brasília, 09 de junho de 2015.

A Sua Senhoria o Senhor

**LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO**

Diretor de Infraestrutura Rodoviária (Substituto)

Diretoria Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT

SAN – Quadra 03 Lote A – Ed. Núcleo dos Transportes

70040-902 - Brasília/DF

Assunto: Análise técnica do produto “Relatório de Mobilização e Planejamento de atividades da Rota 1 – TI Mãe Maria, Nova Jacundá e Sororó” no âmbito do componente indígena do processo de licenciamento ambiental das obras de pavimentação da BR 230/PA e BR 422/PA Ref. Lote Único – Marabá (Km 134,90) até Itupiranga – 43,70Km de extensão e Lote 1 – Trecho 01: Itupiranga até 20Km antes do limite leste da TI Parakanã.  
Referência: Processo Funai nº 08620.001080/2005-48.

Senhor Diretor Substituto,

1. Em resposta ao Ofício nº 572/2015/CGMAB/DPP que encaminha o “Relatório de Mobilização e Planejamento de atividades da Rota 1 – TI Mãe Maria, Nova Jacundá e Sororó” no âmbito do processo de licenciamento da BR 230/422/PA, segue as considerações técnicas.
2. Considerando o exposto na Informação Técnica nº 98/2015/COTRAM/CGLIC/DPDS/FUNAI-MJ, este Plano de Trabalho foi considerado insatisfatório e um novo produto deve ser entregue para manifestação em 15 dias a partir da assinatura desta Informação Técnica.
3. Colocamo-nos à disposição para esclarecimentos adicionais por meio da Coordenação do Componente Indígena de Transportes e Mineração, telefone (61) 3247-6826.

Atenciosamente,

  
**JÚLIO CÉSAR GOMES PINHO**  
Diretor

Com cópia ao Senhor Thomaz Miazak de Toledo- Diretor de Licenciamento Ambiental - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) - SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama – CEP: 70818-900 - Brasília-DF.

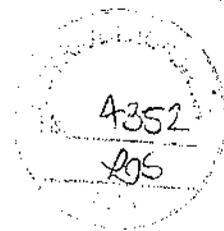
A analista Roguel,  
Para análise e resposta.



Larissa Carolina Amorim dos Santos  
Coordenadora de Licenciamento  
Transportes - Substituto  
COTRA/DILIC/BAMA

19.06.15

JUN 2015



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
Fundação Nacional do Índio  
Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável  
Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental  
Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

**Informação Técnica nº 98/2015/COTRAM/CGLIC/DPDS/FUNAI-MJ**

Brasília, de maio de 2015.

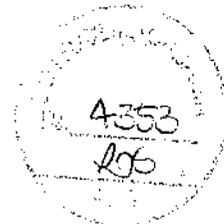
**À: Coordenação-Geral**

Assunto: Análise técnica do produto “Relatório de Mobilização e Planejamento de atividades da Rota 1 – TI Mãe Maria, Nova Jacundá e Sororó” no âmbito do componente indígena do processo de licenciamento ambiental das obras de pavimentação da BR 230/422/PA Ref. Lote Único – Marabá (Km 134,90) até Itupiranga – 43,70Km de extensão e Lote 1 – Trecho 01: Itupiranga até 20Km antes do limite leste da TI Parakanã.

Referência: Processo Funai nº 08620.001080/2005-48

1. Em resposta ao Ofício nº 572/2015/CGMAB/DPP que encaminha o “Relatório de Mobilização e Planejamento de atividades da Rota 1 – TI Mãe Maria, Nova Jacundá e Sororó” no âmbito do processo de licenciamento da BR 230/422/PA, segue as considerações técnicas desta coordenação.
2. Apesar do produto citar apenas o Ofício nº 541/2013/DPDS/FUNAI-MJ como referência para confecção deste Plano de Trabalho, o item a. do referido Ofício é desconsiderado. Quando da apresentação do ECI na TI Mãe Maria a aldeia Akrâkaprekti não foi consultada, caberá ao empreendedor esta apresentação que pode ser feita quando da oficina de detalhamento do PBA.
3. Devido à defasagem temporal entre apresentação de ECI e detalhamento de PBA, cabe ressaltar que na TI Mãe Maria mais uma aldeia foi criada, a aldeia Kriamretijê, subdivisão do grupo Parakatejê. Entretanto esta informação cabe para orientar a confecção do PBA, que deve inserir mais esta aldeia, pois tratando-se de uma subdivisão do grupo, os indígenas que pertencem a aldeia Kriamretijê na época da apresentação do ECI moravam na aldeia Parakatejê e foram portanto ouvidos na ocasião. Outra questão que deve ser considerada é o licenciamento ambiental da duplicação da Ferrovia Ferro Carajás, que incide na TI Mãe Maria. A CGLIC está na fase final de manifestação sobre este empreendimento e o PBA do mesmo deve ser considerado para avaliar a complementariedade dos programas de compensação e mitigação.
4. Quanto a equipe técnica apresentada, devido as últimas complementações solicitadas nos PBAs encaminhados no âmbito do processo de licenciamento da BR-230, ref. as Rotas 7 e 5, como também tendo em vista as especificidades culturais dos grupos em questão e o Plano de Trabalho aqui analisado, ressaltamos a necessidade de um antropólogo com conhecimento na área ambiental e experiência com povos indígenas na Amazônia para coordenar o trabalho de campo e o relatório técnico, evitando desgastes no processo e posterior complementações. Questionamos a necessidade de uma equipe composta por 9 técnicos, incluindo 4 geógrafos, um único antropólogo recém formado e uma arquiteta.





MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável  
Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental

Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

Solicitamos que seja justificada a equipe técnica a partir de suas responsabilidades em campo e em gabinete.

5. Consideramos pertinente a necessidade de atualização das informações demográficas e de infra-estrutura, bem como do número de aldeias devido a defasagem temporal do processo. Entretanto questionamos serem os dados utilizados do IBGE de 2010 como única fonte para tanto. Sugerimos a coleta de dados nas TIs, informações da coordenação regional da Funai em Marabá e informações da SESAI, fontes mais confiáveis e atualizadas. Para TI Mãe Maria pode ser utilizado o ECI da duplicação da ferrovia Ferro Carajás, realizado recentemente.

6. Em relação às informações da pag.23 questionamos a efetividade desta metodologia tendo em vista processos federais e condições bastante adversas como as encontradas na região que se insere a BR-230 "(...) As técnicas de sensoriamento remoto permitem o processamento e a transmissão de dados através da interação entre a radiação eletromagnética e a superfície (área) em estudo(sic). Com a utilização de dados orbitais é possível gerar documentos sem contato físico (direto) com a região foco da pesquisa. Assim, todo o planejamento para a execução das atividades de campo nas Terras Indígenas Mãe Maria, Nova Jacundá e Sororó serão realizadas com base na avaliação das imagens de satélites disponíveis". Cabe identificar se esta informação reflete arrogância ou falta de conhecimento.

7. Nos parece sensato a orientação não só da Funai Sede como também da Coordenação Regional de Marabá na busca pelo sucesso da logística bem como no diálogo para orientação técnica, tendo em vista avaliações de projetos já executados nestas Terras Indígenas. Esta troca de conhecimentos práticos é bastante pertinente pois as Terras Indígenas Mãe Maria e Sororó são afetadas por diversos empreendimentos em processos bastante conflituosos. Cabe evidenciar que em nenhum momento a Funai/CGLIC é citada como parte das reuniões, aprovação dos estudos e apresentações.

8. Na pag. 24 não consideramos pertinente a metodologia colocada "elaboração e a concepção do PBA contarão com as opiniões e expectativas dos índios acerca dos impactos ambientais causados pelo empreendimento". Todos os problemas/impactos prognosticados e ou identificados nas matrizes dos Estudos do Componente Indígena obedecem a dois critérios: são concretos, ou seja, não estão relacionados com juízos de valor ou suposições; e são tecnicamente comprovados, vale dizer: tem fundamento técnico, sendo baseado em dados, estatísticas, ou argumentos que demonstrem que se trata de um problema, que tem consequências e que é relevante. Cabe a oficina de detalhamento de PBA iniciar os trabalhos partindo da Matriz de Impacto do ECI. Esta é atividade que deve ser encarada como prioritária neste processo. Tendo em vista a questão temporal, retomar os impactos da ultima fase do processo é imprescindível para que se possa ordenar a lógica de impacto-medida para detalhamento dos Programas junto com os Povos Indígenas. Sugerimos que a nova versão do Plano de Trabalho traga o material que será apresentado na reunião de apresentação nas Terras Indígenas.



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
Fundação Nacional do Índio  
Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável  
Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental  
Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

9. Consideramos bastante pertinente o registro em vídeo da oficina participativa, o que nos proporciona advogar acerca da participação efetiva dos Povos Indígenas e a utilização da metodologia participativa que trata o Plano de Trabalho. Cabe ressaltar que a extensa abordagem acerca do referencial teórico-metodológico para coleta de dados em campo (pag. 27, 28, 29 e 30) desconsidera o ECI realizado pelo empreendedor. É necessário nova coleta de dados ou atualização das informações pertinentes? Neste quesito seria pertinente tecnicamente a descrição de metodologia voltada à etapa de avaliação de projetos e construção dos mesmos.

10. A estrutura proposta no quadro 2 da pag. 27 de um dia para as oficinas participativas não condiz com a realidade. Novo cronograma deve ser reapresentado em novo Plano de Trabalho: 1. Abertura da reunião com Povos indígenas envolvidos, Funai/CGLIC, empreendedor e equipe técnica; Retomada do processo de licenciamento ambiental da BR 230 (Funai); apresentação e atual fase das obras (DNIT); apresentação da equipe técnica. 2. Almoço. 3. Ajuste de datas para as oficinas participativas e interlocutores. (este roteiro de 1 dia deve ser seguido em todas as Terras Indígenas). Na TI Mãe Maria as apresentações devem ser em todas as aldeias (5), condição pré-estabelecida pelo povo Gavião. A duração das oficinas participativas dependerão das informações à serem coletadas e a disponibilidade dos Povos Indígenas, sendo a primeira atividade coletiva a exposição da matriz de impacto para relembrar a relação impacto-medida. Após esta atividade levantar os Programas sugeridos no ECI e a proposta inicial da Equipe técnica para discussão de cada Programa. Nesta atividade anotar as pendências relacionadas às informações atualizadas para efetivar a construção do PBA conforme a realidade das TIs. Seguir para visitas as aldeias, caso permitido e pertinente, e ou para conversas com interlocutores em lugar pré-estabelecido pelos índios de cada TI.

11. Na pag. 31 a apresentação final do PBA desconsidera a aprovação administrativa da Funai bem como a visita da Funai/CGLIC juntamente com o empreendedor e a equipe técnica, procedimento que vai contra a IN nº02 desta Fundação.

12. O item 3.7.1 Pesquisa e Avaliação em Gabinete deve ser inteiro reformulado. São várias as contradições e falta de justificativas técnicas quanto às afirmações colocadas. Segue abaixo alguns exemplos. Entretanto de forma geral o item está bastante confuso quanto ao atendimento dos Programas do EC e os que tem relação com o PBA da BR-230.

- a. Pag.33 "os programas serão construídos coletivamente com as comunidades indígenas" o texto anterior descreve que os Programas serão escritos e apresentados às comunidades para ajustes, o que fere a IN nº02 da Funai.
- b. Pag. 33 "Visto que o PBA da Rota 1 deve ser voltado para a especificidade indígena e partindo da análise crítica dos ECIs das Terras Indígenas Mãe Maria, Nova Jacundá e Sororó, percebe-se que alguns programas apontados por esses estudos não possuem relação direta (causa e efeito) com as comunidades indígenas" sugerimos que seja justificada esta



4354  
205

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
Fundação Nacional do Índio  
Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável  
Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental  
Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração  
afirmação de que os Programas não tem relação direta de compensação e ou mitigação com os impactos identificados no ECI.

- c. Pag.34, quadro 5- Equivalência entre programas dos ECIs e programas do PBA da BR-230: “Esses programas são apresentados em todos os ECIs da Rota 1, de maneira uniformizada, ou seja, suas justificativas, objetivos e ações são semelhantes para todas as Terras Indígenas. Sendo assim, algumas ações previstas nesses programas serão distribuídas e integradas aos programas propostos para o PBA da Rota 1, de maneira a contemplar diretamente as demandas da comunidade indígena, porém, sem se sobrepor às atividades que já estão sendo realizadas pela Gestão Ambiental da BR-230. Em suma, os programas dos ECIs, listados acima, não serão efetivados, mas terão suas ações absorvidas pelos programas propostos para o PBA da Rota 1”. Esta proposta é confusa e não nos parece pertinente a partir da leitura do ECI. Cabe ainda atentar sobre a informação de que estes Programas já estão em execução, conforme informação deste Plano de Trabalho. Cabe apresentar o cronograma dos mesmos e justificar porque esta coordenação não está recebendo os relatórios ambientais que afetam a região onde se insere as TIs. (pag.33).
- d. Na pag. 36 não entendemos o trecho destacado “A Terra Indígena Mãe Maria, especificamente, não apresenta programas ambientais no ECI, além daqueles assinalados como programas equivalentes aos que estão sendo executados pela Gestão Ambiental da BR-230. Entretanto, a comunidade Gavião aponta uma lista de demandas práticas e materiais (sic) como meio de mitigação e compensação pelos impactos causados na Terra Indígena. Deste modo, o PBA da Rota 1 buscará enquadrar as demandas da comunidade Gavião dentro de ações desenvolvidas em cada um dos programas propostos” No entanto na pag. 37 coloca “Abaixo estão listados os programas propostos para a TI Mãe Maria de acordo com as informações extraídas do ECI.” Necessitamos de explicação sobre o destacado.

13. Considerando a Informação Técnica nº 218/2013/COTRAM/CGLIC/DPDS/FUNAI-MJ de julho de 2013 enviada ao empreendedor, algumas informações colocadas neste Plano de Trabalho devem ser revistas sobre vários aspectos, iniciando com a necessidade de leitura do processo pela equipe técnica e consideração das várias reuniões realizadas nas Terras Indígenas. Abaixo destacamos alguns trechos das reuniões de apresentação do ECI.

- Terra Indígena Mãe Maria: as apresentações do estudo do componente indígena ocorreram nos dias 24 a 26 de abril de 2013, nas Aldeias Parkatêjê, Kyukatêjê, Akrätikatêjê. As lideranças colocaram a necessidade de resolver os passivos relacionados à BR 222, que intercepta a Terra Indígena e que terão seus impactos ampliados em decorrência do aumento do fluxo provocado pela pavimentação da BR 230, solicitando, ainda, a possibilidade de criação de um “corredor ecológico” a



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável

Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental

Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

interligar as TIs. Solicitaram a elaboração de um “manual de conduta” sobre os empreendimentos, relatando, ainda, a existência de uma “câmara técnica” da comunidade que acompanha os empreendimentos, sendo importante esses indígenas serem capacitados, inclusive por meio de cartilhas. Propuseram que os programas a serem previstos no PBA sejam sustentáveis, dialogando com o Plano de vida da comunidade. Mencionaram que a estrada facilita a exploração dos recursos da TI pelos não indígenas, sendo necessário um plano de vigilância e monitoramento da Terra Indígena, incluindo dos rios, além da possibilidade de construção de guaritas ou postos de vigilância. Foi, ainda, proposta a produção de material didático (vídeos e livros) sobre os indígenas para divulgação e utilização na escola. Houve aprovação dos estudos. Resta pendente a apresentação dos estudos na Aldeia Akrãkaprekti.

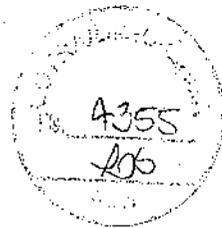
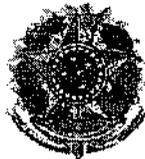
- Terra Indígena Nova Jacundá: a reunião de apresentação dos estudos ocorreu no dia 28 de abril de 2013, na Aldeia Tecoeté. Os indígenas mencionaram vários impactos identificados com a pavimentação da rodovia, em especial relativos à saúde. Propuseram medidas como uma casa de cultura tradicional Guarani e a reforma ou construção de novo prédio para escola. Mencionaram a importância de um posto de vigilância, de modo a resguardar a comunidade. Houve aprovação dos estudos.
- Terra Indígena Sororó: a apresentação dos estudos ocorreu no dia 29 de abril de 2013, na Aldeia Suruí-Aykewara e Itahy. As lideranças mencionaram sua relação histórica com a abertura das rodovias, indicando a destruição de áreas importantes utilizadas por eles, como áreas de concentração de castanhais. Apontaram a necessidade de um programa de monitoramento e vigilância da TI, de apoio à educação e que garantisse a acessibilidade dos indígenas, com proposta de aquisição de veículo. Relataram o aumento dos impactos da BR 153, tendo em vista o aumento do fluxo de veículos e pessoas pela pavimentação da BR 230, e que a resolução dos passivos da BR 153 eram urgentes. Houve aprovação dos estudos.

14. Por fim, considerando o exposto, este Plano de Trabalho foi considerado insatisfatório. Sugerimos que seja enviado Ofício ao empreendedor juntamente com esta Informação Técnica solicitando um novo produto à ser entregue em 15 dias a partir da assinatura desta Informação Técnica.

15. Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais por meio da Coordenação de Transporte e Mineração, COTRAM na Coordenação Geral de Licenciamento Ambiental da Funai - CGLic.

Atenciosamente,

**ASSINADO NO ORIGINAL**



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
Fundação Nacional do Índio  
Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável  
Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental  
Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

De acordo. Encaminha-se à DPDS para apreciação.

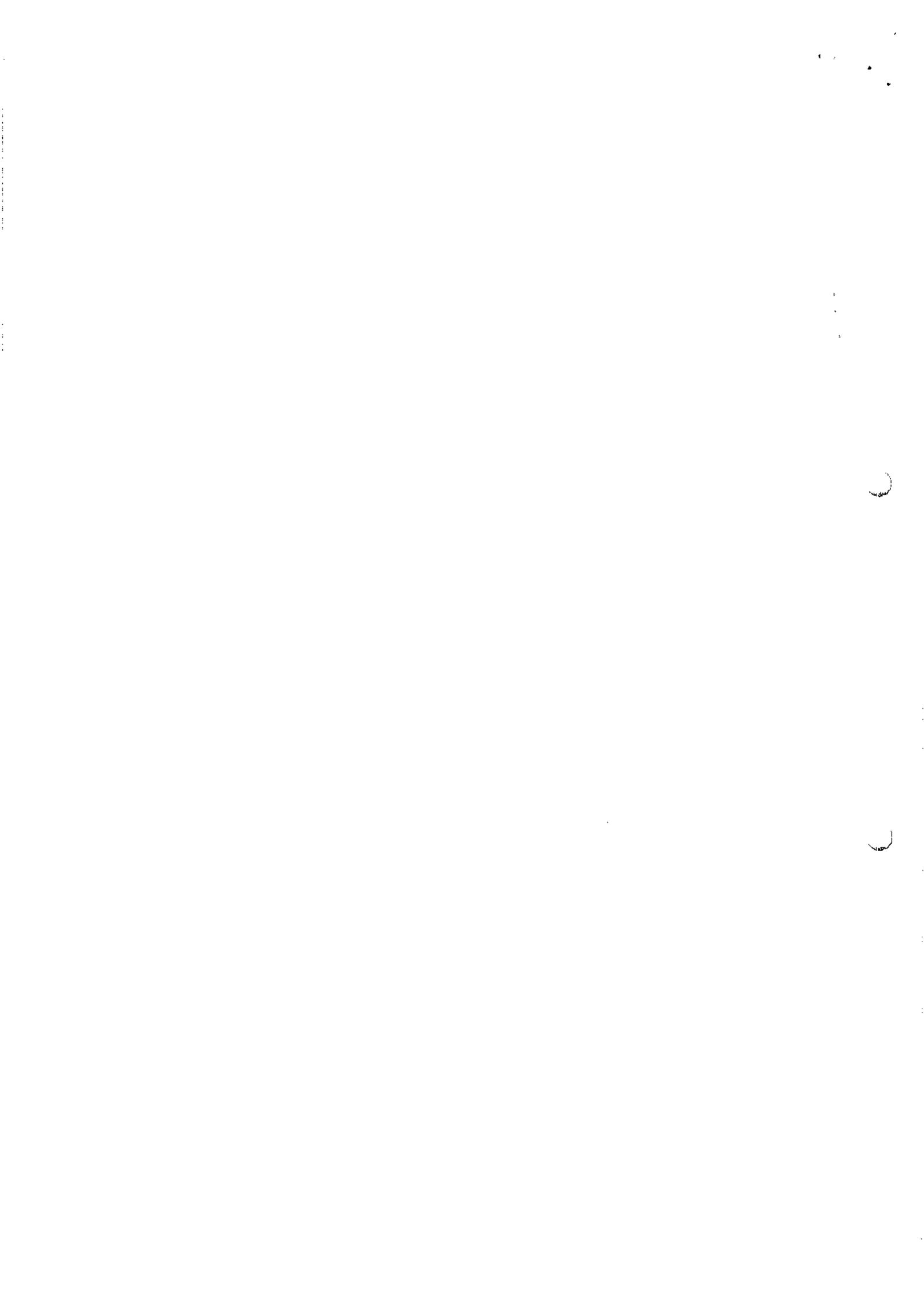
Em: \_\_\_\_ / \_\_\_\_ /2015.

**ASSINADO NO ORIGINAL**

Ciente e de acordo. Encaminhe-se Ofício e Informação Técnica ao DNIT com cópia para Ibama para ciência.

Em \_\_\_\_ / \_\_\_\_ /2015

**ASSINADO NO ORIGINAL**

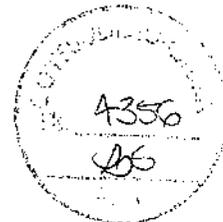




12-06-2015

Romilda

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
FUNDAÇÃO NACIONAL DO ÍNDIO  
DIRETORIA DE PROMOÇÃO AO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL  
Setor Bancário Sul, quadra 02, lote 14 – Edifício Cleto Meireles, 6º andar  
70070-120 Brasília / DF  
Telefone: (61) 3247.6801/6900 – E-mail: [dpds@funai.gov.br](mailto:dpds@funai.gov.br)



Ofício nº 592/2015/DPDS/FUNAI-MJ

Brasília, 09 de junho de 2015.

A Sua Senhoria o Senhor

**LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO**

Diretor de Infraestrutura Rodoviária (Substituto)

Diretoria Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT

SAN – Quadra 03 Lote A – Ed. Núcleo dos Transportes

70040-902 - Brasília/DF

**Assunto: Análise técnica do produto “Relatório de Mobilização e Planejamento de atividades da Rota 2 – TI Apyterewa, Arawete-Igarapé Ipixuna e Koatinemo” no âmbito do componente indígena do processo de licenciamento ambiental das obras de pavimentação da BR 230/422/PA Ref. Lote Sem denominação – Altamira até Medicilândia Km 728 (84,5 km)**

Referência: Processo Funai nº 08620.001080/2005-48.

Senhor Diretor Substituto,

1. Em resposta ao Ofício nº 685/2015/CGMAB/DPP que encaminha o “Relatório de Mobilização e Planejamento de atividades da Rota 2 – TI Apyterewa, Arawete Igarapé Ipixuna e Koatinemo” no âmbito do processo de licenciamento da BR 230/422/PA, segue as considerações técnicas desta coordenação.
2. O produto apresentado trata-se de uma cópia do Plano de Trabalho do PBA apresentado para Rota 1 do mesmo processo de licenciamento ambiental. Sem perda do exposto, como premissa consideramos o produto insatisfatório por não indicar a necessidade de consulta a documentos pertinentes para elaboração do PBA em tela, como o PBA da UHE Belo Monte e seus relatórios de execução que afeta estas TIs.
3. A realidade hoje vivenciada por estes Povos é de extrema vulnerabilidade e nova configuração social e política, afetando diretamente a elaboração deste PBA. Solicitamos considerar esta questão para reformulação do Plano de Trabalho quanto a coleta de dados de base secundária e primária, tratando da necessidade crucial de viabilizar o diálogo com os coordenadores do PBA da UHE Belo Monte, com a Coordenação Regional da Funai em Altamira e com a Frente de Proteção Etnoambiental do Médio Xingu para avaliar metodologia e outras premissas fundamentais para um Plano de Trabalho que se relacione com a realidade.
4. Mais uma vez, como já exaustivamente descrito na Informação Técnica nº 92 sobre o PBA da TI Cachoeira Seca, foi completamente ignorada a especificidade cultural dos grupos envolvidos neste processo de licenciamento. O Povo Parakanã da TI Apyterewa e o Povo Araweté do Igarapé Ipixuna são índios de recente contato e a Coordenação Geral de Índios Isolados e de Recente Contato (CGIIRC) da Funai e a Frente de Proteção Etnoambiental do Médio Xingu em Altamira devem ser consultados impreterivelmente.

A analista Poquel,

Para análise e resposta.



Larissa Carollina Amorim dos Santos  
Coordenadora de Licenciamento  
Transportes - Substituto  
COTRA/DILIC/BAMA.

19.6.15



5. Assim, considerando o exposto na Informação Técnica nº 101/2015/COTRAM/CGLIC/DPDS/FUNAI-MJ, este Plano de Trabalho foi considerado insatisfatório e um novo produto deve ser entregue para manifestação em 15 dias a partir da assinatura desta Informação Técnica.

6. Colocamo-nos à disposição para esclarecimentos adicionais por meio da Coordenação do Componente Indígena de Transportes e Mineração, telefone (61) 3247-6826.

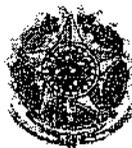
Atenciosamente,

  
**JÚLIO CÉSAR GOMES PINHO**  
Diretor



Com cópia ao Senhor Thomaz Miazak de Toledo- Diretor de Licenciamento Ambiental - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) - SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama – CEP: 70818-900 - Brasília-DF.

EL BRANCO



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
Fundação Nacional do Índio  
Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável  
Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental  
Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

**Informação Técnica nº 101/2015/COTRAM/CGLIC/DPDS/FUNAI-MJ**

Brasília, 20 de maio de 2015

À: Coordenação-Geral

Assunto: Análise técnica do produto “Relatório de Mobilização e Planejamento de atividades da Rota 2 – TI Apyterewa, Arawete-Igarapé Ipixuna e Koatinemo” no âmbito do componente indígena do processo de licenciamento ambiental das obras de pavimentação da BR 230/422/PA Ref. Lote Sem denominação – Altamira até Medicilândia Km 728 (84,5 km)

Referência: Processo Funai nº 08620.001080/2005-48

1. Em resposta ao Ofício nº 685/2015/CGMAB/DPP que encaminha o “Relatório de Mobilização e Planejamento de atividades da Rota 2 – TI Apyterewa, Arawete Igarapé Ipixuna e Koatinemo” no âmbito do processo de licenciamento da BR 230/422/PA, segue as considerações técnicas desta coordenação.
2. Preliminarmente cabe evidenciar que o produto apresentado trata-se de uma cópia do Plano de Trabalho apresentado para Rota 1. Sem perda do exposto, cabe como premissa considerá-lo insatisfatório por não considerar a necessidade imprescindível de atualizar as informações tendo em vista o processo de licenciamento da UHE Belo Monte, bem como a execução do PBA da UHE Belo Monte que afeta estas Terras Indígenas. A realidade hoje vivenciada por estes Povos é de extrema vulnerabilidade e nova configuração social e política, afetando diretamente a elaboração deste PBA. Solicitamos considerar esta questão para reformulação do Plano de Trabalho quanto a coleta de dados de base secundária e primária, tratando da necessidade crucial de viabilizar o diálogo com os coordenadores do PBA da UHE Belo Monte, com a Coordenação Regional da Funai em Altamira e com a Frente de Proteção Etnoambiental do Médio Xingu para avaliar metodologia e outras premissas fundamentais para um Plano de Trabalho que se relacione com a realidade.
3. Mais uma vez, como já exaustivamente descrito na Informação Técnica nº92 sobre o PBA da TI Cachoeira Seca, foi completamente ignorada a especificidade cultural dos grupos envolvidos neste processo de licenciamento. O Povo Parakanã da TI Apyterewa e o Povo Araweté do Igarapé Ipixuna são índios de recente contato e a Coordenação Geral de Índios Isolados e de Recente Contato (CGIIRC) da Funai e a Frente de Proteção Etnoambiental do Médio Xingu em Altamira devem ser consultados impreterivelmente. Outra questão que deve ser considerada para confecção deste PBA e para as reuniões do processo é que a TI Apyterewa está em processo de desintrusão, e ainda existe a permanência de não índios na TI com diversos conflitos. O envolvimento da Funai neste processo é fundamental. Outro fato de suma importância é que esta em elaboração o Plano de Gestão Territorial e Ambiental na TI Apyterewa em regime de cooperação técnica com a The Nature Conservancy (TNC). Os coordenadores do PGTA também devem ser consultados para que o PBA possa interagir com o projeto de futuro do Povo Parakanã.



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
Fundação Nacional do Índio  
Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável  
Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental  
Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

4. Assim, considerando o exposto nos itens acima, condição que faz este Plano de Trabalho se diferenciar do PT da Rota I, as considerações acerca deste PT serão as mesmas colocadas na Informação Técnica nº 98 guardada suas particularidades óbvias.

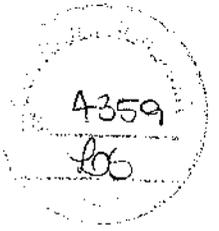
5. Quanto a equipe técnica apresentada, devido as ultimas complementações solicitadas nos PBAs encaminhados no âmbito do processo de licenciamento da BR-230, ref. as Rotas 7 e 5, como também tendo em vista as especificidades culturais dos grupos em questão e o Plano de Trabalho aqui analisado, ressaltamos a necessidade premente de um antropólogo com conhecimento na área ambiental e experiência com povos indígenas na Amazônia para coordenar o trabalho de campo e o relatório técnico, evitando desgastes no processo e posterior complementações. Questionamos a necessidade de uma equipe composta por 9 técnicos, incluindo 4 geógrafos, um único antropólogo recém formado, uma arquiteta e nenhum biólogo. Solicitamos que seja reconfigurada e justificada a equipe técnica a partir de suas responsabilidades em campo e em gabinete.

6. Consideramos pertinente a necessidade de atualização das informações demográficas e de infra-estrutura, bem como do número de aldeias devido a defasagem temporal do processo. Entretanto questionamos serem os dados do IBGE de 2010 a única fonte para tanto. Sugerimos a coleta de dados local, informações da coordenação regional da Funai em Marabá e informações da SESAI, fontes mais confiáveis e atualizadas.

7. Em relação às informações da pag.23 questionamos a efetividade desta metodologia tendo em vista processos federais e condições bastante adversas como as encontradas na região que se insere a BR-230 "(...) As técnicas de sensoriamento remoto permitem o processamento e a transmissão de dados através da interação entre a radiação eletromagnética e a superfície (área) em estudo(sic). Com a utilização de dados orbitais é possível gerar documentos sem contato físico (direto) com a região foco da pesquisa. Assim, todo o planejamento para a execução das atividades de campo nas Terras Indígenas Apyterewa, Araweté-Igarapé Ipixuna e Koatinemo serão realizadas com base na avaliação das imagens de satélites disponíveis". Cabe identificar se esta informação reflete arrogância ou falta de conhecimento.

8. Nos parece sensato a orientação não só da Funai Sede como também da Coordenação Regional da Funai em Altamira e da Frente de Proteção Etnoambiental do Médio Xingu na busca pelo sucesso da logística bem como no diálogo para orientação técnica, tendo em vista avaliações dos Programas do PBA da UHE Belo Monte em execução nestas Terras Indígenas. Cabe evidenciar que em nenhum momento a Funai é citada como parte das reuniões, aprovação dos estudos e apresentações.

9. Na pag. 24 não consideramos pertinente a metodologia colocada "elaboração e a concepção do PBA contarão com as opiniões e expectativas dos índios acerca dos impactos ambientais causados pelo empreendimento". Todos os problemas/impactos prognosticados e ou identificados nas matrizes dos Estudos do Componente Indígena obedecem a dois critérios: são concretos, ou seja, não estão relacionados com juízos de valor ou suposições; e são



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável  
Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental

Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

tecnicamente comprovados, vale dizer; tem fundamento técnico, sendo baseado em dados, estatísticas, ou argumentos que demonstrem que se trata de um problema, que tem consequências e que é relevante. Cabe a oficina de detalhamento de PBA iniciar os trabalhos partindo da Matriz de Impacto do ECI. Esta é atividade que deve ser encarada como prioritária neste processo. Tendo em vista a questão temporal, retomar os impactos da ultima fase do processo é imprescindível para que se possa ordenar a lógica de impacto-medida para detalhamento dos Programas junto com os Povos Indígenas. Sugerimos que a nova versão do Plano de Trabalho traga o material que será apresentado na reunião de apresentação nas Terras Indígenas. Sugerimos que o material para o Povo Araweté e para o Povo Parakanã seja diferenciado devido a dificuldade de entendimento do português.

10. Consideramos bastante pertinente o registro em vídeo da oficina participativa, o que nos proporciona advogar acerca da participação efetiva dos Povos Indígenas e a utilização da metodologia participativa que trata o Plano de Trabalho. Cabe ressaltar que a extensa abordagem acerca do referencial teórico-metodológico para coleta de dados (pag. 27, 28, 29 e 30) desconsidera o ECI realizado pelo empreendedor. É necessário nova coleta de dados ou atualização das informações pertinentes? Neste quesito seria pertinente tecnicamente a descrição de metodologia voltada à etapa de avaliação de projetos e construção dos mesmos.

11. A estrutura proposta no quadro 2 da pag. 26 de um dia para as oficinas participativas não é aceitável e não condiz com a realidade onde se inserem as TIs e nem pelo processo que as mesmas estão passando. Nos parece imprescindível novo cronograma que deve ser reapresentado em novo Plano de Trabalho: 1. Abertura da reunião com Povos indígenas envolvidos, Funai/CGLIC, empreendedor e equipe técnica; Retomada do processo de licenciamento ambiental da BR 230 (Funai); apresentação e atual fase das obras (DNIT); apresentação da equipe técnica. 2. Almoço. 3. Ajuste de datas para as oficinas participativas e interlocutores. (este roteiro de 1 dia deve ser seguido em todas as Terras Indígenas). Na TI Mãe Maria as apresentações devem ser em todas as aldeias (5), condição pré-estabelecida pelo povo Gavião. A duração das oficinas participativas dependerão das informações à serem coletadas e a disponibilidade dos Povos Indígenas, sendo a primeira atividade coletiva a exposição da matriz de impacto para relembrar a relação impacto-medida. Após esta atividade levantar os Programas sugeridos no ECI e a proposta inicial da Equipe técnica para discussão de cada Programa. Nesta atividade anotar as pendências relacionadas às informações atualizadas para efetivar a construção do PBA conforme a realidade das TIs. Seguir para visitas as aldeias, caso permitido e pertinente, e ou para conversas com interlocutores em lugar pré-estabelecido pelos índios de cada TI.

12. Na pag. 31 a apresentação final do PBA desconsidera a aprovação administrativa da Funai bem como a visita da Funai/CGLIC juntamente com o empreendedor e a equipe técnica, procedimento que vai contra a IN nº02 desta Fundação.

13. O item 3.7.1 Pesquisa e Avaliação em Gabinete deve ser inteiro reformulado. São várias as contradições e falta de justificativas técnicas quanto às afirmações colocadas. Segue abaixo alguns exemplos. Entretanto de forma geral o item está bastante confuso quanto



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável  
Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental

Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

à disposição dos Programas relacionados no ECI e ou que tem relação com o PBA da BR-230, não explicando de forma elucidativa como se dará esta inter-relação

- a. Pag.32 “os programas serão construídos coletivamente com as comunidades indígenas” o texto anterior descreve que os Programas serão escritos e apresentados às comunidades para ajustes, o que fere a IN nº02 da Funai.
- b. Pag.33, quadro 5- Equivalência entre programas dos ECIs e programas do PBA da BR-230. A explicação esta confusa e não nos parece pertinente a partir da leitura do ECI. Explicar a relação de equivalência do ponto de vista prática da execução do ECI e sua relação com o PBA geral da obra. (pag.33).

14. Considerando a Informação Técnica nº 218/2013/COTRAM/CGLIC/DPDS/FUNAI-MJ de julho de 2013 enviada ao empreendedor, algumas informações colocadas neste Plano de Trabalho devem ser revistas sobre vários aspectos, iniciando com a necessidade de leitura do processo pela equipe técnica e consideração das várias reuniões realizadas nas Terras Indígenas. Abaixo destacamos alguns trechos das reuniões de apresentação do ECI.

- Terra Indígena Koatinemo – Aldeia Koatinemo: a reunião ocorreu no dia 31 de janeiro de 2013. Foram apresentados os impactos identificados nos estudos e os programas genericamente previstos, os quais precisam passar por detalhamento. Houve aprovação dos estudos.
- Terra Indígena Araweté – Igarapé Ipixuna: os estudos foram apresentados nos dias 01 a 05 de fevereiro, nas aldeias Aradity, Ta’akati, Paratatim, Adjuranti, Pakãñã, Ipixuna, Adjuranti. Os indígenas demonstraram interesse na construção de postos de vigilância, tendo em vista a existência de vicinais ilegais e impactos de madeireiros e garimpeiros, além do apoio às ações de vigilância e monitoramento desenvolvidas pela própria comunidade, tendo solicitado, ainda, que permanecesse a mesma equipe que elaborou os estudos na fase de detalhamento do PBA. Solicitaram a verificação da possibilidade de uma estrada interna ligando as Aldeias Araweté e que a etapa de detalhamento do PBA fosse integralmente cumprida. Houve aprovação dos estudos.
- Terra Indígena Apyterewa: as reuniões ocorreram nos dias 08 e 09 de maio de 2013 nas Aldeias Raio de Sol, Xingu, Apyterewa e Paranopiona. As lideranças indígenas apontaram a necessidade de inclusão de um Programa de Saúde, voltado para mitigar e compensar os impactos identificados pelo aumento da população nas cidades, motivada pela pavimentação da BR 230. Além disso, propuseram a formação e capacitação de agentes ambientais indígenas, oficinas sobre direitos e elaboração de documentos, um programa de comunicação, com telefone público na aldeia ou no posto de vigilância a ser construído, com informações frequentes sobre a obra e o componente indígena, limpeza das picadas (reavivitação dos limites da TI) e plaqueamento da TI, criação de um comitê indígena para acompanhamento do PBA.



4360  
ROS

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável

Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental

Coordenação de Componente Indígena de Transporte e Mineração

realização de intercâmbios culturais, remuneração/ajuda de custo para os agentes ambientais, formação de agentes de saúde e professores. Mencionaram que os Parakanã da TI Parakanã foram os mais atingidos com a construção da Transamazônica na década de 70, porque a rodovia passou dentro da terra tradicionalmente ocupada pelos índios, havendo conflitos em uma região conhecida como *Maroxewara*, próxima à atual TI. Houve aprovação dos estudos.

15. Por fim, considerando o exposto, este Plano de Trabalho foi considerado insatisfatório. Sugerimos que seja enviado Ofício ao empreendedor juntamente com esta Informação Técnica solicitando um novo produto à ser entregue em 15 dias a partir da assinatura desta Informação Técnica.

16. Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais por meio da Coordenação de Transporte e Mineração, COTRAM na Coordenação Geral de Licenciamento Ambiental da Funai - CGLic.

Atenciosamente,

**ASSINADO NO ORIGINAL**

De acordo. Encaminha-se à DPDS para apreciação.

Em: \_\_\_\_/\_\_\_\_/2015.

**ASSINADO NO ORIGINAL**

Ciente e de acordo. Encaminhe-se Ofício e Informação Técnica ao DNIT com cópia para Ibama para ciência.

Em \_\_\_\_/\_\_\_\_/2015

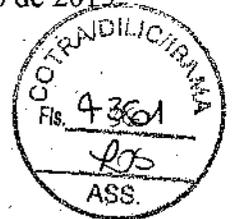
**ASSINADO NO ORIGINAL**



Diretoria de Planejamento e Pesquisa  
 Coordenação Geral de Meio Ambiente  
 Ofício nº. JOS3 /2015/CGMAB/DPP

Brasília, 18 de junho de 2015

A Sua Senhoria o Senhor  
 Thomaz Miazaki de Toledo  
 Diretor de Licenciamento Ambiental - Substituto/DILIC  
 Instituto Brasileiro do meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA  
 Brasília - DF



Assunto: **BR-230/PA - Aviso de início de campanha e retificação da ata de reunião nº 02001.000101/2015-91**

Anexo: **Ata de reunião 02001.000101/2015-91**

Senhor Coordenador,

1. Ao cumprimentá-la cordialmente, vimos por meio deste informar que, conforme acordado com a equipe técnica do IBAMA em reunião no dia 29/05/15 às 9:00hs na sede do IBAMA-DF (ata Nº 02001.000101/2015-91), a 7ª campanha de Monitoramento de Fauna e Monitoramento de Fauna Ameaçada, que não pôde ser realizada na data prevista (maio/2015), devido a limitações orçamentárias, teve início no dia 17 de junho de 2015. A amostragem nessa época, mesmo que atípica, não trará prejuízo ao estudo, visto que considerará ainda a sazonalidade da região (transição entre as estações chuvosa e seca). Assim a 8ª campanha de julho/15 será adiada, tendo seu início em agosto/15, no intuito de que haja um intervalo de pelo menos um mês entre as duas campanhas.

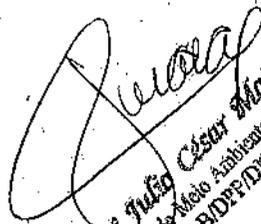
2. Informamos ainda que a fim de compensar a campanha que não foi realizada em outubro/13, a equipe do Consórcio HOLLUS/MRS-PA realizará em 2016 durante a transição entre as estações seca e chuvosa (outubro a dezembro) duas campanhas de amostragem ao invés de uma, retificando o exposto na ata da referida reunião (item 6) de que esta campanha seria compensada ainda em 2015.

# DNIT

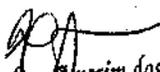
3. Sem mais para o momento colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

**Yonara Patrícia Prado Lôbo**  
Coordenadora Geral de Meio Ambiente - Substituta

  
**Eng.ª Yonara Patrícia Prado Lôbo**  
Coordenadora Geral de Meio Ambiente - Terrestre  
COMAB/DPE/DNIT

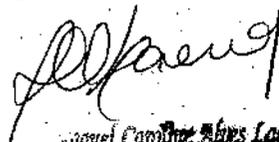
A analista Raquel,  
Para análise e resposta.

  
**Larissa Carolina Amorim dos Santos**  
Coordenadora de Licenciamento de  
Transportes - Substituta  
COTRA/DILIC/IBAMA

25.06.15

às analistas cristiane e  
Karin, para ciência e pos-  
síveis substituições à TEL pr  
quissar os processos.

06/07/08

  
**Raquel Caroline Alves Lorenza**  
Analista Ambiental  
COTRA/DILIC/IBAMA  
Matrícula: 2449427

Afa de número retrocedido  
dos anexos por se tratar  
de cópia já present no  
proceso.

9/9/15

  
**Raquel Caroline Alves Lorenza**  
Analista Ambiental  
COTRA/DILIC/IBAMA  
Matrícula: 2449427

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO	
Documento - Tipo:	<i>Ofício</i>
Nº. 02001.0114	<i>47/2015-14</i>
Recebido em:	<i>18/06/2015</i>
	<i>[Assinatura]</i>
	Assinatura

Diretoria de Planejamento e Pesquisa  
 Coordenação Geral de Meio Ambiente  
 Ofício nº *1052*/2015/CGMAB/DPP

**URGENTE**Brasília, *18* de junho de 2015.

À Sua Senhoria o Senhor  
 Thomaz Miazaki de Toledo  
 Diretor Substituto/DILIC  
 Instituto Brasileiro do meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis/IBAMA  
 Brasília - DF

Assunto: **BR-230/PA: Solicitação de prorrogação dos prazos das condicionantes da LI nº 825/2011.**

Anexo: 1-) OF Nº 02001.005701/2015-45 DILIC/IBAMA  
 2-) Ata de reunião IBAMA de 01/06/2015  
 3-) Planilha de cumprimento/atendimento de condicionantes

Senhor Diretor,

1. Reportando-nos à LI nº 825/2011, referente à rodovia BR 230/PA (km 0,00 ao km 984,00), renovada por esse Instituto em 30/01/2015, vimos solicitar a V Sa. a prorrogação dos prazos para algumas condicionantes, cujos vencimentos já encontram-se expirados, **tendo como referência a data de recebimento do OF Nº 02001.005701/2015-45 DILIC/IBAMA, nesta CGMAB (29/05/2015), e as tratativas acordadas durante reunião realizada nas dependências desse IBAMA, em 01/06/2015, ata anexa.**

2. Esta solicitação deve-se à necessidade técnica de atendimento de determinadas condicionantes, em especial a 2.13 (devido a novas possibilidades de alteração em relação ao contorno de Altamira). Está em elaboração, com entrega prevista para o dia 06/07, a apresentação de 3 alternativas para o novo contorno de Altamira, que deverá ser analisada pelo IBAMA. Esta proposta tem o objetivo de evitar, ao máximo, a desapropriação de mais de 400 famílias que, atualmente, residem às margens do trecho da rodovia, dentro da cidade de Altamira. A intenção é apresentar uma alternativa mais sustentável e com o mínimo de impacto à população, para que esta seja inserida na licença vigente e excluir o trecho de 8 km dentro da cidade de Altamira (contorno de Altamira).

# DNIT

3. Deve ser levado em consideração também, que algumas das condicionantes, descritas na L1 nº 825/2011 (Renovada em 30/01/2015), foram cumpridas e há outras que estão em atendimento conforme planilha de atendimento anexa.

4. Com base nas justificativas supracitadas, solicitamos, portanto, as seguintes prorrogações de prazos para as condicionantes listadas a seguir:

## **Condicionante 2.9:**

- a) Solicita-se prorrogação de 90 (noventa) dias, com vencimento em 25 de agosto de 2015. Este pedido de prorrogação justifica-se pelo fato dos documentos inerentes a essa condicionante terem sido encaminhados para o IBAMA em 02/06/2015, por meio do Ofício Nº 944/CGMAB/DPP, e estão atualmente em análise.
- b) Solicita-se prorrogação de 120 (cento e vinte) dias, com vencimento em 25 de setembro de 2015;
- c) Solicita-se prorrogação de 120 (cento e vinte) dias com vencimento em 25 de setembro de 2015;
- d) Solicita-se prorrogação de 120 (cento e vinte) dias com vencimento em 25 de setembro de 2015.

**Condicionante 2.10:** Solicita-se prorrogação de 60 (sessenta) dias, passando a vencer em 25 de julho de 2015. Ressalta-se que os documentos em atendimento a esta condicionante foram encaminhados pelo DNIT em 29/04/2015, por meio do Ofício Nº 705/2015/CGMAB/DPP. No entanto, conforme registrado na Ata de reunião, em anexo, foi solicitado pela equipe técnica do IBAMA, a apresentação de um plano de ação único para toda rodovia, e não mais por trecho, como registrado nos documentos encaminhados. Esta solicitação está sendo atendida após ter sido informada na reunião.

**Condicionante 2.13:** Conforme determinado na ata de reunião IBAMA de 01/06/2015, solicita-se prorrogação de 60 (sessenta) dias para a apresentação dos casos de desapropriação já realizados ou em execução, passando a condicionante a vencer em 29 de julho de 2015. Para os casos de desapropriação em locais onde não ocorreu a execução de obras, o prazo se manteria nos 660 dias. Será encaminhada a proposta de alternativa para a inclusão do novo trecho que deverá substituir o contorno de Altmira (8km). O setor de

projetos do DNIT enviará o projeto com a alternativa, a ser avaliado pelo Ibama, em 06/07/2015.

**Condicionante 2.14:** Solicita-se prorrogação de 90 (noventa) dias passando a vencer em 25 de agosto de 2015. Informamos que esta condicionante foi cumprida pelo DNIT em 13/05/2015, por meio do Ofício N° 774/2015/CGMAB/DPP.

**Condicionante 2.15:** Solicita-se prorrogação de 45 (quarenta e cinco) dias passando a vencer em 10 de julho de 2015, de acordo com o que está acordado na ata de reunião N° 02001.000101/2015-91, parágrafos 3 e 4.

**Condicionante 2.16:** Solicita-se prorrogação de 60 (sessenta) dias passando a vencer em 25 de julho de 2015.

4. Sem mais para o momento, colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

**Yonara Patrícia Prado Lôbo**  
Coordenadora-Geral de Meio Ambiente/Substituta



**Engº Julio César Maia**  
Coordenador de Meio Ambiente Terrestre  
CGMAB/DPP/DNIT

A analista Roguel,

Para análise e  
resposta.



Larissa Carolina Amorim dos Santos 25.06.15  
Coordenadora de Licenciamento de  
Transportes - Substituta  
COTRA/DILIC/IBAMA

Atk de número retirado  
dos autos por se tratar de  
cópia já anexada ao  
processo.

9/9/15



Roguel Caroline Alves Lorenzi  
Analista Ambiental  
COTRA/DILIC/IBAMA  
Matrícula: 2449627

1.1	Esta licença deverá ser publicada em conformidade com a Resolução nº 006/86 do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, sendo que cópias das publicações deverão ser encaminhadas ao IBAMA.	CGMAB	imediatamente ao recebimento		Publicado no D.O.U nº 49 de 13/03/2015 na Seção 3, página 166 e no 2º caderno do "O Liberal" de 16/03/2015. A publicação foi realizada e encaminhada ao IBAMA em 17/03/2015, por meio do ofício N° 465/2015/ CGMAB/DPP.	Atendida
1.2	O IBAMA, mediante decisão motivada, poderá modificar as condicionantes e as medidas de controle e adequação, suspender ou cancelar esta licença, caso ocorra: -violação ou inadequação de quaisquer condicionantes ou normas legais; -missão ou falsa descrição de informações relevantes, que subsidiaram a expedição da licença; -graves riscos ambientais e de saúde;	DNIT	-	-	Condicionante de cunho informativo.	Informativa
1.3	Qualquer alteração das especificações do projeto, ou da finalidade do empreendimento deverá ser precedida de anuência do IBAMA.	DNIT	-	-	A CGCONT encaminhou para a CGMAB, em 18/05/2015 a revisão de projeto para o lote 4 TORC, por meio do MEMO 1123/2015/CGCONT/DIR. Estão faltando as alterações de projetos para o restante dos lotes.	Em atendimento
1.4	No caso de ocorrência de qualquer acidente que venha a causar dano ambiental, a continuação da atividade estará condicionada à anuência expressa do IBAMA.	Construtoras SR e UL, CGMAB, Supervisora de obras e Gestora Ambiental.	-	-	Condicionante Informativa.	Informativa
1.5	O empreendedor deverá portar cópia da Licença Ambiental e do projeto de engenharia aprovado pelo IBAMA junto ao local de implantação do empreendimento.	Construtoras	-	-	Cópia da licença de instalação 825/2011, renovada em 30/01/2015, foi encaminhada pela CGMAB a todos os interessados via CGCONT (Memo 267/2015/CGMAB/DPP) e via SR-PA (Memo 268/2015/CGMAB/DPP).	Em vigência
1.6	Havendo necessidade de renovação desta Licença o empreendedor deverá requerê-la, num prazo mínimo de 120 (cento e vinte) dias, antes do término da sua validade.	CGMAB/ Gestora Ambiental	120 dias antes do vencimento	30/05/2017	A CGMAB fará a solicitação de renovação no tempo hábil.	Informativa
1.7	Os prazos definidos para o atendimento das condições específicas desta Licença devem contar a partir da sua última renovação.	Construtoras SR e UL, CGMAB, CGCONT Supervisora de obras e Gestora Ambiental.	-	-	Reunião realizada em 29/05/2015 nas dependências do IBAMA definiu que a data para a contagem dos prazos permanece sendo a 30/01/2015. A CGMAB encaminhará um ofício ao IBAMA solicitando uma nova prorrogação de prazos para as condicionantes conforme ficou acordado na ata de reunião N° 02001.000101/2015-91	Informativa

2.1	Esta Licença de Instalação não autoriza obras nos seguimentos entre os km 232 e 310,6 e km 728 e 851,10 até que a FUNAI emita anuência específica, conforme manifestações apresentada por meio dos Ofícios nº 541 e 559/2013/DPDS/FUNAI/MJ, datados de 31 de julho e 05 de agosto de 2013, respectivamente.	ECOPLAN/ CGMAB	-	-	Condicionante informativa. No entanto, a equipe da Ecoplan está atendendo as demandas.	Informativa
2.2	Comunicar, ao IBAMA, as paralisações, início e/ou reinício e o final das obras com pelo menos 15 dias de antecedência.	Construtoras CGCONT	15 dias	variável	Condicionante informativa.	Informativa
2.3	Para cumprimento das obrigações previstas no art. 36 da Lei nº9985/2000,	CGCONT/ CGMAB	-	5 dias após finalização do	A CGCONT está realizando o levantamento do valor da obra de	Em vigência

	apresentar o Valor de Referência - VR atualizado do empreendimento, com a relação, em separado, dos valores dos investimentos, dos projetos e programas para mitigação de impactos e dos valores relativos às garantias e os custos com apólices e prêmios de seguros pessoais e reais, observando os §§ 1º e 2º do art. 3º da Resolução CONAMA nº 371/2006. O VR atualizado, incluindo os relativos às Obras de Arte Especiais, deverá ser informado em até 15 dias da finalização do processo de licitação das obras.			processo licitatório	cada lote de construção onde constarão os valores à PI, os aditivos e reajustamentos, por lote de obra. Para os lotes que já estão licitados e cujas pontes já estão contempladas, será ser informado, que os valores fazem parte deste valor total.	
2.4	Apresentar outorga ou sua dispensa adquirida junto ao órgão gestor de meio ambiente competente, antes do início de novas captações para uso de água ou lançamentos.	Construtoras			A CGMAB encaminhou ao IBAMA, por meio do ofício Nº 492/2015/CGMAB/DPP, em 23/03/2015, a outorga 1412/2014, lote único e lote 1 e por meio do of. 704/2015 as outorgas e dispensas de outorga do Lote 2 da Sanches Tripoloni.	Atendida
2.5	Apresentar nos relatórios semestrais o cadastro dos passivos ambientais e das áreas degradadas pela obra, por lote de obras, com fichas individuais de cada área contendo a sua caracterização, croqui georreferenciados do local, medidas corretivas previstas ou adotadas, cronograma e prazos para a execução das medidas corretivas, dados de monitoramento após sua execução por, no mínimo, 2 anos, e registros fotográficos (com a evolução temporal).	Gestora Ambiental/ UL/ Construtoras /Supervisora de Obras/ CGCONT	A cada 6 meses		A Gestora Ambiental protocolou em 30/04/2015, na CGMAB, todo o levantamento de passivos ambientais. Entretanto, restam as complementações de responsabilidade das supervisoras de obras (com exceção da PROSUL, que já encaminhou a documentação).	Em atendimento
2.6	Ao final das obras em cada lote, apresentar, em até 60 dias após sua conclusão, relatório consolidado e um atestado de conclusão das atividades que comprove a conformidade ambiental no respectivo lote, por meio de tabelas e fichas individuais contendo: a) descrição atual da área, b) localização (km, estaca, coordenadas geográficas, lote, lado da rodovia) e c) imagens fotográficas, comprovando a inexistência de passivos ambientais ou áreas degradadas ao longo da faixa de domínio e das áreas de apoio utilizadas para as obras. As obras só serão consideradas finalizadas junto ao IBAMA uma vez comprovada essa conformidade quanto à inexistência de passivos ambientais ou áreas degradadas em cada lote de obras.	UL/SR/ CGMAB/ Gestão Ambiental/ Supervisoras de Obras/ Construtoras	60 dias após final das obras em cada lote/ponte	30 dias após final das obras em cada lote/ponte	A CGCONT está providenciando a definição clara dos processos que caracterizam a finalização de uma obra. Com base nesse documento é que serão definidos os prazos para a apresentação dos dados solicitados pela condicionante em questão.	Em vigência
2.7	Apresentar os projetos de engenharia da OAEs para aprovação do IBAMA, antes de autorizar o início das obras. Os projetos devem conter, necessariamente, para cada ponte: recomendações do diagnóstico realizados nas APPs e o PRAD para a sua recuperação, avaliando quanto a sua adequação para passagem seca de fauna, plano de sinalização e desvio de tráfego, medidas ambientais específicas para a mitigação dos impactos da obra e da operação da ponte, em especial, relacionadas aos dispositivos de drenagem, e medidas corretivas para os encabeçamentos e pontos de junção com o trecho já pavimentado.	CGMAB/ CGDESP/ CGCONT/ HOLLUS/SR		SR/CGDESP encaminhar em até 10 dias, após aprovado, o projeto para a CGMAB.	O Consórcio Hollus/MRS, recebeu a Nota Técnica 865/2015/COTA/DILIC/IBAMA e deverá se manifestar quanto às demandas do IBAMA em cada OAE.	Em atendimento
2.8	As licenças ambientais de áreas de apoio situadas fora da faixa de domínio deverão ser, preferencialmente, obtidas junto aos órgãos estaduais e municipais competentes, devendo ser apresentadas cópias ao IBAMA.	Construtoras /CGMAB			A Gestora ambiental encaminhou à CGMAB todas as licenças válidas, por meio de e-mail em 20/03/2015, de as áreas de apoio de todos os lotes para que sejam encaminhadas ao IBAMA. Entretanto, havendo novas licenças, as construtoras deverão encaminhar, imediatamente à gestão Ambiental para as providências cabíveis junto ao IBAMA.	Em vigência
	É proibida a deposição de material excedente (bota-fora) e restos de obras, ainda que provisoriamente, em Áreas de Preservação Permanente, áreas úmidas e outras áreas ecologicamente sensíveis. Nos casos previstos em projeto, onde o local escolhido se encontrar inserido ou limítrofe a essas áreas, determina-se:	Construtoras			Providências em cada situação a seguir	Status em cada situação a seguir

	a) nos casos já implantados, apresentar em até 60 dias a caracterização de cada área, georreferenciada e por lote de obras, com análise técnica de cada local conforme previsto no projeto de engenharia e propostas de correção com apresentação de cronograma para execução, se identificado que as medidas previstas em projeto não foram eficazes;	Construtoras /Supervisora de Obras	60 dias (na licença) Of. Solicita prorrogação: 120 dias	11/05/2015 (na licença) Caso seja acatada a proposta de prorrogação: 11/07/2015	O DNIT protocolou no IBAMA o OF 944/2015 em 02/06/2015, contendo o levantamento dos botas-foras em referência ao atendimento do item A.	Atendida
	b) nos casos que estão em fase de implantação nas frentes de obras em andamento, apresentar em até 60 dias cadastro georreferenciados dessas áreas, por lote de obras, com análise técnica de cada local conforme previsto no projeto de engenharia, com proposta técnica de adequação do projeto para aumento de sua eficiência, quando couber. Uma justificativa técnica que comprove a não existência de alternativa locacional para deposição do material excedente deverá ser apresentada;	Construtoras /Supervisora de Obras	60 dias (na licença) Of. Solicita prorrogação: 120 dias	11/05/2015 (na licença) Caso seja acatada a proposta de prorrogação: 11/07/2015	A CGMAB encaminhará um ofício ao IBAMA solicitando uma nova prorrogação de prazos para esta condicionante, letras B, C, D conforme ficou acordado na ata de reunião Nº 02001.000101/2015-91.	Em atendimento
	c) nos casos previstos mas ainda não implantados, apresentar em 90 dias, levantamento georreferenciados da ADMEs que se enquadrem nessa situação, por lote de obras, com a caracterização de cada local conforme previsto em projeto de engenharia e a proposição de alterações locacionais, de forma a evitar sua interferência, direta ou indireta, em Áreas de Preservação Permanente, áreas úmidas e outras ecologicamente sensíveis;	Construtoras /Supervisora de Obras	90 dias (na licença) Of. Solicita prorrogação: 120 dias	11/06/2015 (na licença) Caso seja acatada a proposta de prorrogação: 11/07/2015	A CGMAB encaminhará um ofício ao IBAMA solicitando uma nova prorrogação de prazos para esta condicionante, letras B, C, D conforme ficou acordado na ata de reunião Nº 02001.000101/2015-91.	Em atendimento
	d) em todos os casos, apresentar análise técnica do projeto, por lote de obras e para cada ADME, contendo: medidas preventivas adotadas e adequadas de proteção de taludes, sistema de drenagem de águas superficiais e demais ações de mitigação de impactos, inclusive temporárias para o período de chuvas durante as obras; registros fotográficos; poligonais georreferenciadas e quilometragem de referência, com os limites da ADA, da faixa de domínio, das APPs, áreas úmidas e outras ecologicamente sensíveis em escala apropriada.	Construtoras /Supervisora de Obras			A CGMAB encaminhará um ofício ao IBAMA solicitando uma nova prorrogação de prazos para esta condicionante, letras B, C, D conforme ficou acordado na ata de reunião Nº 02001.000101/2015-91.	Em atendimento
	Apresentar em 60 dias plano de ação para a proteção das áreas sem cobertura vegetal decorrentes da supressão de vegetação realizada nas frentes de obras, contendo, no mínimo: as medidas específicas que previnam e/ou mitiguem os impactos ambientais recorrentes nas frentes de obras após a fase de supressão da vegetação; as soluções-tipo e a caracterização com a previsão de instalação de dispositivos provisórios, onde for necessário, durante o período chuvoso. Este Plano deverá integrar as ações previstas no PRAD e no PAC.	Construtoras /UL/SR/CGCONT/ Gestão Ambiental	60 dias	11/05/2015	A CGMAB encaminhou ao IBAMA a documentação por meio do Ofício Nº 705/2015/CGMAB de 29/04/2015.	Atendida
2.11	Apresentar manifestação do IPHAN sobre o andamento das atividades de Resgate e Monitoramento Arqueológico, bem como de Educação Patrimonial, na área de influência do empreendimento.	CGMAB			Foi encaminhado ao IPHAN o ofício Nº300/2015/DG, em 16/03/2015 solicitando posicionamento do órgão ao acolhimento das medidas compensatórias requeridas.	Em atendimento
2.12	Apresentar, em até 120 (cento e vinte) dias, o mapeamento contendo usos e ocupações irregulares na faixa de domínio do empreendimento, além de estradas vicinais e acessos autorizados e não autorizados pelo DNIT, para os seguintes lotes: Lote 03 (Km 894,22 - Km 984), Lote 02 (Km 811,10 - Km 894,22 {851,10}), Lote Único (Km 134,90 - Km 178,6) e Lote 01 (Km 178,6 - Km 232)	Gestora Ambiental/ CGMAB/UL/ Supervisora de obras/ CGDESP - Desapropriação	120 dias	11/07/2015	A CGMAB encaminhou ao IBAMA a documentação acerca do mapeamento das vicinais por meio do Ofício Nº 775/2015/CGMAB de 13/05/2015.	Atendida
	Apresentar, em até 60 (sessenta) dias, levantamentos das ocupações existentes na faixa de domínio da rodovia, bem como as áreas já desapropriadas. Se for o caso, devem ser incluídas informações acerca dos processos de desapropriação ou realocação já concluídos.	CGDESP - Desapropriação/CGMAB	60 dias (na licença) Of. Solicita prorrogação: 180 dias	11/05/2015 (na licença) Caso seja acatada a proposta de prorrogação: 11/09/2015	Em 10/04/2015 foi realizada uma reunião com a presença da CGMAB, Gestão Ambiental e Setor de Desapropriação e Reassentamento do DNIT onde ficou definida a elaboração de uma nota técnica contendo o status dos processos de desapropriação e reassentamento da BR-230/422, elaboração de cronograma com as atividades previstas para o atendimento das condicionantes da LI 025/11. A reunião com a prefeitura de Altamira, representantes do DNIT e	Em atendimento

					Gestão Ambiental foi realizada e gerou-se a ata de reunião do dia 23/04/2015, cujo teor discutido criou a necessidade de outra reunião, em nível de Diretoria Geral do DNIT para dar o melhor encaminhamento às tratativas relativas à desapropriação. A CGMAB encaminhará um ofício ao IBAMA solicitando uma nova prorrogação de prazos para esta condicionante, letras B, C, D conforme ficou acordado na ata de reunião Nº 02001.000101/2015-91.	
	Apresentar, em até 60 (sessenta) dias, o levantamento de todos os aglomerados populacionais interceptados pela rodovia, assim como a solução a ser adotada (estruturas físicas e de medidas operacionais) para evitar ou diminuir os efeitos da segregação urbana, enfatizando a segurança e o conforto dos moradores locais e dos usuários da rodovia.	Supervisora de Obras/UL	60 dias	11/05/2015	Foi enviado ao IBAMA, em 13/05/2015, o OF 774/2015/CGMAB/DPP em atendimento a esta condicionante.	Atendida
	Apresentar em, no máximo 30 (trinta) dias, uma proposta dos pontos selecionados para a instalação de passagens de fauna, com a distinção das medidas indicadas conforme o andamento das obras (segmentos pavimentados, em obras e com obras a serem ainda iniciadas). O documento deverá conter também a justificativa para a implantação da medida mitigadora proposta (caso não seja indicada passagem de fauna), considerando os dados consolidados das campanhas de monitoramento de atropelamento de fauna, além de apresentar a análise efetuada para a seleção dos pontos.	HOLLUS/UL/CGMAB	30 dias (na licença) Of. Solicita prorrogação: 90 dias	11/04/2015 (na licença) Caso seja acatada a proposta de prorrogação: 11/06/2015	A CGMAB encaminhará ofício solicitando prorrogação do prazo para a data de 25/07/2015, para o atendimento desta condicionante. Esta tratativa está acordada na ata de reunião realizada no Ibama Nº 02001.000101/2015-91.	Em atendimento
	Apresentar em 60 (sessenta) dias, proposta de metodologia para avaliação da efetividade ambiental dos programas ambientais e da conformidade ambiental das obras, onde deverão ser avaliadas, necessariamente, as medidas mitigadoras previstas e executadas, o andamento das obras e as não-conformidades e ocorrências ambientais registradas pela Supervisão Ambiental. A metodologia, uma vez aprovada, deverá ser incorporada aos relatórios semestrais, no âmbito das atividades previstas no Programa de Gestão Ambiental.	Gestora Ambiental/CGMAB	60 dias	11/05/2015	A CGMAB encaminhou a proposta de metodologia ao IBAMA, OF Nº 506/2015/CGMAB/DPP em 24/03/2015.	Atendida
2.17	Os relatórios semestrais a serem encaminhados ao IBAMA devem atender ao definido no Parecer Técnico Nº 02001.004649/2014-29 CONTRA/IBAMA e às orientações presentes nos próximos pareceres técnicos e/ou nos relatórios de vistoria emitidos por este Instituto, com o detalhamento das atividades de cada programa.	Gestora Ambiental/CGMAB			A Gestora Ambiental encaminhou a Carta Nº056/2015, em 27/05/2015, contendo a metodologia de apresentação dos relatórios. Foi encaminhado o MEMO 690/2015/CGMAB/DPP para a CGCONT encaminhar para os envolvidos nas obras. Em 29/05, OF 925/2015/CGMAB/DPP para a MAC, OF 915/2015 para a TAMASA, OF 914/2015 para a Sanches e OF 911/2015 para a Hollus com essa metodologia.	Em atendimento
2.18	Implementar os programas ambientais abaixo relacionados, apresentando relatórios semestrais de acompanhamento de suas atividades, contendo, no mínimo: objetivos geral e específicos de cada programa, metas e indicadores definidos, atividades desenvolvidas no período, equipe responsável participante de cada programa, avaliação de efetividade das ações (metas alcançadas e seus indicadores), conclusões e recomendações, relatório fotográfico, registro do acompanhamento das ocorrências e não conformidades ambientais e atividades para o próximo período. 1. Programa de Apoio Técnico às Prefeituras; 2. Programa de Educação Ambiental; 3. Programa de Comunicação Social; 4. Programa de Desapropriação, Indenização e Reposição de Imóveis;	CGMAB/CGCONT			As atividades contratadas estão sendo realizadas. No entanto, alguns programas não têm executor. O DNIT está realizando reuniões para a contratação desses programas. Além disso, todas as construtoras receberam uma cópia do PBA pré-aprovado pelo IBAMA e deverão entregar seus relatórios de acordo com o que está previsto em cada programa	Em atendimento



	<p>5. Programa de Resgate, Monitoramento Arqueológico e Educação Patrimonial;</p> <p>6. Programa de Apoio ao Controle de Estradas Secundárias e Ramais – PROFAIXA</p> <p>7. Programa de Proteção à Flora;      7.1 - Subprograma de Controle da Supressão de Vegetação;      7.2 - Subprograma de Resgate de Flora e Coleta de Germoplasma;</p> <p>8. Programa de Planlio Compensatório;</p> <p>9. Programa de Proteção à Fauna;      9.1 - Subprograma de Afugentamento e Salvamento de Fauna;      9.2 - Subprograma de Monitoramento dos Atropelamentos de Fauna;      9.3 - Subprograma de Monitoramento das Passagens de Fauna;      9.4 - Subprograma de Monitoramento da Fauna;      9.5 - Subprograma de Manejo e Conservação da Fauna Ameaçada;      9.6 - Subprograma de Conectividade de Fragmentos.</p> <p>10. Programa Ambiental de Construção - PAC;      10.1 - Subprograma de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos;</p> <p>10.2 - Subprograma de Segurança e Saúde dos Trabalhadores e de Treinamento e Capacitação da Mão de obra</p> <p>10.3 - Subprograma de Combate a Incêndios;</p> <p>10.4 - Subprograma de Instalação, Operação e desmobilização de Acampamentos e Áreas industriais;</p> <p>11. Programa de Monitoramento da Qualidade da Água;</p> <p>12. Programa de Recuperação de Áreas Degradadas – PRAD;</p> <p>13. Programa de Gestão Ambiental;</p>					
2.19	<p>As adequações aos programas ambientais do Plano Básico Ambiental – PBA, recomendadas pelo Parecer Técnico Nº 02001.004649/2014-29 – CONTRADIÇÃO/IBAMA e demais documentos pertinentes, deverão ser incorporadas e consolidadas em uma versão definitiva do PBA, a ser apresentada em meio digital ao IBAMA para aprovação final antes da apresentação dos próximos relatórios semestrais a serem elaborados.</p>	Gestora Ambiental	60 dias	11/05/2015	Revisão do PBA protocolada no IBAMA por meio do ofício 929/2015/CGMAB/DPP em 29/05/2015.	Atendida

**EM BRANCO**  
Em branco

Diretoria de Planejamento e Pesquisa  
Coordenação Geral de Meio Ambiente  
Ofício nº. 1163 /2015/CGMAB/DPP

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO
Documento - Tipo: <i>Ofício</i>
Nº. 02001.012543/2015-80
Recebido em: 03/07/2015
<i>Camile</i>
Assinatura

Brasília, 01 de julho de 2015.

À Sua Senhoria o Senhor  
Thomaz Miazaki de Toledo  
Diretor de Licenciamento Ambiental - Substituto/DILIC  
Instituto Brasileiro do meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA  
Brasília – DF



Assunto: **BR-230/PA – Resposta à Nota Técnica Nº 02001.002865/2015-86 COTRA/IBAMA**

Anexo: **01 (uma) via do documento contendo as especificações técnicas da cerca de tela e da cerca viva para condução da fauna**

Senhor Diretor,

1. Ao cumprimentá-lo cordialmente, vimos por meio deste encaminhar a resposta ao solicitado na Nota Técnica Nº 02001.002865/2015-86 COTRA/IBAMA referente ao seguinte aspecto:

“Ademais, a não apresentação (em até 30 dias) de uma segunda opção de gramínea associada ao cercamento (com critérios semelhantes aos usados para a definição da vetiver) determinará, desde já, que deverão ser utilizadas cercas direcionadoras de fauna com malha gradativa, menor do que 2cm.”

2. Encaminhamos, anexo, o documento elaborado pela equipe técnica do Consórcio Hollus-MRS, responsável pela execução do Programa de Proteção à Fauna da BR-230-422/PA, contendo as especificações do cercamento e da cerca viva a serem executadas nas proximidades das passagens de fauna e pontes da BR-230/PA, bem como a segunda opção de vegetação a ser associada à cerca, conforme solicitado por esse Instituto.

3. Informamos ainda que as demais complementações solicitadas pelo IBAMA na Nota Técnica nº 02001.002865/2015-86 COTRA/IBAMA serão apresentadas após o recebimento do

CS.122.8521

# DNIT

relatório de vistoria ao trecho, em andamento entre os dias 29/06 e 03/07/2015, conforme acordado em campo com a Analista Ambiental do IBAMA responsável pela parte de fauna da BR-230/PA

4. Sem mais para o momento colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,



**Yonara Patricia Prado Lôbo**  
Coordenadora Geral de Meio Ambiente – Substituta

À analista Raquel,  
Para análise.



**Larissa Carolina Amorim dos Santos** - 07-15  
Coordenadora de Licenciamento de  
Transportes - Substituta  
COTRA/DILIC/IBAMA

À analista Cristiane,  
para avaliar se esta manifestação  
requer alguma análise, a  
ser contemplada no relatório  
de vistoria (supracitada).

27/07/15



**Raquel Caroline Alves Lacerda**  
Analista Ambiental  
COTRA/DILIC/IBAMA  
Matricula: 2449427

## ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DA CERCA DE TELA E DA CERCA VIVA PARA CONDUÇÃO DA FAUNA

De acordo com Clevenger & Huijser (2011) e Laxen (2012) na medida do possível, as cercas direcionadoras de fauna devem ser instalada na maior extensão possível ao longo dos habitats preferenciais. Num estudo realizado por Bager (2003) na BR-471/RS trecho que afeta diretamente a Estação Ecológica do Taim o autor também constatou que a maior efetividade dos túneis é atingida quando existe um direcionador (cercas), no entanto a instalação de cercas em grandes extensões deve ser evitada para minimizar o efeito da fragmentação, pois grandes extensões de cercas em locais com pouco número de passagens que possibilite a travessia de animais pode ser mais um obstáculo para a fauna local.

De acordo com Bager (2003) as cercas são eficientes para conduzir animais de médio e grande porte e que não apresentam estratégias de escavação ou escalação, porém não são efetivas para animais que consegue escavar, escalar ou saltar pra transpor o alambrado. Outro fato constatado pelo o autor em relação às cercas com grandes extensões foi à inacessibilidade de algumas espécies de quelônios límnicos às áreas de desova, o que em longo prazo, pode determinar importantes alterações na estrutura e dinâmica populacional das mesmas.

Após as avaliar medidas mitigatórias realizadas na Estação Ecológica do Taim Bager (2003) sugere que devem ser implantadas cercas apenas nas proximidades dos túneis aproximadamente 100m de cada lado, as cercas também são recomendadas somente em locais com presença confirmada ou com características evidentes de fluxo de animais cujo cercamento seja funcional.

Bager (2003) também constatou que o local mais eficiente para instalar as cercas é na porção mais elevada do talude, já que cercas implantadas na porção inferior do talude reduz drasticamente a porção seca entre a tela e o terreno sujeito a inundações periódicas, o que reduz a área de escape nos períodos de enchentes inviabilizando a travessia de animais na passagem inferior e favorece comportamentos agonísticos entre indivíduos de algumas espécies.

É recomendável também a instalação nos dois lados da rodovia e de forma simétrica, pois o prolongamento do cercamento em apenas um dos lados cria uma situação em que animais provenientes do lado oposto ficam contidos dentro da zona de tráfego. Recomenda se também que se possível o término das cercas ocorra em locais em que a topografia não facilite o deslocamento da fauna (locais íngremes), locais com atividade humana ou transição de habitats (áreas abertas/florestadas, por exemplo).

As especificações técnicas das cercas para condução da fauna foram embasadas principalmente na NORMA DNIT 077/2006 (DNIT 2006). Assim, o cercamento deverá ter 2,30m de altura, sendo 30 cm enterrados no solo e 2,00m de altura efetiva. A malha será de 2 cm em toda a cerca. A distância entre a pista e a cerca deve ser de cinco metros, caso não seja viável, recomenda-se que seja o mais próximo possível da pista, de forma que fique em cotas mais elevadas para adiar o máximo possível o tempo de a água atingir a mesma em períodos chuvosos.

Para dificultar a transposição de animais com menor porte corporal pela cerca, disfarçar as telas protetoras e também reduzir a iluminação e ruídos provocados pelos veículos nas adjacências da passagem, recomenda-se também o plantio da gramínea vetiver (*Vetiveria zizanioides* (L.) Nash) ao longo das cercas que serão implantadas. O plantio dessa espécie é indicado como barreira vegetal por ter uma série de vantagens (DNIT 2009):

- Desenvolve-se formando uma barreira vegetal densa;
- A mesma é resistente a pragas, doenças, déficit hídrico, geada e fogo (queimadas), aos alagamentos e ao pastoreio;
- Baixo custo, fácil implantação e reduzida manutenção;
- Forma-se por touceiras e reproduz somente por mudas (fato que dificulta sua propagação para outras áreas);
- Adapta-se a qualquer tipo de solo e clima, sendo tolerante a índices pluviométricos de 300 mm ao ano e períodos de extremo déficit hídrico, bem como às temperaturas entre 9° C e 50° C, aos solos ácidos, à salinidade, toxicidade e baixos índices de nutrientes do solo;
- As touceiras plantadas vão fechando os vazios entre elas, pois uma planta cresce em direção à outra (biotactismo positivo) formando a barreira vegetal viva, ao contrário da maioria dos capins.

Outras vantagens desta gramínea são não produzir frutos, fato que evita atrair animais para as proximidades da pista, não formar obstáculos rígidos o que não compromete a segurança da pista, e apresentar raízes múltiplas que penetram no solo até 5m de profundidade, criando também uma barreira subterrânea de elevada resistência para dificultar a travessia de animais com estratégias de escavação.

O plantio deve ser feito margeando a cerca (entre a cerca e a pista) em toda a extensão da mesma e em covas espaçadas de 10 cm a 15 cm. Quanto ao restante da área da faixa de domínio recomenda-se conservar as gramíneas indicadas no projeto de revegetação da obra.

Ressalta-se que para definir a espécie vegetal associada à cerca foram analisados vários critérios como, resistência a pragas, doenças, déficit hídrico, variações bruscas de temperaturas, fogo (queimadas), alagamentos e pastoreio, considerou-se também o baixo custo, disponibilidade de mudas no mercado, facilidade de implantação, facilidade de manutenção após o plantio, a forma de propagação natural e a não produção de frutos atrativos para fauna. Espécies nativas tanto de gramíneas como de arbustos também foram avaliadas, no entanto nenhuma obteve todas as características desejadas para essa finalidade.

Apesar de *V. zizanioides* ser a espécie avaliada com os melhores requisitos para barreira vegetal lembramos que não há informações concretas da eficácia da mesma para a função de barreira vegetal para fauna e nem das respostas da espécie as condições climáticas e culturais da região, considerando principalmente os costumes regionais de conduzir o gado em grandes comitivas onde os rebanhos pastam e pisoteiam no limite

da faixa de domínio. Portanto recomendamos que de início seja feito o plantio de barreira vegetal somente em alguns pontos, para avaliação e caso os resultados sejam satisfatórios, deve-se então realizar o plantio nos demais pontos. Caso essa espécie não se adeque as condições da região, recomenda-se o uso da espécie nativa *Phenakospermum guyanense*.

De acordo com Oliveira *et al.* (2012) *P. guyanense* conhecida popularmente como sororoca ocorre em toda a região amazônica, em ambientes ombrófilos, florestas inundáveis, ao longo dos rios e igapós, florestas de terra firme, savanas amazônicas e campinas de areia branca. No decorrer do monitoramento de fauna atropelada observou-se em vários pontos da rodovia aglomerados dessa espécie (*P. guyanense*) formando barreiras bem definidas. Estruturalmente essa espécie apresenta características satisfatórias para a função de barreira vegetal.

**EM BRANCO**



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS ASS.  
Coordenação de Transporte



DESPACHO 02001.018472/2015-29 COTRA/IBAMA

Brasília, 06 de julho de 2015

Ao: Unidade Setorial da Diretoria de Licenciamento Ambiental

Assunto: **Arquiva relatórios referentes ao Licenciamento Ambiental da BR-230**

Encaminho abaixo os seguintes documentos, referentes ao processo 02001.005186/00-17), para arquivamento junto a esse Setorial:

- Parecer Técnico nº 005, Dezembro de 2014 (protocolo 02001002750/15-26);
- Projeto de Plantio Compensatório, Lote 2 (Novo Repartimento - Pacajá/PA), junho de 2013 (protocolo 02001015305/13-64);
- Projeto de Plantio Compensatório, Lote 2 (Novo Repartimento - Pacajá/PA), setembro de 2013 (protocolo 02001023596/13-64);
- Projeto de Plantio Compensatório, Lote Único (Marabá- Itupiranga/PA), novembro de 2013 (protocolo 02001023506/13-35);
- Projeto de Plantio Compensatório, Lote 3 (Placas - Rurópolis/PA), novembro de 2013 (protocolo 02001023506/13-35);
- Projeto de Plantio Compensatório, Lote 2 (Uruará-Placas/PA), setembro de 2013 (protocolo 02001023596/13-64);
- Projeto de Plantio Compensatório, Lote 1 (Medicilândia - Uruará/PA), outubro de 2013 (protocolo 02001023596/13-64);
- Plano de Trabalho de Monitoramento de Fauna, junho de 2013 (protocolo 02001011119/2013-56);
- Plano de Trabalho de Monitoramento de Fauna, trecho Novo Repartimento- Tucuruí, junho 2013 (sem protocolo IBAMA, em CD);
- 2º Relatório Especial de Passagens de Fauna, novembro de 2014 (protocolo 02001023833/2014-78);
- Programa Básico Ambiental BR-230/422/PA, outubro de 2014 (protocolo 02001019244/2014-95);
- Projeto de Plantio Compensatório, Ponte sobre o Rio Araguaia, setembro 2014 (protocolo 02001020778/14-64);
- Projeto de Plantio Compensatório, Trecho Divisa TO/PA até Marabá, trecho Urbano Marabá, Início Lote Único, Lote 1, novembro 2013 (protocolo 02001023506/2013-35);
- Projeto Plantio Comensatório Lote 3 - Pacajá - Anapú/PA, trecho divisa TO/PA (travessia Rio Araguaia) divisa PA/AM (Palmares), subtrecho entroncamento com BR-163



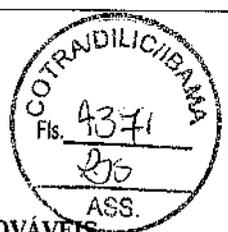
**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**  
**INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS**  
**Coordenação de Transporte**

- (Rurópolis), agosto de 2011 (sem protocolo IBAMA);
- 6º Relatório das atividades do subprograma de afugentamento brando de fauna e do monitoramento do atropelamento de fauna da BR230/422/PA, trecho 01[divisa TO/PA (travessia Rio Araguaia) divisa PA/AM (Palmares), subtrecho entroncamento com BR-163 (rurópolis)] e 02 (BR422/PA entroncamento com Limoeiro do Ajuru), abril de 2013 (sem protocolo IBAMA);
  - 9º Relatório de Acompanhamento dos Programas Ambientais - Relatório Semestral - TOMO I. Programa de monitoramento de fauna, Subprograma de afugentamento e salvamento de fauna (BR 230 STE, Progaia, DNIT), protocolo 02001005110/14-97

*Cristiane Lopes Costa*  
**CRISTIANE LOPES COSTA**  
Analista Ambiental da COTRA/IBAMA



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
Coordenação de Transporte



DESPACHO 02001.018627/2015-27 COTRA/IBAMA

Brasília, 07 de julho de 2015

À: Unidade Setorial da Diretoria de Licenciamento Ambiental

Assunto: **Envio de documentos para arquivo. Processos nº 02001.005186/2000-17; 02001.006809/2006-64 e 02001.005186/2010-17.**

Encaminhamento para arquivamento os seguintes documentos relacionados abaixo:

- ▲ Rodovias BR-230/PA e BR-422/PA - Programa de Levantamento Complementar de Fauna - Atendimento da Condicionante Específica nº 2.18 da LI 825/2011 - Trecho: Divisa TO/PA (início travessia rio Araguaia) - Divisa PA/AM (Palmares) - Processo nº 02001.005186/2000-17;
- ▲ Estudos Concernentes à Pavimentação da BR-163/PA - Plano de Controle Ambiental (PCA) para jazida de extração de cascalho, km 10 da rodovia BR-230/PA - Protocolo nº 02001.034839/2012-17 - Processo nº 02001.006809/2006-64;
- ▲ Rodovia BR-230/PA - Relatório de Vistoria Técnica dos Passivos Ambientais - Trecho: Altamira-Medicilândia - Protocolo nº 02001.059773/2011-89 - Processo nº 02001.005186/2010-17.

  
**RICARDO CAMPOS DA NÓBREGA**  
Analista Ambiental da COTRA/IBAMA

**EM BRANCO**



DESPACHO 02001.018658/2015-88 COTRA/IBAMA

Brasília, 07 de julho de 2015

A: Unidade Setorial da Diretoria de Licenciamento Ambiental

Assunto: **Arquivamento de material**

**Autopista Fernão Dias BR 381 / MG**

- RCA parágrafo Implantação de 3ª Faixa between OS Km 41 e 49
- CONCLUSÃO Relatório de Obras - km 19 + 200
- 2º Relatório de Atividades Implantação Praça Mairiporã
- Relatório atendimento condicionantes ASV 466/2010
- Solicitação de ASV parágrafo Obras de Melhoria - 02001.035214 / 2012-64 - 2012/10/09
- Solicitação de ASV parágrafo Recuperação de erosões 02001.056367 / 2012-45 2 vias
- Solicitação de ASV parágrafo Obras de Melhoria - 02001.061622 / 2012-71 - 31/10/12
- Resposta ao questionamento de Inquérito Civil - 02001.022595 / 2013-01 - 28/11/2013
- Cadastro de APPs parágrafo Emissão de ASV vinculada a LO - 02001.019436 / 2013-11 14/10/13

**BR 040 DF / GO / MG - Via 040**

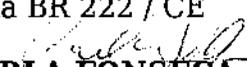
- Inventário florístico Pará como Praças de Pedágio (3 vias)
- Relatório de Enquadramento na Portaria Praça de Pedágio 9
- Anexo 9 - Relatório de Enquadramento na Portaria Praça de Pedágio 9
- Memorial descritivo Trechos prioritários
- Relatório técnico de Enquadramento das 11 Praças de Pedágio (11 volumes)

**BR 230 / PA**

- Solicitação de para ACCT Atendimento As DOS subprogramas de Monitoramento de fauna - 19/06/2013
- Relatório Preliminar das ATIVIDADES DE fauna - 02001.013919 / 2013-10 - 29/07/2013
- Estudo técnico e Levantamento fotográfico de Pontos Críticos (trecho Que Não Tem Processo de Licenciamento não Ibama - 02.001,015082 / 2013-35 16/08/2013

**BR 222 / CE**

- PBA - Flora - Duplicação da BR 222 / CE

  
**CARLA FONSECA DE AQUINO COSTA**



**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**  
**INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS**  
**Coordenação de Transporte**

Analista Ambiental da COTRA/IBAMA



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
Coordenação de Transporte



DESPACHO 02001.018812/2015-11 COTRA/IBAMA

Brasília, 08 de julho de 2015

À: Unidade Setorial da Diretoria de Licenciamento Ambiental

**Assunto: Arquivamento de material**

Encaminho abaixo os seguintes documentos, referentes ao processo da BR-230/PA 02001.005186/2000-17, para arquivamento junto a esse Setorial:

- Quarto relatório trimestral de acompanhamento dos programas ambientais Rodovia BR-230/422/PA, protocolo 02001.000417/13-11, 09/11/13;
- Programa básico ambiental - PBA BR-230/422/PA, protocolo 02001.005717/2013-9, 03/04/13;
- 3º Relatório do programa de monitoramento de flora da BR-230/422/PA, 02001.005719/13-85, 03/04/13;
- 5º Relatório trimestral de andamento dos programas ambientais tomo I e II, protocolo 02001.008795/13-42, 17/05/13;
- Programa de levantamento complementar de fauna nas rodovias Br-230/PA e BR-422/PA, protocolo 02001.001159/13-90, 22/01/13;
- 7º Relatório de andamento dos programas ambientais, protocolo 02001.017944/13-64, 24/09/13;
- 4º Relatório do programa de controle da qualidade da água/Monitoramento dos recursos hídricos, protocolo 02001.061616/12-04, 31/10/12;
- Quinto Relatório do programa de controle da qualidade da água / monitoramento dos recursos hídricos rodovias BR-230/422/PA, protocolo 02001.000378/13-50, 08/01/13;
- 1º Relatório do programa de controle da qualidade da água / monitoramento dos recursos hídricos, protocolo 02001.000040/12-19, 05/01/12;
- Ofício nº 1806/2012/CGMAB/DPP, protocolo 02001.061739/2012-55, 07/11/12, com anexo;
- Relatório de controle ambiental - RCA e Plano de controle ambiental - PCA, protocolo



**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**  
**INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS**  
**Coordenação de Transporte**

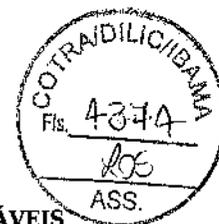
02001.030576/12-69, 29/06/12;

- 2º Relatório do programa de controle da qualidade da água / monitoramento dos recursos hídricos, protocolo 02001.026000/12-05, 01/06/12.

**DANIEL SANTOS PINHO**  
Analista Ambiental da COTRA/IBAMA



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
Coordenação de Transporte



DESPACHO 02001.019008/2015-50 COTRA/IBAMA

Brasília, 09 de julho de 2015

A: Unidade Setorial da Diretoria de Licenciamento Ambiental

**Assunto: Arquivamento de estudos referentes ao licenciamento ambiental das rodovias BR230 (processo 5186-00) e BR174 (processo 0832-96) e Ponte sobre o Rio Oiapoque (3221/2003-14)**

Solicito o arquivamento de estudos referentes ao licenciamento ambiental das rodovias BR230 (processo 5186-00), BR174 (processo 0832-96) e da Ponte sobre o Rio Oiapoque (3221/2003-14):

- BR 230:
- Br 230: Escritura Pública (protocolo 02001023613/12-82);
- Plano de Controle Ambiental, Pedreira, Britador e Usina de Asfalto para pavimentação da BR 230, lote 4, maio de 2012 (protocolo 02001023613/12-87);
- Atendimento às Condicionantes Específicas da LI nº 732/2010 (protocolo 02001034844/12-11);
- Declaração SEMMAT, maio de 2012 (protocolo 02001030576/12-69);
- Autorização para exploração, Jazida CAVA (Osvaldo Benedito dos Santos), junho de 2012 (protocolo 02001034547/12-76);
- Relatório de Controle Ambiental, Jazida de areia e cascalho laterítico para pavimentação da BR 230, lote 4, julho de 2012 (protocolo 02001034547/12-76);
- BR 174
- Projeto Final Monitoramento de Fauna e Flora e elaboração de plano de recuperação de áreas degradadas, reserva indígena Waimiri Atroari, trecho Divisa MT/AM- divisa AM/RR, março de 2013, protocolo 3041;
- Projeto Final Monitoramento de Fauna e Flora e elaboração de plano de recuperação de áreas degradadas, reserva indígena Waimiri Atroari, trecho Divisa AM/RR - Divisa Brasil/Venezuela, março de 2013, protocolo 3041
- Projeto Final Monitoramento de Fauna e Flora e elaboração de plano de recuperação de áreas degradadas, reserva indígena Waimiri Atroari, trecho Divisa MT/AM- divisa AM/RR, setembro de 2007;
- Projeto Final Monitoramento de Fauna e Flora e elaboração de plano de recuperação de áreas degradadas, reserva indígena Waimiri Atroari, trecho Divisa AM/RR - Divisa Brasil/Venezuela, setembro de 2007;
- Relatório do Projeto/ Minuta, trecho Divisa MT/AM- divisa AM/RR, maio de 98;
- Projeto Final, Monitoramento de Fauna e Flora e Elaboração de plano de recuperação de



**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**  
**INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS**  
**Coordenação de Transporte**

- áreas degradadas, orçamentos, reserva indígena Waimiri Atroari, trecho Divisa MT/AM-divisa AM/RR;
- Plano de Reabilitação ambiental de áreas degradadas da BR-174, DER-RR, dezembro de 2000;
  - Documentos para Regularização IN nº 2, BR 174/MT, setembro de 2010;
  - Relatório Ambiental para Solicitação de LO Corretiva, PROFAS, março de 2010;
  - Levantamento e estudo do passivo ambiental nas rodovias federais. Projeto Executivo para a reabilitação das áreas degradadas da BR 174, ocorrências emergenciais. Volume 2, desenhos, abril de 2004.
- 
- Ponte Internacional sobre o Rio Oiapoque: Projeto de Plantio Compensatório, agosto de 2010.

*Cristiane Lopes Costa*

**CRISTIANE LOPES COSTA**  
Analista Ambiental da COTRA/IBAMA



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
Diretoria de Licenciamento Ambiental  
Coordenação de Transporte  
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09566 Brasília - DF  
CEP: 70818-900 e (61) 3316-1071  
www.ibama.gov.br



OF 02001.007452/2015-22 COTRA/IBAMA

Brasília, 09 de julho de 2015.

À Senhora  
Angela Maria Barbosa Parente  
Coordenadora-Geral Substituta da Dnit/Cgmab  
SAN Quadra 3 Lote A Ed. Núcleo dos Transportes  
BRASILIA - DISTRITO FEDERAL  
CEP.: 70040902

**Assunto: BR-230/PA, Div.TO-PA - Rurópolis: supressão vegetação por terceiros na faixa de domínio**

Senhora Coordenadora-Geral Substituta,

Em atenção ao licenciamento ambiental das obras de pavimentação da BR-230/PA, Div. TO/PA - Rurópolis, com extensão de 984 km, venho antecipar questões emergenciais identificadas durante vistoria realizada por equipe da COTRA/IBAMA no período de 28 de junho a 02 de julho de 2015 (vide Anexo fotográfico), para a tomada de providencias.

Sendo identificada supressão de vegetação nos limites da faixa de domínio para a instalação de linhas de transmissão ou ampliação da rede elétrica, em vários trechos e lotes em obras, identificada como de responsabilidade de contratadas pela empresa estadual Centrais Elétricas do Pará S/A - CELPA, observou-se que essas atividades estão sendo executadas em desacordo com as condições definidas na Licença de Instalação nº 825/2011, renovada em 30/01/2015, e na Autorização de Supressão Vegetal nº 716/2012, renovada em 12/05/2015, caracterizando danos ao ambiente limítrofe (não aproveitamento do material lenhoso, descarte inadequado da cobertura vegetal, assoreamentos de corpos hídricos etc) e às obras em execução.

Saliento que a LI e ASV citadas autorizam apenas supressão, movimentação de terra e atividades inerentes às obras de pavimentação da rodovia nos limites da sua faixa de domínio, desde que cumpridas suas condições estabelecidas e as orientações definidas nos estudos ambientais que fundamentou o processo de licenciamento ambiental.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
Diretoria de Licenciamento Ambiental  
Coordenação de Transporte  
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09566 Brasília - DF  
CEP: 70818-900 e (61) 3316-1071  
www.ibama.gov.br

Por isso, entendo que quaisquer outras atividades nesses limites devem ser autorizados formalmente e fiscalizados pelo DNIT, responsável pela dominialidade da rodovia, e que, portanto, responde legalmente por quaisquer danos ambientais ali identificados. Ressalto ainda a necessidade de que essas atividades sigam sendo informadas ao IBAMA nos relatórios semestrais de acompanhamento ambiental das obras, com a indicação das respectivas medidas de controle adotadas.

Dessa forma, solicito em até 10 dias manifestação urgente sobre a existência de autorização de alguma unidade ou setor do DNIT ou de órgão superior que autorize à CELPA o desempenho de atividades na dominialidade da BR-230/PA, com a apresentação do pontos de atividade, de cópia dessa autorização e de eventuais licenças ou autorizações ambientais emitidas, sob pena das sanções cabíveis.

Em tempo, solicito também, em até 20 dias, seja feito o cercamento provisório da área a ser recuperada nas margens do Rio Arataú (coordenadas -3º51'45.79", -50º26'43.72"), em decorrência das obras emergenciais para a instalação de ponte metálica provisória, já retirada, até que o Projeto de Recuperação da Área Degradada seja elaborado, apresentado ao IBAMA em até 60 dias e plenamente executado antes do período chuvoso, restringindo o acesso e impedindo assim a consolidação de eventuais ocupações ou usos da área, antes de sua completa recuperação. O PRAD deve seguir as premissas e orientações presentes na IN IBAMA nº 004, de 13/04/2011, no que couber, e sua execução deve ser acompanhada e monitorada pela equipe de gestão ambiental da obra.

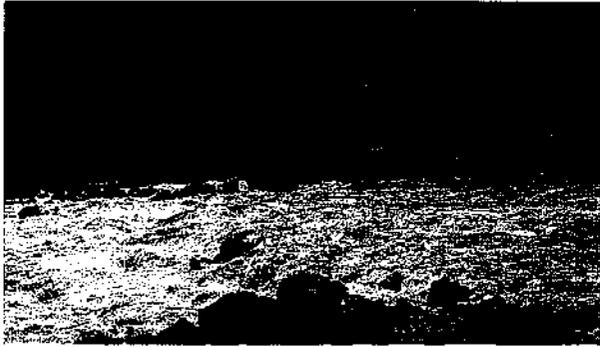
Tão logo realizado o cercamento das áreas, com dimensões mínimas necessárias para a recuperação de cada uma das margens do Rio Arataú, à montante e à jusante do ponto central de intervenção e respeitados os limites das APPs, devem ser instaladas placas com a identificação das ações ali executadas, para melhor esclarecimento à população, conforme previsto no Artigo 5.3 do Anexo da IN IBAMA nº 02/2012, com no mínimo o seguinte texto: "A realização do (nome do projeto) é uma medida (de indenização, de mitigação e/ou de compensação) exigida ao DNIT pelo licenciamento ambiental federal conduzido pelo IBAMA, de acordo com a LI nº 825/2011 e ASV nº 716/2012".

Atenciosamente,

**LARISSA CAROLINA AMORIM DOS SANTOS**  
Coordenadora Substituta da COTRA/IBAMA



## Áreas a serem recuperadas no Rio Arataú



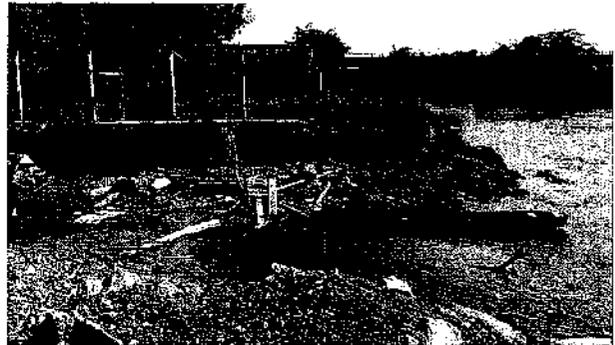
Barramento remanescente em rocha, utilizado para instalação da ponte provisória sobre rio Arataú (coord.  $-3^{\circ}51'45.79''$ ,  $-50^{\circ}26'43.72''$ )



Barramento remanescente em rocha, utilizado para instalação da ponte provisória sobre rio Arataú; ao fundo, margens do rio a ser cercada e recuperada (coord.  $-3^{\circ}51'45.79''$ ,  $-50^{\circ}26'43.72''$ )



Área em APP na margem esquerda do Rio Arataú a ser cercada e recuperada (coord.  $-3^{\circ}51'45.79''$ ,  $-50^{\circ}26'43.72''$ )



Área em APP na margem esquerda do Rio Arataú a ser cercada e recuperada (coord.  $-3^{\circ}51'45.79''$ ,  $-50^{\circ}26'43.72''$ )

## ANEXO FOTOGRÁFICO

Pontos emergenciais identificados em vistoria da COTRA/IBAMA (jun-jul/2015)

### Áreas suprimidas pela CELPA S/A



Área suprimida pela CELPA, sem proteção para controle de processos erosivos e assoreamentos.



Área suprimida pela CELPA, sem adoção das medidas de controle e proteção à flora.



Área suprimida pela CELPA, sem adoção das medidas de controle e proteção à flora e sem destinação adequada do material lenhoso.



Área suprimida pela CELPA, sem destinação adequada do material lenhoso (Lote 2, 3°47'53,51"S, 53°55'01,50"W)



Área suprimida pela CELPA, sem destinação adequada do material lenhoso (Lote 2, 3°47'53,51"S, 53°55'01,50"W)



Acesso a área suprimida pela CELPA, nos limites da faixa de domínio (Lote 2, 3°51'12,91"S, 54°09'40,94"W)

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO	
Documento - Tipo:	Ofício
Nº. 02001.0132	71/2015-35
Recebido em:	13/07/2015
Assinatura	

Diretoria de Planejamento e Pesquisa  
 Coordenação Geral de Meio Ambiente  
 Ofício nº. 1232 /2015/CGMAB/DPP

Brasília, 13 de julho de 2015.

À Sua Senhoria o Senhor  
 Thomaz Miazaki de Toledo  
 Diretor de Licenciamento Ambiental - Substituto/DILIC  
 Instituto Brasileiro do meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA  
 Brasília - DF



**Assunto: BR-230/PA – Encaminha Projeto de Estabilização de Segmentos Colapsados situados no Lote S/D (km 643,60 ao km 728,00)**

Anexo: **1-) Projeto de estabilização de segmentos colapsados – Volume 01**  
**2-) Memorando nº 1536/2015/CGCONT/DIR**

Senhor Diretor,

1. Ao cumprimentá-lo cordialmente, vimos por meio deste encaminhar a V. Sa. o Projeto de Estabilização de segmentos colapsados situados no Lote S/D, compreendido entre Altamira (km 643,60) a Medicilândia (km 728,00).
2. Informo que o Projeto em comento é resultado dos estudos geotécnicos realizados *in loco* no trecho supracitado, que serviram para identificar com precisão as causas dos incidentes registrados no leito estradal da rodovia BR 230/PA, conforme acordado e registrado no Relatório de Vistoria IBAMA nº 009/2015/COTRA/CGTMO/DILIC de 25/05/2014.
3. Ressaltamos que está em tramitação neste DNIT, revisão de projeto inerente ao segmento em análise, e que dentro desta revisão consta a recuperação dos segmentos colapsados.
4. Sem mais para o momento colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente

**Eng<sup>a</sup> Angela Parente**  
 Coordenadora Geral de Meio Ambiente – Substituta

CS.123.1077

A analista Roguini e  
equipe,

Para análise e  
resposta

  
Larissa Carolina Amorim dos Santos  
Coordenadora de Licenciamento de  
Transportes - Substitua  
COTRA/DILIC/BAMA 22.07.15



MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO	
Documento - Tipo: <u>Ofício</u>	
Nº. 02001.01354/3/2015-05	
Recebido em: 16/07/2015	
<u>[Assinatura]</u>	
Assinatura	

Diretoria de Planejamento e Pesquisa  
 Coordenação Geral de Meio Ambiente  
 Ofício nº 1265/2015/CGMAB/DPP

Brasília, 16 de julho de 2015.

À Sua Senhoria o Senhor  
 Thomaz Miazaki de Toledo  
 Diretor Substituto/DILIC  
 Instituto Brasileiro do meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis  
 Brasília - DF

Assunto: **BR-230/PA: Solicitação de prorrogação dos prazos das condicionantes da ASV n.º 716/2012 (Renovada).**

Senhor Diretor,

- Reportando-nos à ASV n.º 716/2012, referente à rodovia BR 230/PA (km 0,00 ao km 984,00), renovada por este Instituto em 12/05/2015, vimos solicitar a V Sa. a prorrogação dos prazos para algumas condicionantes, cujos vencimentos estão próximos de expirar.
- Esta solicitação deve-se à necessidade técnica de atendimento das condicionantes, levando-se em consideração os 984 (novecentos e oitenta e quatro) quilômetros de obras de pavimentação da BR-230/PA, e a necessária interação de diversos atores contratados pelo DNIT, por meio de diferentes instrumentos.
- Com base nas justificativas supracitadas, solicitamos, portanto, as seguintes prorrogações de prazos para as condicionantes listadas a seguir:

**Condicionante 2.3:** Solicita-se prorrogação de 60 (sessenta) dias, passando a vencer em 12 de setembro de 2015, para apresentar relatório final das atividades de supressão nos lotes em que as mesmas já tenham sido encerradas.

**Condicionante 2.8:** Solicita-se prorrogação de 90 (noventa) dias, passando a vencer em 12 de novembro de 2015. Este pedido de prorrogação justifica-se pelo fato de que a definição

SAN - Setor Autarquias Norte - Quadra 3 - lote A  
 Edifício Núcleo dos Transportes - Fone: (61) 3315-4000  
 CEP: 70.040-902 - Brasília/DF - www.dnit.gov.br

CS.123.2219

# DNIT

do local de plantio adequado, onde seja possível realizar o acompanhamento por três anos (conforme solicitado pela condicionante 2.9 da ASV 716/2015) é imprescindível para a elaboração do projeto executivo readequado. Cabe ressaltar que o DNIT está em busca dessas áreas. No mês de agosto de 2014 o DNIT enviou ofícios para os municípios interceptados pela rodovia, para o ICMBio, para a SEMA e para o IBAMA questionando se existem áreas de unidades de conservação de domínio público que possam receber os 500 ha necessários para o plantio compensatório da rodovia. No entanto, ainda não houve resposta desses órgãos.

4. Sem mais para o momento, colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,



**Eng.ª Angela Parente**  
Coordenadora-Geral de Meio Ambiente  
(Substituta)

*A analista Raquel,*

*para resposta.*



24107113

**DNIT**

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO	
Documento - Tipo:	<i>Ofício</i>
Nº. 02001.0136	<i>59/2015-36</i>
Recebido em:	<i>17/07/2015</i>
<i>[Assinatura]</i>	
Assinatura	

Diretoria de Planejamento e Pesquisa  
 Coordenação Geral de Meio Ambiente  
 Ofício nº *1276*/2015/CGMAB/DPP

Brasília, *16* de julho de 2015

A Sua Senhoria o Senhor  
 Thomaz Miazak de Toledo  
 Diretor de Licenciamento Ambiental - Substituto  
 Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA  
 Brasília, DF



**Assunto: BR-230/PA –Projetos Geométricos da BR-230/PA e cópia das revisões de projetos em fase de obras em atendimento a condicionante 1.3 da LI nº 825/2011 (Renovada em 30/01/2015)**

**Anexo: 1-) CD-ROM com projetos Geométricos da BR-230/PA e cópia das revisões de projetos em fase de obras**

Senhor Diretor

1. Em atendimento a Condicionante 1.3 da LI nº 825/2011 (Renovada em 30/01/2015) que assim descreve: *“Qualquer alteração das especificações do projeto, ou da finalidade do empreendimento deverá ser precedida de anuência do IBAMA”*, encaminhamos em anexo, mídia digital contendo os projetos Geométricos da BR-230/PA e cópia das revisões de projetos em fase de obras.

2. Sem mais para o momento colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

**Eng.ª Anália Parente**  
 Coordenadora Geral de Meio Ambiente/Substituta

*CS: 1232339*

+ analista Roque,

Para análise e  
manifestação.

AP 24107/15

Larissa Caroline de Jesus dos Santos  
Coordenadora do Departamento de  
Trabalho e Emprego  
COTRABALHO/IBAMA

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLOS	
Documento - Tipo:	<i>Ofício</i>
Nº.	02001.0136.55/2015-58
Recebido em:	17/07/2015
<i>[Assinatura]</i>	
Assinatura	

Diretoria de Planejamento e Pesquisa  
 Coordenação Geral de Meio Ambiente  
 Ofício nº *1268* /2015/CGMAB/DPP

Brasília, 16 de julho de 2015.

À Sua Senhoria o Senhor  
 Thomaz Miazaki de Toledo  
 Diretor de Licenciamento Ambiental - Substituto/DILIC  
 Instituto Brasileiro do meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA  
 Brasília – DF

**Assunto: BR-230/PA – Resposta ao Ofício Nº 02001.007452/2015-22 COTRA/IBAMA**

Anexos: **Ofício Nº 02001.007452/2015-22 COTRA/IBAMA**  
**Ofício Nº 320/2014/SR-PA/DNIT**  
**Memória de Reunião 16/10/2014**  
**Carta da TORC de 10/11/2014**  
**Ata de Reunião 20/11/2015**  
**Memorando SR-DNIT/PA Nº 954/2015**  
**Memorando Nº 101/2015/EPMA/SR-PA/DNIT**  
**Ofício Nº 027/2015/UL Altamira/PA**  
**Carta do Consórcio MAC/VILASA 024/15 de 15/06/2015**  
**Carta do Consórcio MAC/VILASA 036/15 de 15/06/2015**  
**Carta do Consórcio MAC/VILASA 040/15 de 24/06/2015**  
**Carta do Consórcio MAC/VILASA 041/15 de 24/06/2015**

Senhor Diretor

1. Em resposta ao Ofício Nº 02001.007452/2015-22 COTRA/IBAMA recebido em 14/07/2015, e em cumprimento ao prazo estipulado para o atendimento ao descrito no 4º parágrafo do documento em tela, encaminhamos a documentação referente às providências que foram tomadas pelo DNIT em virtude das supressões vegetais realizadas pela CELPA.
2. Está em trâmite desde o dia 16/06/2015, na Superintendência Regional do DNIT no Pará, o processo Nº 50602.00015-15/46 onde estão sendo documentadas todas as providências tomadas sobre a questão em tela. Esta documentação foi encaminhada à Procuradoria Federal Especializada PFE/DNIT/PA onde se aguardam as instruções acerca das próximas providências que deverão ser tomadas.

CS: 1232332 *[Handwritten mark]*



3. As equipes da Gestão Ambiental realizaram um levantamento detalhado de todos os pontos que foram suprimidos irregularmente pela CELPA para subsidiar a PFE na tomada de decisões.
4. Em 02/09/2014, a SR-PA expediu, por meio do ofício N° 320/2014, uma notificação à CELPA solicitando a regularização das obras em execução junto ao DNIT.
5. Em 16/10/2014 foi realizada uma reunião com representantes do DNIT, da CELPA, da Secretaria da Presidência da República e da ETE Construções (empresa responsável pela execução dos serviços demandados pela CELPA) na qual foi exposta, aos responsáveis pelo programa de eletrificação, a necessidade de possuir autorização especial para utilização da faixa de domínio, assim como o atendimento ao recuo entre o eixo da rodovia e os postes ora implantados para não interferir com as obras de pavimentação que ainda se encontram em execução.
6. Em 20/11/2014, uma segunda reunião foi realizada onde foi ratificada a necessidade de atendimento às condicionantes previstas na LI 825/2011 e na ASV 716/2012. Em tempo, foi mencionada também a relevância da implantação dos serviços de eletrificação em prol da comunidade, entretanto, estes devem ser realizados sem prejuízos ambientais às obras de pavimentação da rodovia BR-230/422/PA.
7. O DNIT, por meio da Gestão Ambiental, tem orientado constantemente as construtoras responsáveis pelas obras a registrarem qualquer ação de retirada de vegetação irregular na faixa de domínio da rodovia que esteja sendo realizada por terceiros. A TORC e o Consórcio MAC-VILASA-PAVOTEC, responsáveis pelos lotes 3 e 4, 2 e 3, respectivamente, têm encaminhado cartas informando esse tipo de ação.
8. Em 15/06/2015, a SR-PA encaminhou o Memorando N° 954/2015/SR-DNIT/PA informando, por meio do Memorando N° 101/2015, as ocorrências das atividades de supressão na faixa de domínio, entre os trechos de Uruará e Rurópolis.
9. Em 17/06/2015 a Unidade Local do DNIT de Altamira encaminhou o Ofício N°027/2015 à CELPA acerca da implantação de postes de eletricidade na rodovia BR-230/PA. Este informa à concessionária da necessidade de regulamentação imediata junto à SR-PA na obtenção da devida Autorização Especial para Utilização da Faixa de Domínio para que todos os procedimentos sejam adotados com o acompanhamento e orientação das equipes de meio ambiente e de monitoramento de fauna do DNIT, nos segmentos onde as supressões estão

sendo realizadas e solicita ainda a paralisação das atividades de implantação de postes dentro da faixa de domínio até a regularização do pleito.

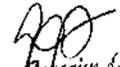
10. Sem mais para o momento, colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

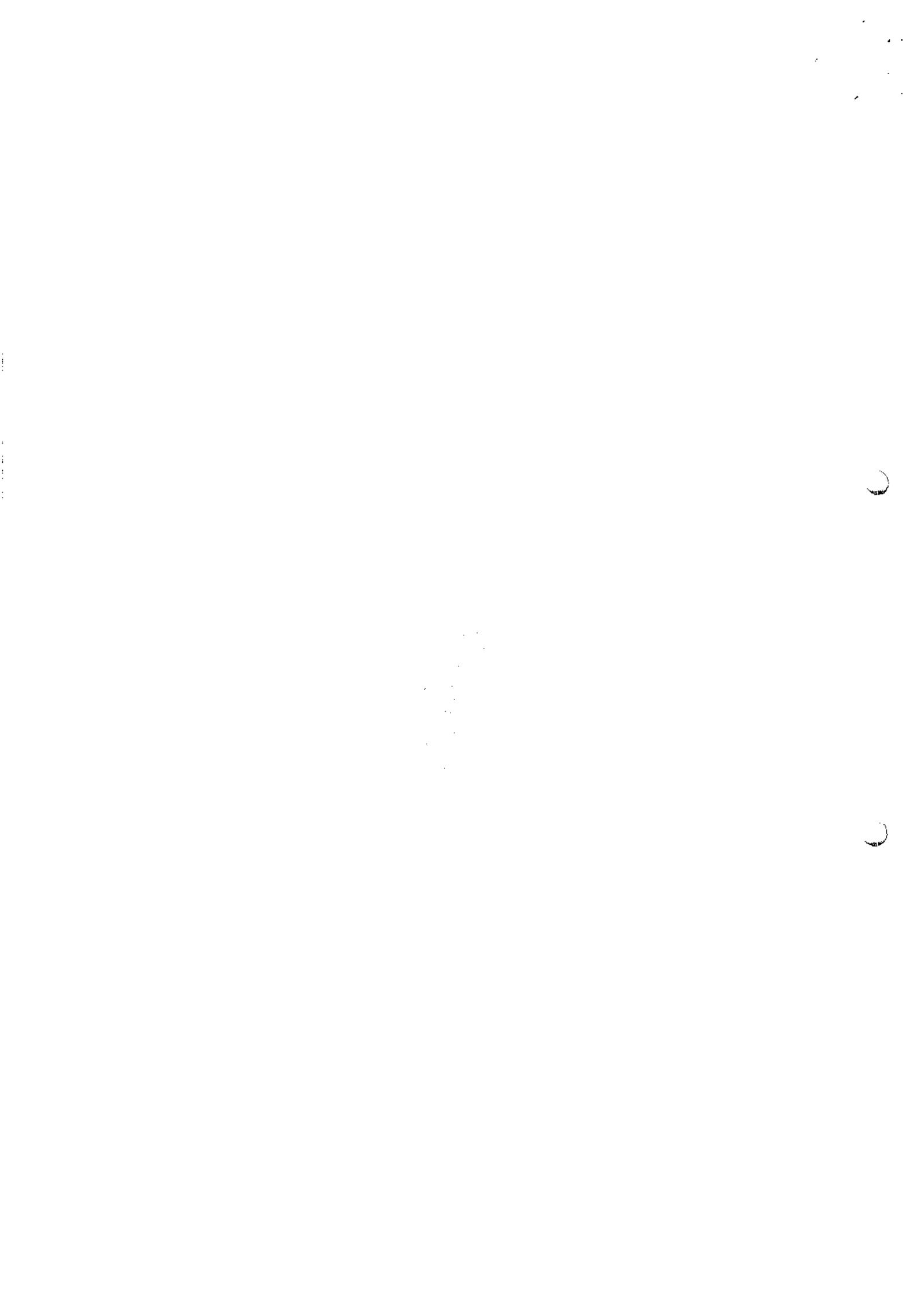
Atenciosamente,

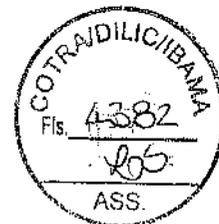


**Eng. Angela Parente**  
Coordenadora Geral de Meio Ambiente - Substituta

A analista Roguel,  
Para análise e  
manuseio.

  
Larissa Carolina Elyorim dos Santos  
Coordenadora de Licenciamento  
Transportes - Substituta  
COTRAJLIC/BAMA





DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES  
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL NOS ESTADOS DO PARÁ/AMAPÁ  
UNIDADE LOCAL DE ALTAMIRA/PA

## MEMORIA DE REUNIÃO

### PARTICIPANTES:

PAULO FONTES - DNIT  
ODIR CAVALCANTE - DNIT  
AVELINO GANZER- SEC.DA PRESIDENCIA DA REPUBLICA  
NILSON FIGUEIREDO- ETE CONSTRUÇÕES  
MAGNO COSTA- ETE CONSTRUÇÕES  
ANGELANDRE- CELPA(CENTRAIS ELÉTRICAS DO PARÁ)

### PAUTA

INTERFERÊNCIA NA EXECUÇÃO DE REDE DE TRANSMISSÃO PARALELA  
RODOVIA BR 230.

### DATA E LOCAL

16/10/2014, NA UNIDADE LOCAL DO DNIT EM ALTAMIRA.

### DESCRIÇÃO SUSCINTA DA REUNIÃO

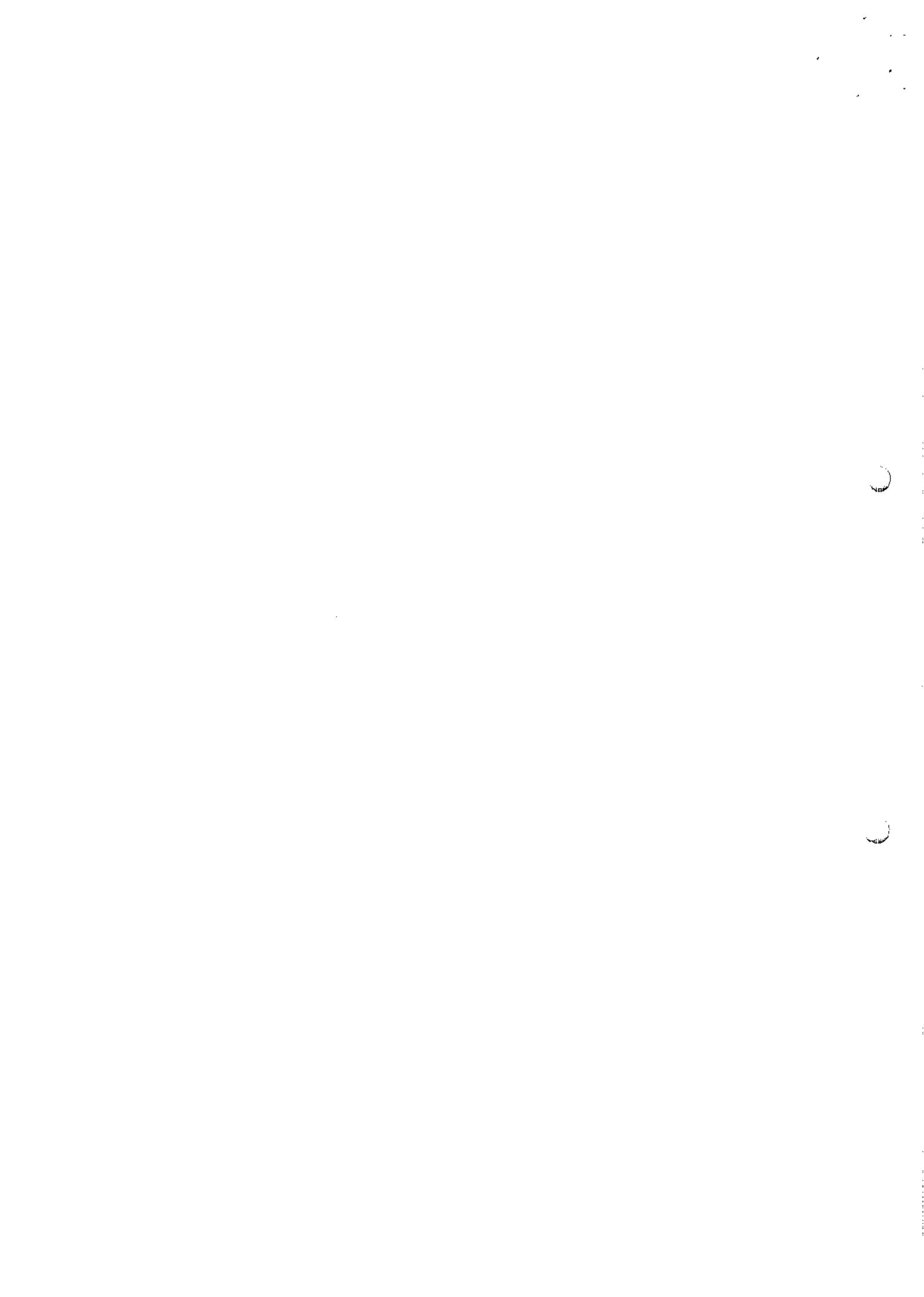
Os representantes da CELPA e da empresa ETE construções, apresentaram o programa de construção e ampliação das redes de distribuição de energia ao longo da rodovia transamazônia, rede esta que se distribui em faixas paralelas a BR 230.

Na oportunidade o DNIT expos as seguintes interferências causadas pelas obras de ampliação das redes alimentadoras:

Nos trechos pavimentados, a empresa ETE, encontra-se deteriorando o pavimento e os dispositivos de drenagem recém executados assim como abrindo frentes de supressão vegetal sem alguma ASV, nos domínios da união federal, nos segmentos compreendidos entre os municípios de Anapú e Pacajá (km 388,00 ao km493).

Nos Trechos não pavimentados, a empresa ETE, encontra-se executando implantação de posteamento em posição próxima a faixa de rolamento existente, fato este que, quando da execução de implantação da rodovia estes(postes) precisarão ser removido causando interferência nas obras da rodovia, assim como abrindo frente de supressão vegetal sem alguma ASV, nos domínios da união federal, nos segmentos compreendidos entre os municípios de Medicilândia e Rurópolis(km 728,00 ao km 998,00).

Fora mencionado aos presentes da necessidade de apresentação junto ao DNIT para execução dos serviços "autorização especial para utilização de faixa de





DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES  
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL NOS ESTADOS DO PARÁ/AMAPÁ  
UNIDADE LOCAL DE ALTAMIRA/PA

domínio que precisa ser protocolado e analisado pelo setor de operações rodoviárias na superintendência regional, sediado em Belém.

Fora alertado também dos prejuízos ao erário público quanto à deterioração do patrimônio público, que é de responsabilidade de quem os executa, no caso a Rede CELPA e a empresa ETE.

A concessionária CELPA, informou da dificuldade quanto às cercas executadas pelos colonos, sendo que as mesmas interferem para locação adequada do poste ao limite da faixa de domínio (40m a partir do eixo).

CONCLUSÃO

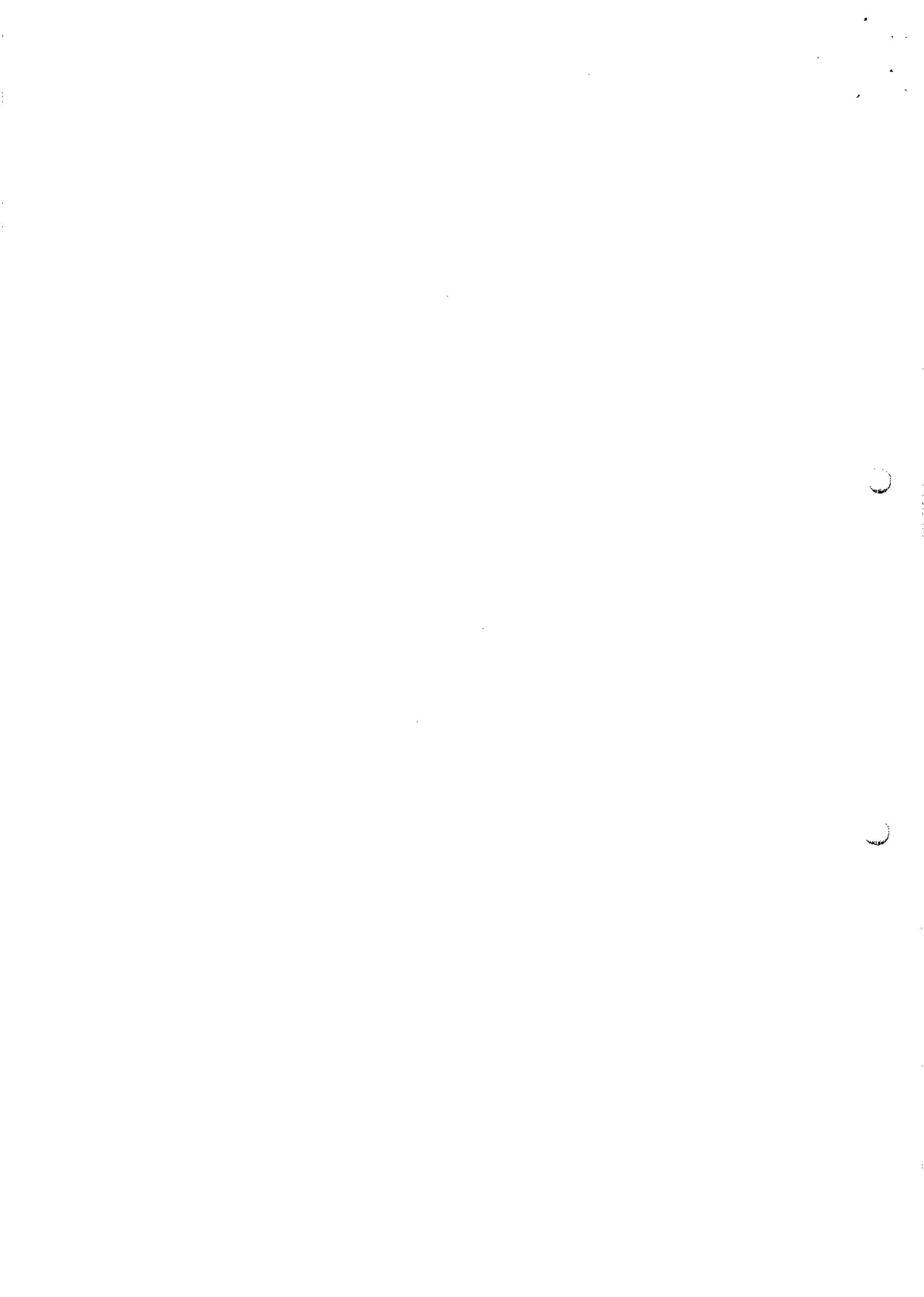
O Dnit solicitou da empresa executora das obras de implantação da rede cronograma e projeto para poder encaminhar ao setor de operações rodoviárias.

A empresa ETE solicitou cópia dos projetos de implantação para poder readequar as frentes de serviços de modo a não interferir nas obras de implantação da BR 230

A empresa ETE se comprometeu a recuperar todos os passivos causados aos trechos, conforme orientação do DNIT.

A secretaria da presidência se prontificou a interceder juntos aos moradores limítrofes a rodovia, para autorização de locação da rede, caso a cerca esteja em local inadequado.

A CELPA solicitou ao DNIT relação de documentação para protocolo junto a SR (superintendência regional) a autorização especial para utilização de faixa de domínio.



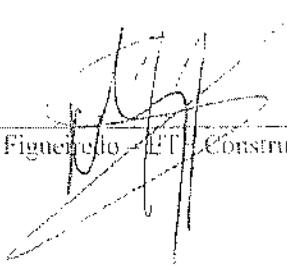


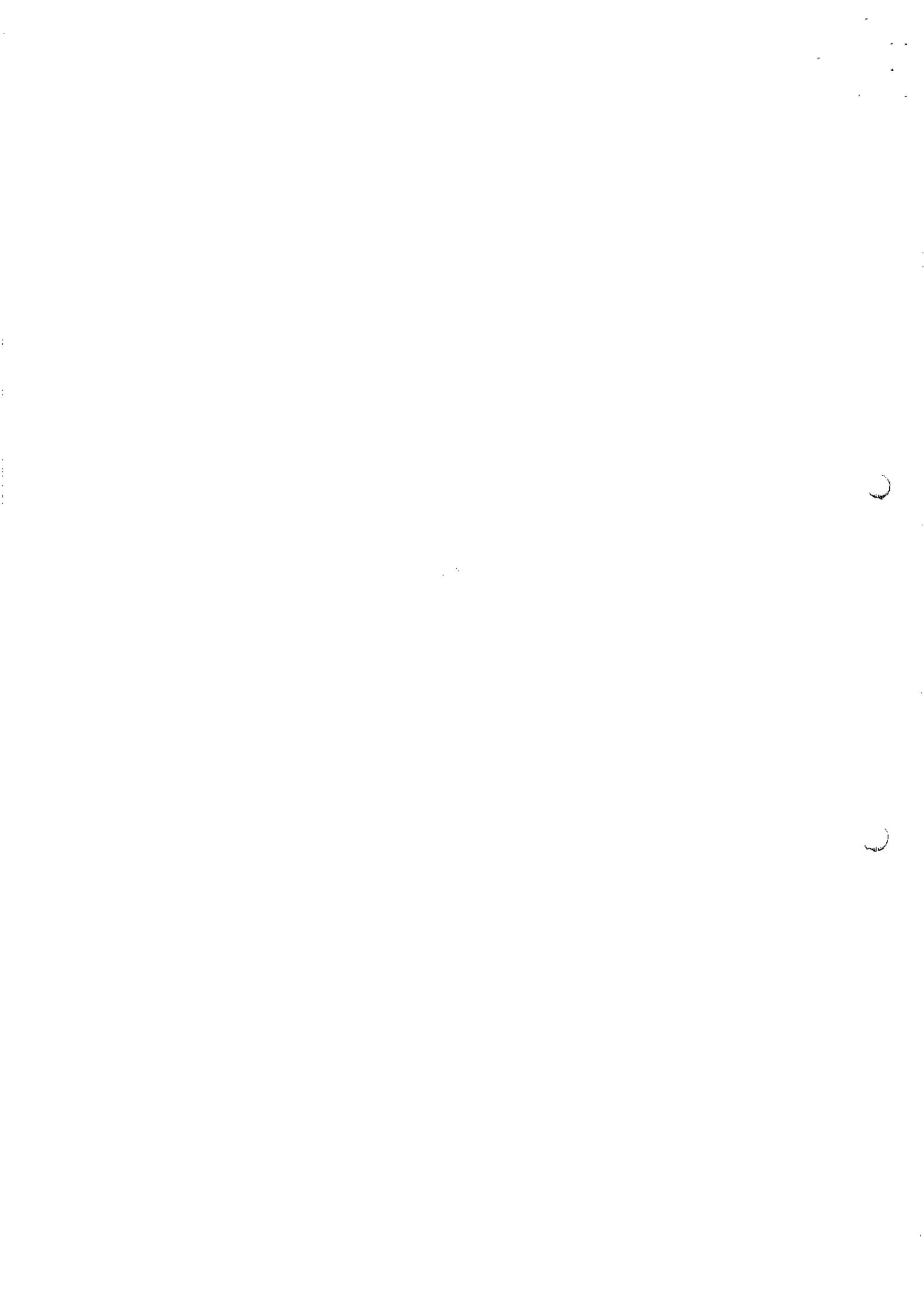
# DNIT

## ATA DE REUNIÃO

Em 20 de novembro de 2014, às 9h na Sede da Unidade Local DNIT/Altamira, reuniram-se o Eng<sup>o</sup> Jaíro de Jesus Rabelo, Analista de Infraestrutura da UL Altamira, o Sr Nilson Figueiredo, juntamente com sua equipe de segurança do trabalho e ambiental, representantes da empresa ETE Construções, responsável pelas obras de implantação dos postes para o programa de ampliação da rede elétrica ao longo da Rodovia BR-230/PA. O diálogo iniciou-se com a enumeração dos serviços que estão sendo realizados pela ETE Construções na Faixa de Domínio da rodovia sem a observância dos métodos executivos os quais estão obstruindo e danificando o sistema de drenagem da rodovia além de realizar supressão da vegetação sem a devida Autorização, conforme relatados nas Cartas do Consórcio Ambiental BR-230/422/PA n<sup>o</sup> 132/2014 (10 de outubro), 133/2014 (10 de outubro) e 135/2014 (23 de outubro) e Carta S04, de 10 de novembro, na empresa responsável pelas obras de pavimentação Tere Terraplenagem e Construções. Esta Unidade ressaltou que já foi realizada uma reunião em 16/10 (conforme Memória de Reunião), na qual foram elegerados os procedimentos para a continuidade dos trabalhos, da necessidade de se obter junto ao DNIT a *Autorização Especial para a Utilização da Faixa de Domínio*. Foi ressaltado ainda que já foi expedida Notificação à rede Celpa (Responsável pelo Programa Luz para Todos) através do Ofício 320/2014, de 02 de setembro, da Superintendência Regional do DNIT/PA. Ademais, esta Unidade mencionou sobre a relevância dos serviços de eletrificação que estão sendo desenvolvidos neste programa em prol das comunidades, porém que estes devem se dar sem prejuízos às obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia em questão, a qual detém os licenciamentos necessários e prima pelo atendimento às suas condicionantes. Destarte, a ETE comprometeu-se a reparar os dispositivos danificados e ficou agendada uma vistoria a campo juntamente com a equipe deste DNIT para as constatações aqui descritas.

  
\_\_\_\_\_  
Eng<sup>o</sup> Jaíro de Jesus Rabelo - DNIT/Altamira

  
\_\_\_\_\_  
Nilson Figueiredo - ETE Construções





# DNIT

Superintendência Regional nos Estados do Pará

Ofício nº 220/2014/SR-PA/DNIT

Belém, 02 de Setembro de 2014

À

Sr. Anjelandre Quaresma

Responsável pelo Programa Luz para Todos

End: Rod. Augusto Montenegro, Km 2,5 - Coqueiro - Belém/PA - CEP: 66623-010

Fone: (91) 32161309 - (01) 32928885

83249142

C/C: Supervisão de Operações Rodoviárias

Assunto: BR-230/PA - Supressão Vegetal na Faixa de Domínio na BR-230/PA no trecho Uruará-Rurópolis

Anexos: Carta nº 015/2014/R-Consórcio Ambiental BR-230/422/PA com Relatório da Supressão realizada na faixa de domínio da Rod. BR-230/PA, Instrução de Serviço/DG nº 06 de 19/05/2008.

1. Trata-se de Carta nº 015/2014/R-Consórcio Ambiental BR-230/422/PA, responsável pela Supervisão e Gerenciamento Ambiental das obras de pavimentação da Rod. BR-230/422/PA em execução pelo DNIT, dirigida ao Supervisor da Unidade Local/DNIT/Altamira/PA, relatando sobre supressão de vegetação (arbustos e árvores de grande porte) na faixa de domínio da BR-230/PA no dia 22/07/2014, executada por terceirizada da CELPA para instalação de rede de transmissão de energia, conforme Relatório Fotográfico em anexo.
2. Esclarecemos que trata-se de rodovia federal sob jurisdição do DNIT, órgão que detém a Autorização de Supressão de Vegetação - ASV nº 716/2012 expedida pelo IBAMA exclusivamente para as obras de pavimentação da Rod. BR-230/422/PA e, que a supressão de vegetação realizada pela CELPA foi executada sem prévio conhecimento ou autorização do DNIT, em desacordo com a ASV nº 716/2012/IBAMA, com a norma DNIT 070/2005 - PRO - Condicionantes ambientais das áreas de uso da obras - Procedimento, artigo 5.2.2 Condicionantes ambientais específicos, alínea f: "Para os espécimes vegetais com DAP > 10cm fazer o corte seletivo com moto-serra e proceder ao empilhamento da madeira para posterior transporte" e com o Manual de Procedimentos para Permissão Especial de Uso das Faixas de Domínio e com a Instrução de Serviço/DG nº 06 de 19/05/08.
3. De tudo exposto, vimos NOTIFICAR a Rede CELPA para que regularize URGENTE a situação ora relatada, devendo solicitar as autorizações para a implantação de redes de transmissão ou distribuição de energia elétrica em faixa de domínio de rodovia federal junto à Supervisão de Operações Rodoviárias do DNIT/PA, considerando que os procedimentos executados pela Rede

Superintendência Regional nos Estados do Pará e Amapá  
BR-316/PA, Km 0, s/n. Capanhena, CEP: 65545-000  
Fone: (91) 3256-2513/2619 - FAX: (91) 3256-2617

**EM BRANCO**



# DNIT

Superintendência Regional nos Estados do Pará

CELPA, são passíveis de sanções do IBAMA ao DNIT tais como o cancelamento da ASV nº 716/2012, multas ou o cancelamento da Licença Ambiental das obras de pavimentação da rodovia BR-230/422/PA com paralisação das obras.

4 informamos ainda que o Manual de Procedimentos para Permissão Especial de Uso das Faixas de Domínio está disponível no site <http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodovias/faixa-de-dominio>

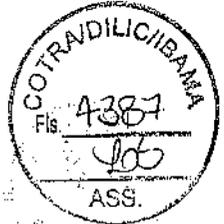
Estamos à disposição para maiores esclarecimentos.

Atenciosamente,

  
João Cláudio Correia da Silva Junior  
SuperIntendente Regional DNIT/PA



50602000715-15/46



Memorando SR-DNIT/PA Nº 101/2015

Belém, 11 de junho de 2015.

À Procuradora Federal Especializada, em exercício no DNIT-PA/AP  
SILVIA REGINA M. SAMPAIO

Assunto: Supressão na Faixa de Domínio – Trecho Uruará – Ruropolis –  
BR-230/PA

Cumprimentando-a cordialmente, encaminhamos para conhecimento e apreciação o Memorando nº 101/2015/EPMA/SR-PA, que trata sobre a supressão vegetal ocorrida de forma irregular e executada por empresa terceirizada da CELPA na BR-230/PA.

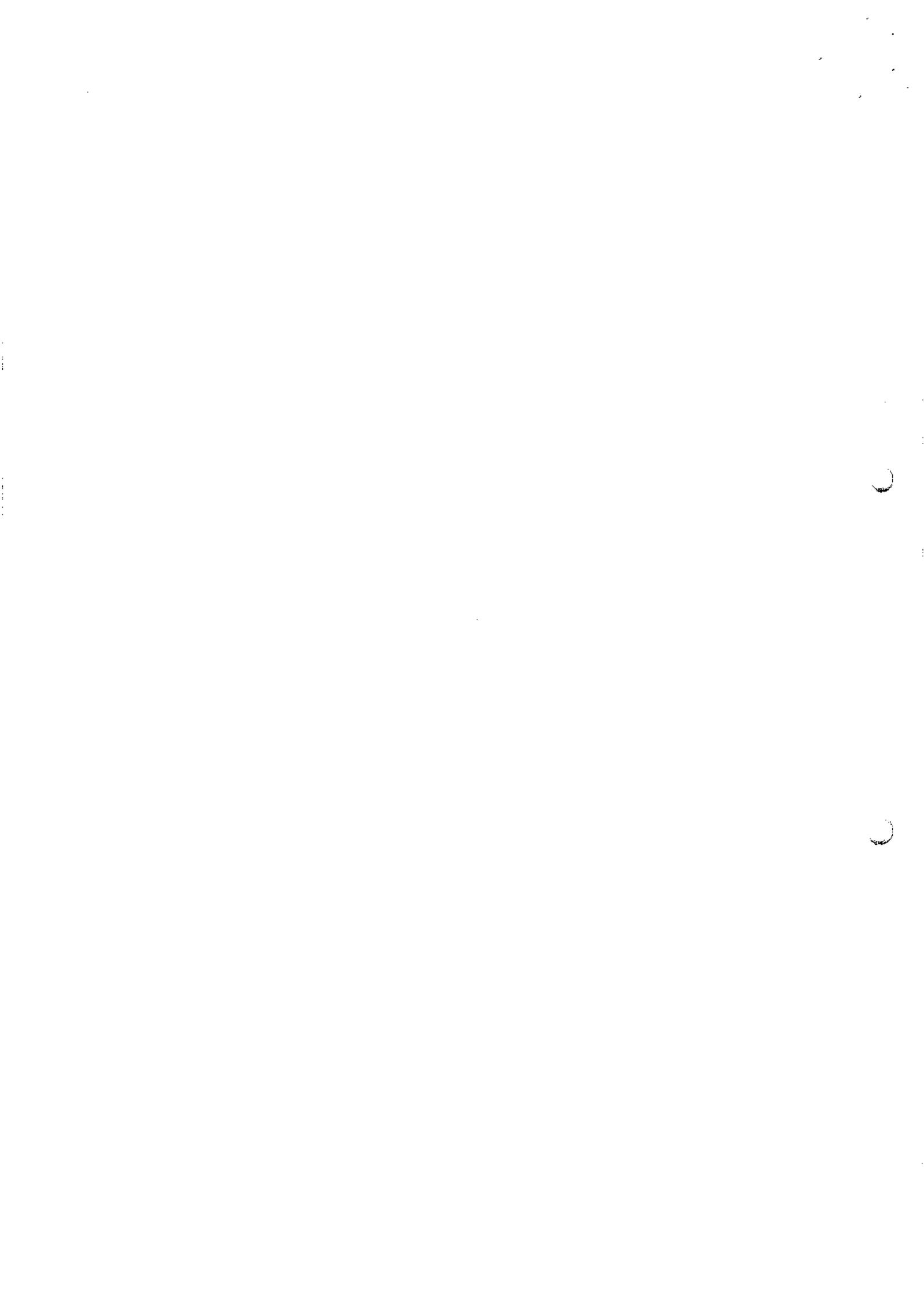
Atenciosamente,

Eng.º João Cláudio Cordeiro da Silva Júnior  
Superintendente Regional  
DNIT-PA

DNIT-SR/PA/AP  
Área de comunicações e Arquivo  
RECEBIDO  
Em 12/06/2015  
Por: [Signature]

Recibido: 12/06/2015  
[Signature]

Edilson Rodrigues Dantas  
Assistente Administrativo  
- Matr. 1379034



50502000715-15/15

# DNIT

Superintendência Regional no Estado do Pará



Memorando 101/2015/EPMA/SR-PA/DNIT

Belém, 05 de Junho de 2015

Ao

Eng. Eurival Cunha

Chefe do Serviço de Engenharia

**Assunto: BR-230/PA – Supressão Vegetal na Faixa de Domínio na BR-230/PA no trecho Uruará-Rurópolis**

Anexos: Memorando nº 2730/2014/CGPERT/DIR; Memorando nº 1849/2014/CGMAB/DPP; Carta nº 114/2014 – Consórcio Ambiental BR-230/422/PA; Ofício nº 320/2014/SR-PA/DNIT; Carta nº 015/2014/R-Consórcio Ambiental BR-230/422/PA com Relatório de Supressão realizada na faixa de domínio da Rod. BR-230/PA; correio eletrônico da SR/PA à UL/Altamira de 19/11/2014; Memorando nº 134/2014/EPMA/SR-PA/DNIT; Memorando nº 295/2014 da UL/Altamira.

Trata-se de Memorando nº 2730/2014/CGPERT/DIR, onde a CGPERT/DIR solicita seja informada sobre as providências adotadas em relação à supressão de vegetação ocorrida de forma irregular executada por empresa terceirizada da CELPA conforme relatoço Memorando nº 1849/2014/CGMAB/DPP e Carta nº 114/2014 – Consórcio Ambiental BR-230/422/PA.

Informamos que na época recebemos a Carta nº 015/2014/R-Consórcio Ambiental BR-230/422/PA, responsável pela Supervisão e Gerenciamento Ambiental das obras de pavimentação da Rod. BR-230/422/PA, em execução pelo DNIT, dirigida ao Supervisor da Unidade Local/DNIT/Altamira/Pa, relatando sobre supressão de vegetação (arbustos e árvores de grande porte) na faixa de domínio da BR-230/PA no dia 22/07/2014, executada por terceirizada da CELPA para instalação de rede de transmissão de energia, conforme Relatório Fotográfico em anexo.

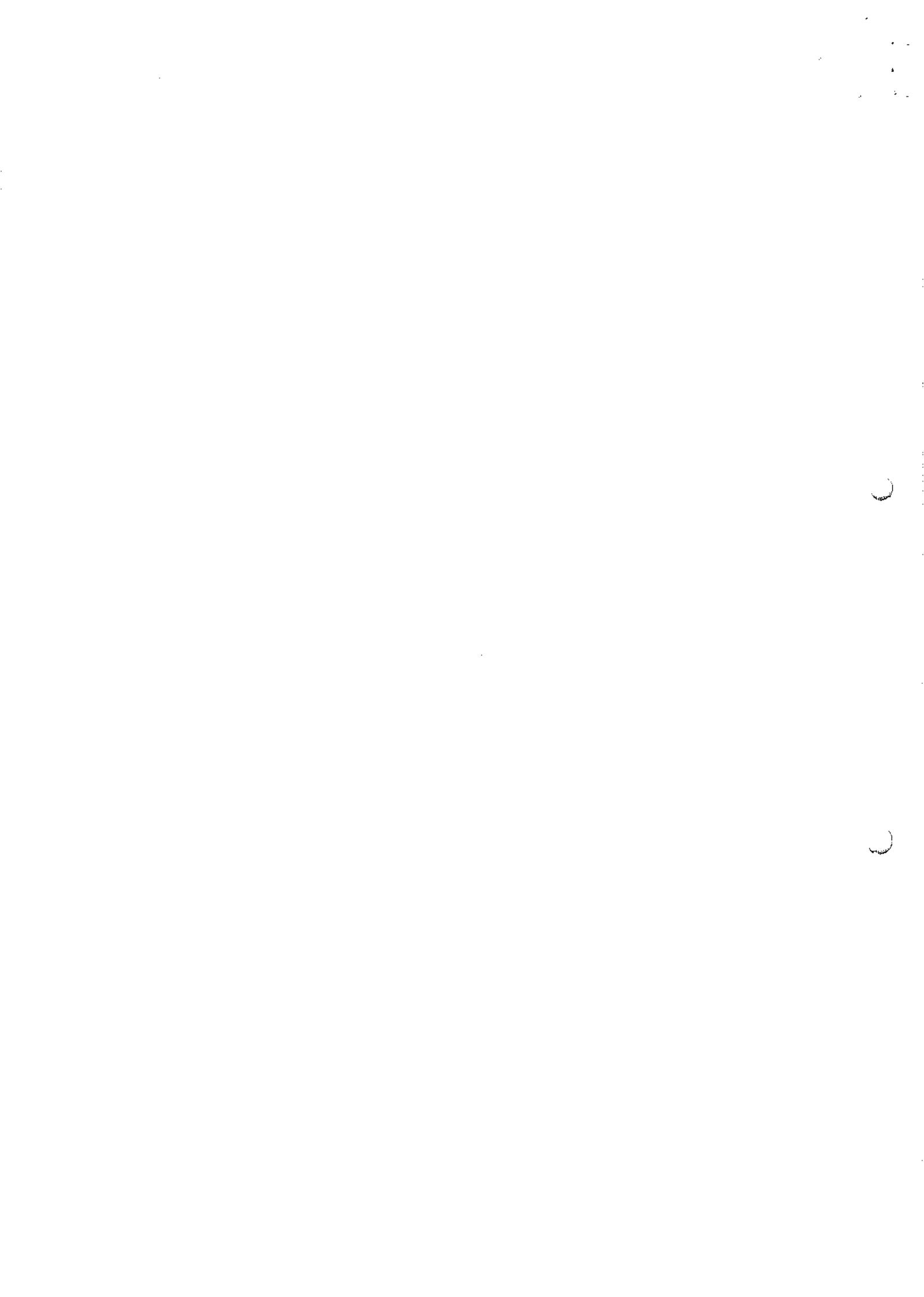
Considerando que o DNIT detém a Autorização de Supressão de Vegetação – ASV nº 716/2012 expedida pelo IBAMA para as obras de pavimentação da Rod. BR-230/422/PA, rodovia federal sob a jurisdição do DNIT, sendo o responsável pelo atendimento de condicionantes desta ASV e que a CELPA realizou supressão de vegetação e instalação de redes de transmissão de energia na faixa de domínio da rod. BR-230/PA sem o prévio conhecimento e autorização do DNIT, a responsabilidade ambiental por procedimentos incorretos realizados pela CELPA poderá acarretar sanções do IBAMA ao DNIT tais como o cancelamento da ASV nº 716/2012 e multas ou o cancelamento da Licença Ambiental das obras de pavimentação da rodovia.

Do exposto, na época, orientamos através do Memorando nº 134/2014/EPMA que fosse encaminhado Ofício à CELPA com cópia à Supervisão de Operações Rodoviárias notificando a CELPA

RECEBIDO 05/06/2015

Sup. de Eng. Rodoviária  
DNIT/PA/AP

Superintendência Regional no Estado do Pará  
BR-216 PA, Km 01, s/n, Castanheira, CEP: 66045-000,  
Estado do Pará 66182-2619 - FAX: (91) 3250 2617



5 0 6 0 2 0 0 0 7 1 5 - 1 5 / 4 6

# DNIT

Superintendência Regional no Estado do Pará



e solicitando providências, tendo sido encaminhado o Ofício nº 320/2014/SR-PA/DNIT, datado de 02/09/2014.

Considerando que em novembro de 2014 ainda não tínhamos resposta da CELPA ou da Supervisão de Operações Rodoviárias e, que ouvimos o relato do Supervisor de Altamira sobre a continuidade das supressões pela CELPA, orientamos via correio eletrônico de 19/11/2014 dirigido ao Supervisor de Altamira que Notificasse a empresa paralisar os serviços com base na Instrução de Serviço/DG nº 003/2006 de 08/09/2006, Instrução de Serviço/DG nº 06 de 19/05/2008, Ordem de Serviço/DG nº 01/2009 e Manual de Procedimentos Faixa de Domínio.

Em resposta, a UL/Altamira nos encaminhou Memorando nº 295/2014 datado de 26/11/2014 informando sobre tratativas decorrentes de reunião ocorrida entre a UL/Altamira em 16/10/2014 e 20/11/2014 para que a terceirizada da CELPA, empresa ETE Construções realizasse a supressão atendendo as condicionantes previstas na ASV nº 716/2012 e que recuperasse os dispositivos de drenagem danificados e que a empresa se comprometeu em atendê-los.

No período mantivemos contato telefônico com o Sr. Anjelandre Quaresma, responsável pelo Programa Luz para Todos, pelos telefones 91 32161309, 91 92928885/83298142 o mesmo havia se comprometido em responder encaminhando ao DNIT as providências necessárias para a regularização da situação, entretanto até o momento não recebemos quaisquer manifestação da CELPA ou da ETE Construções, sendo que entramos em contato com o responsável pela UL/Altamira, Eng. Jairo Rabelo que nos informou que a situação permanece sem atendimento, pelo que sugerimos sejam encaminhados os documentos e os fatos ora relatados à Procuradoria Federal Especializada/PFE/DNIT/PA, para que oriente sobre as providências cabíveis ao fato, com o fim resguardar o DNIT contra quaisquer problemas com o órgão ambiental licenciador da Rod. BR-250-PA-IBAMA.

Atenciosamente

  
Eng. Sérgio L. de Azevedo Rocha  
Analista em Infraestrutura de Transportes  
Matrícula: 4.028-5 / DNIT

**EM BRANCO**



# DNIT

Ofício nº 027/2015/U.L. Altamira/PA

Altamira, 15 de junho de 2015.

À  
Celpa - Centrais Elétricas do Para S.A  
A/C Sr Adones Emanuel Coimbra de Souza

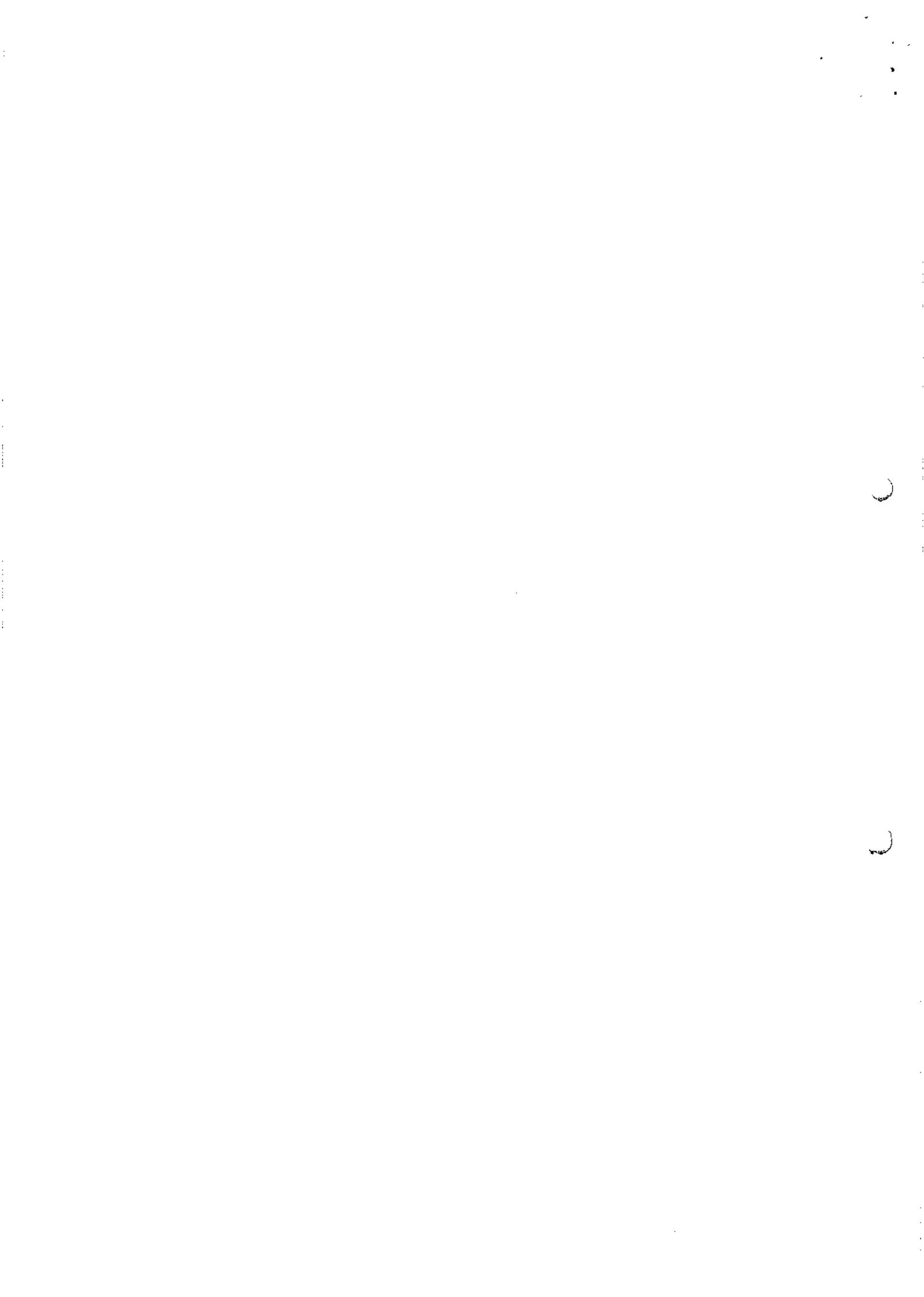
**Assunto: Implantação de Postes de Eletricidade, Rodovia BR-230/PA**

Prezado Senhor,

O DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, responsável pelas obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia BR-230-PA, e detentor da Autorização de Supressão Vegetal (ASV nº 716/2012) e da Licença de Instalação (LI nº 825/2011) do Empreendimento BR-230-PA e, como tal, responsável pelo atendimento às condicionantes ambientais perante o órgão concedente (IBAMA), por quaisquer atividades dessa natureza realizadas dentro da Faixa de Domínio da rodovia.

Em recente vistoria da equipe do Consórcio Ambiental, conforme Carta nº 35/2015, foi constatada a realização de supressão vegetal no segmento de Altamira-Rurópolis, pela empresa subcontratada da CELPA para a implantação dos postes, sem a devida observância dos critérios, incluindo supressão de espécies vegetais protegidas por lei, e sem o devido acompanhamento das equipes de fauna. Sobre esse cenário, informamos que realizamos nas dependências desta Unidade Local DNIT-Altamira, uma primeira reunião em 16/10/2014, com a participação de representantes da empresa executora dos serviços (ETE), da CELPA e da Secretaria da Presidência da República, ocasião em que foram esclarecidos os procedimentos para a execução dos serviços e a necessidade da existência de autorização especial para utilização de faixa de domínio, expedida pelo DNIT. Uma segunda reunião foi realizada em 20/11/2014, também nas dependências desta Unidade DNIT na qual foi reforçada a necessidade da concessionária Celpa obter junto ao DNIT a autorização para os serviços em andamento.

Ressaltamos que esta unidade destaca a relevância dos serviços de eletrificação que estão sendo realizados em prol das comunidades, entretanto que estes não podem, sobremaneira, interferir com as obras que estão em andamento para a pavimentação da rodovia.



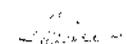


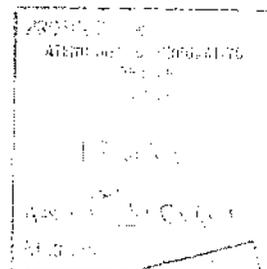
ja que em alguns segmentos os serviços de implantação das empresas construtoras ainda não avançaram e a implantação de postes, sem o acompanhamento da equipe técnica do DNT, poderá implicar a necessidade de adequação/mudança do traçado do projeto Executivo aprovado e assim, prejudicar os trabalhos de pavimentação; deste modo, reiteramos a necessidade de regulamentação da obra junto a Superintendência Regional do DNT-PA, para a obtenção da devida Autorização Especial para utilização da Faixa de Domínio para que todos os procedimentos sejam adotados com o acompanhamento e orientação das equipes de meio ambiente e de linha do DNT nos segmentos onde as supressões estão sendo realizadas. O IBAMA abordou tal assunto em seu último Relatório de Vistoria (Folha em anexo) e informou que os agentes responsáveis pela execução das atividades (Concessionária e empresa) e o DNT, de forma solidária, poderão ser responsabilizados e sofrer sanções cabíveis por eventuais danos ambientais; ademais, lembramos que a CELPA já fora notificada sobre o assunto, conforme Ofício 320/2014-SR/PA, de 02/09/2014 e diante do não atendimento, solicitamos a concessionária a paralisação das atividades de implantação de postes dentro da Faixa de Domínio, até que se obtenha junto ao DNT a autorização retro mencionada para a execução dos serviços.

Em anexo:

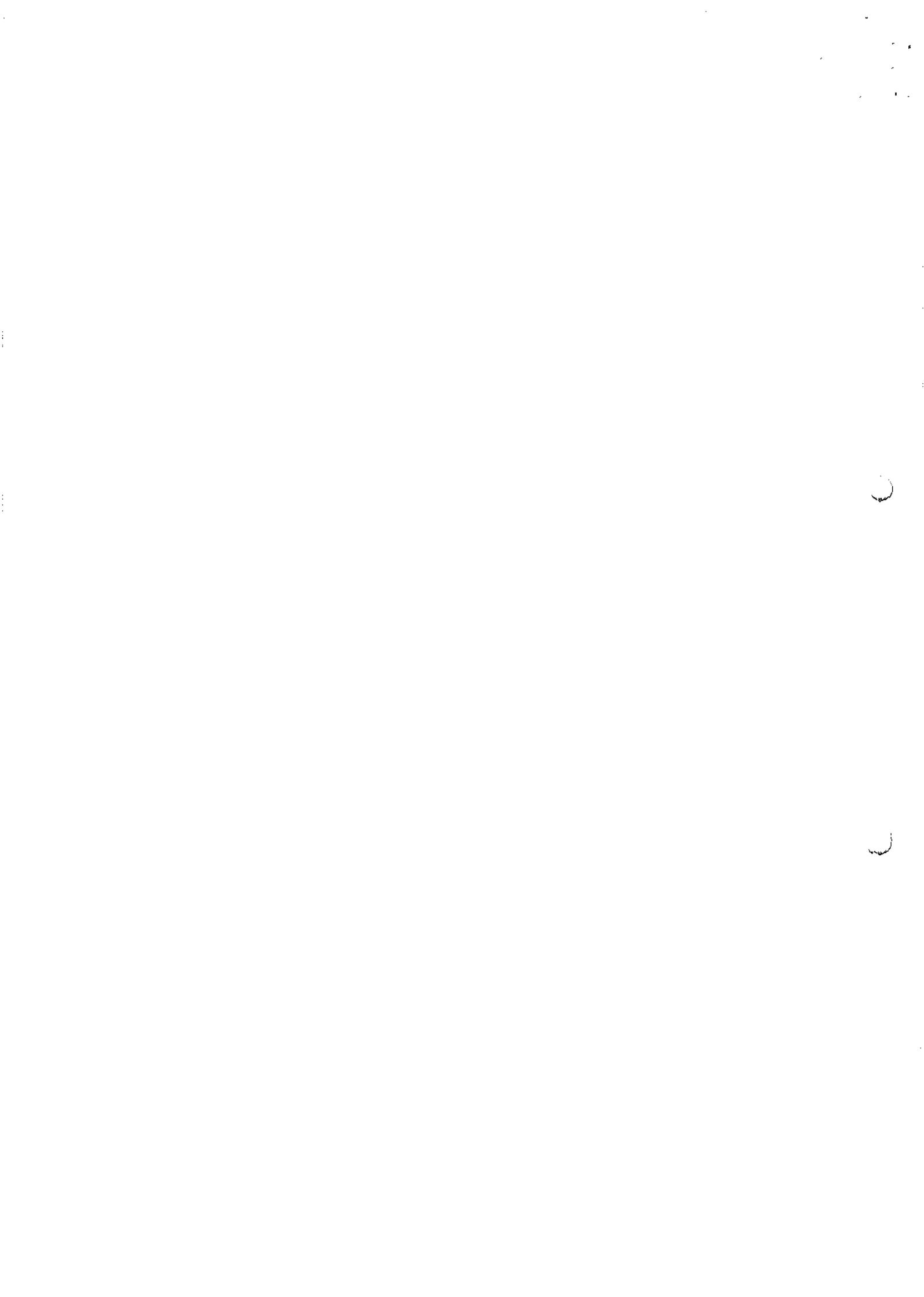
- Memória de Reunião de 16/10/2014;
- Ata de Reunião de 20/11/2014;
- Cartas 135/2014 e 25/2015 - Consórcio Ambiental BR-230/PA;
- Licença de Instalação 825/2013 e
- Autorização de Supressão Vegetal nº 716/2012.

Atenciosamente,

  
ENG. JAIRO DE JESUS RABELO  
Analista de Infraestrutura de Transportes  
Unidade Local - Altamira/PA



  
ENG. PAULO ROBERTO FONTES DA SILVA  
Analista de Infraestrutura de Transportes  
Unidade Local - Altamira/PA





TORC - Terraplenagem, Obras Rodoviárias e Construções Ltda.

Belo Horizonte, 10 de novembro de 2014.

AO,

DNIT – DIRETORIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

ATT: Eng<sup>o</sup> Fábio Pessoa da Silva Nunes – Coordenador Geral de Construção  
Rodoviária – Substituto

CC: Aline Figueiredo Freitas Pimenta - Coordenadora Geral de Meio Ambiente

Assunto: Desmatamento irregular na faixa de domínio do DNIT

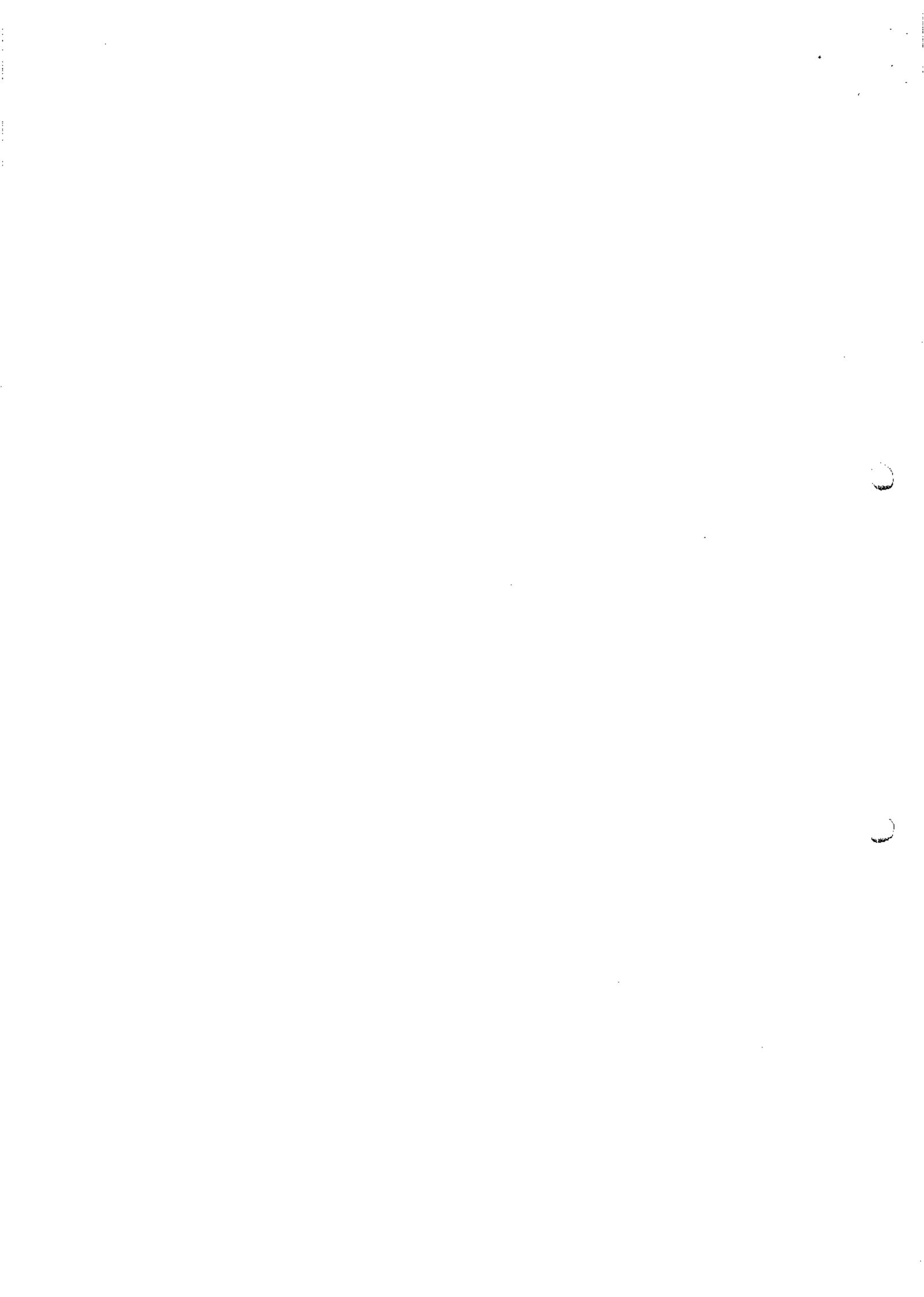
Prezado Senhor,

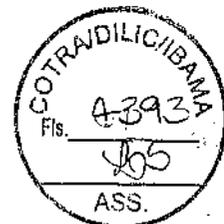
A TORC- Terraplenagem, Obras Rodoviárias e Construções Ltda, detentora dos contratos TT-584/10 e TT-532/13 que tem por objeto a execução dos Serviços Remanescentes das Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia BR 230/PA, Trecho: Div. TO/PA (Início Trevo Rio Araguaia) – Div. PA/AM (Palmares). Subtrecho: Fim do Trecho Pavimentado – Fim do Trecho Pavimentado, Segmento: Km 252,00 (388,60 – PNV/09) – Km 507,00 (Altamira=Km 543,60 – PNV/09), Extensão: 265,00 km Lote 03 e Lote 04, vem informar e alertar a este órgão, que no segmento dos lotes 03 e 04 entre Altamira a Pacajá estão ocorrendo desmatamentos irregulares dentro da faixa de domínio do DNIT, para instalação de nova rede elétrica, executada pela concessionária de energia CELPA do estado do Pará. Este serviço vem sendo feito sem

RECEBIDO NA U.L./DNIT

EM 18/11/2014

Janie Costa





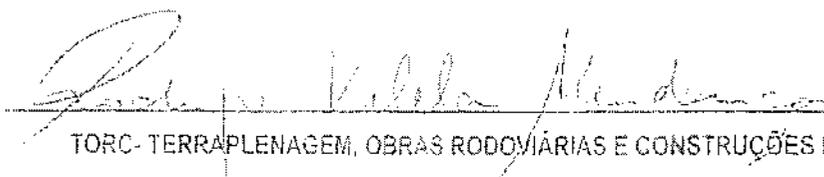
TORC - Terraplenagem, Obras Rodoviárias e Construções Ltda.

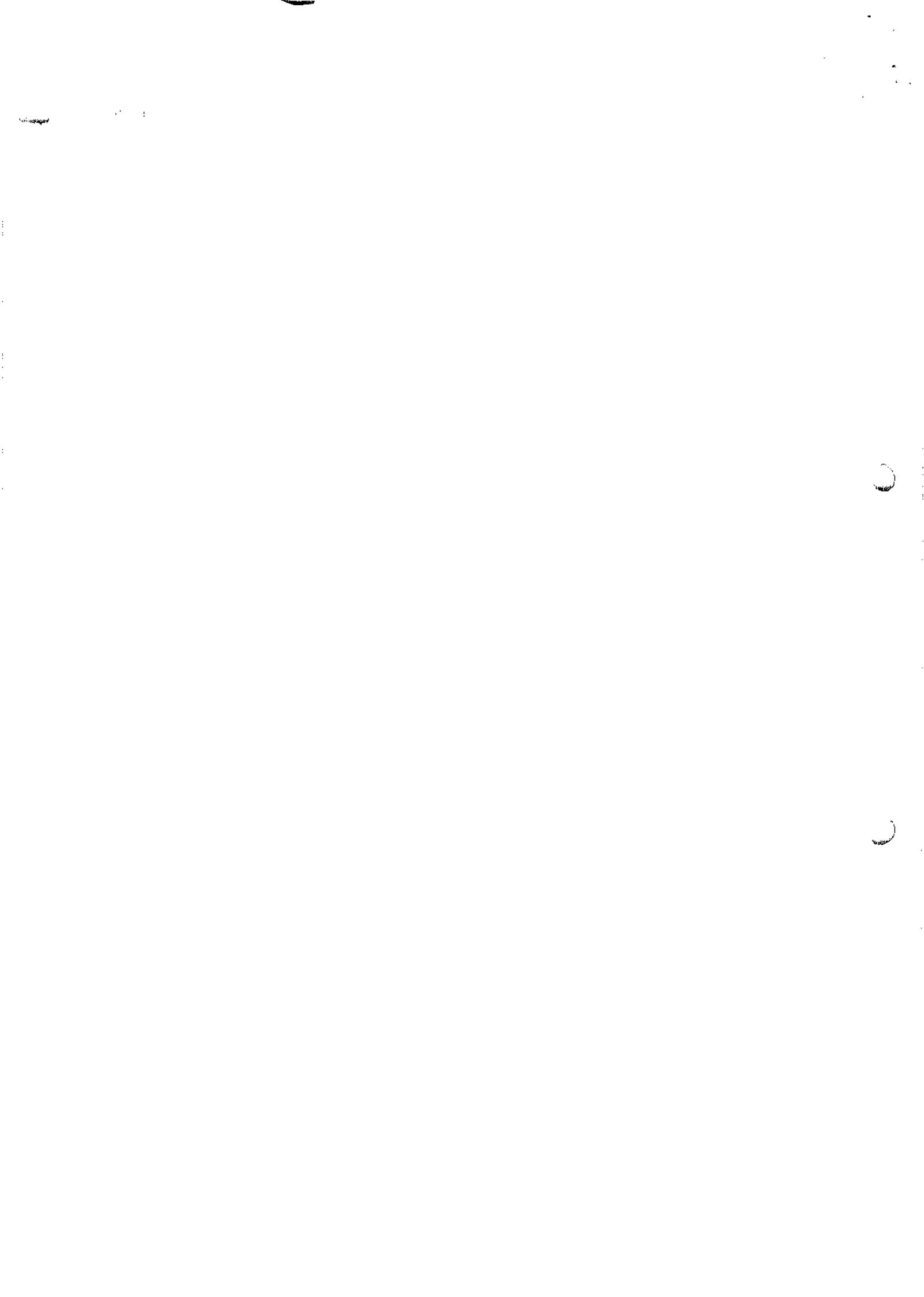
o procedimento técnico correto o que vem prejudicando e avariando inúmeros dispositivos de drenagem no trecho, como Valetas de proteção, sarjetas de corte e descidas d'água, vem obstruindo também várias saídas de bueiro e degradando várias áreas já revegetadas pela TORC dentro dos dois contratos.

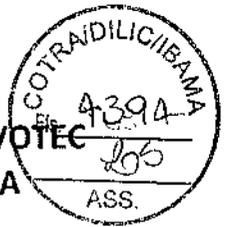
A TORC-Terraplenagem Obras Rodoviárias e construções Ltda informa que não tem responsabilidade sobre estes serviços e solicita ao DNIT que intervenha e peça o embargo deste desmatamento inadequado, para que possa evitar a destruição dessas obras já executados nos contratos TT-584/10 e TT-532/13, que poderão causar sérios problemas ao pavimento destes segmentos e causar inundações e danos à plataforma devido ao entupimento dos Bueiros Tubulares e Celulares e aos dispositivos de drenagem superficial.

Segue para visualização os Registros fotográficos dos lotes 03 e 04 em anexo.

Atenciosamente,

  
TORC - TERRAPLENAGEM, OBRAS RODOVIÁRIAS E CONSTRUÇÕES LTDA.





CE/GC/BR230PA - 024/15

Placas, 15 de junho de 2015.

À  
SUPERVISÃO AMBIENTAL- CONSÓRCIO AMBIENTAL BR-230/422/PA

Atenção: **Eduardo Araújo da Silva**  
Supervisor Ambiental- Consórcio Ambiental BR-230/422 PA

CC: **Jairo De Jesus Rabelo**  
Supervisor Da Unidade Local De Altamira/PA-DNIT

Referência: Intervenção CELPA

Assunto: Isenção de Responsabilidade de Intervenção no Lote 03, Não Realizada Pelo Consorcio Mac-Pavotec

Prezado Senhor:

O CONSÓRCIO MAC/PAVOTEC, detentor do contrato TT-1.308/2012, firmado com o DNIT em 31/12/2012, para execução das obras de implantação e pavimentação na Rodovia BR230/PA - Lote 03, vem respeitosamente à presença de Vossa Senhoria apresentar intervenções realizadas no lote acima referenciado, cujas responsabilidades não são pertencentes ao Consórcio.

Seguem as descrições das Interferências:

Local	Descrição
Lote 03, iniciando na estaca 8640 até a 10910	Supressão de árvores, remoção do horizonte A, destinação inadequada das árvores suprimidas e da remoção do horizonte A.

Posicionamento Consorcio Mac-Pavotec: Informamos que as intervenções ocorridas ao longo do lote 03, lado direito e esquerdo, entre as estacas 8640 a 10010, não foram realizadas pela Consorcio Mac-Pavotec, e sim provenientes da atividade da CELPA. Segue abaixo registro fotográfico:

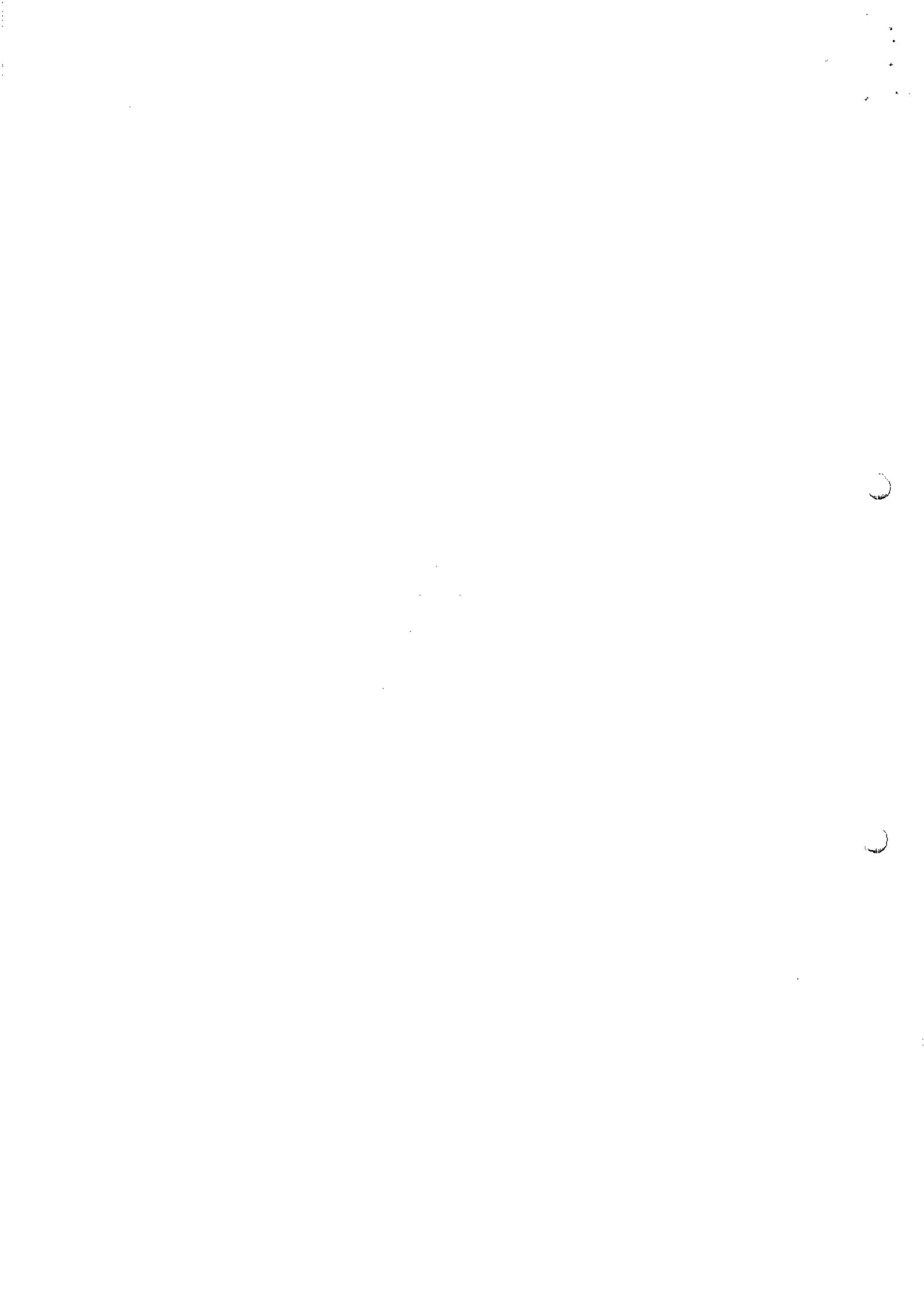




Foto 01: árvore suprimida e destinada a lateral da via



Foto 02: Limpeza do horizonte A.



Foto 03: Limpeza do horizonte A.

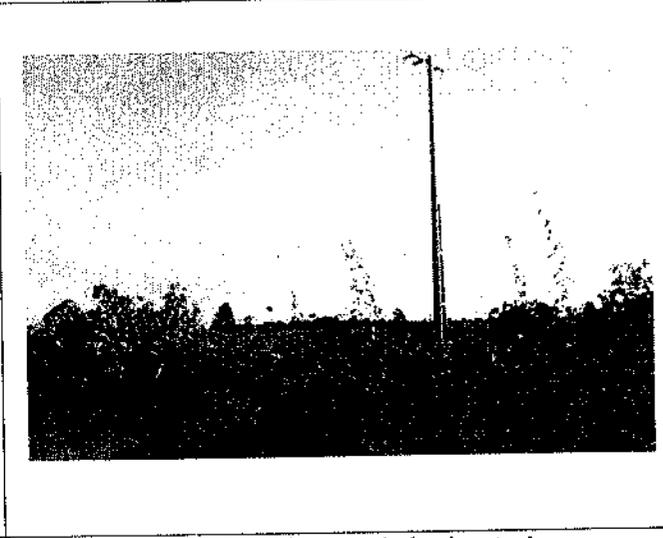


Foto 04: Supressão e Limpeza do horizonte A.

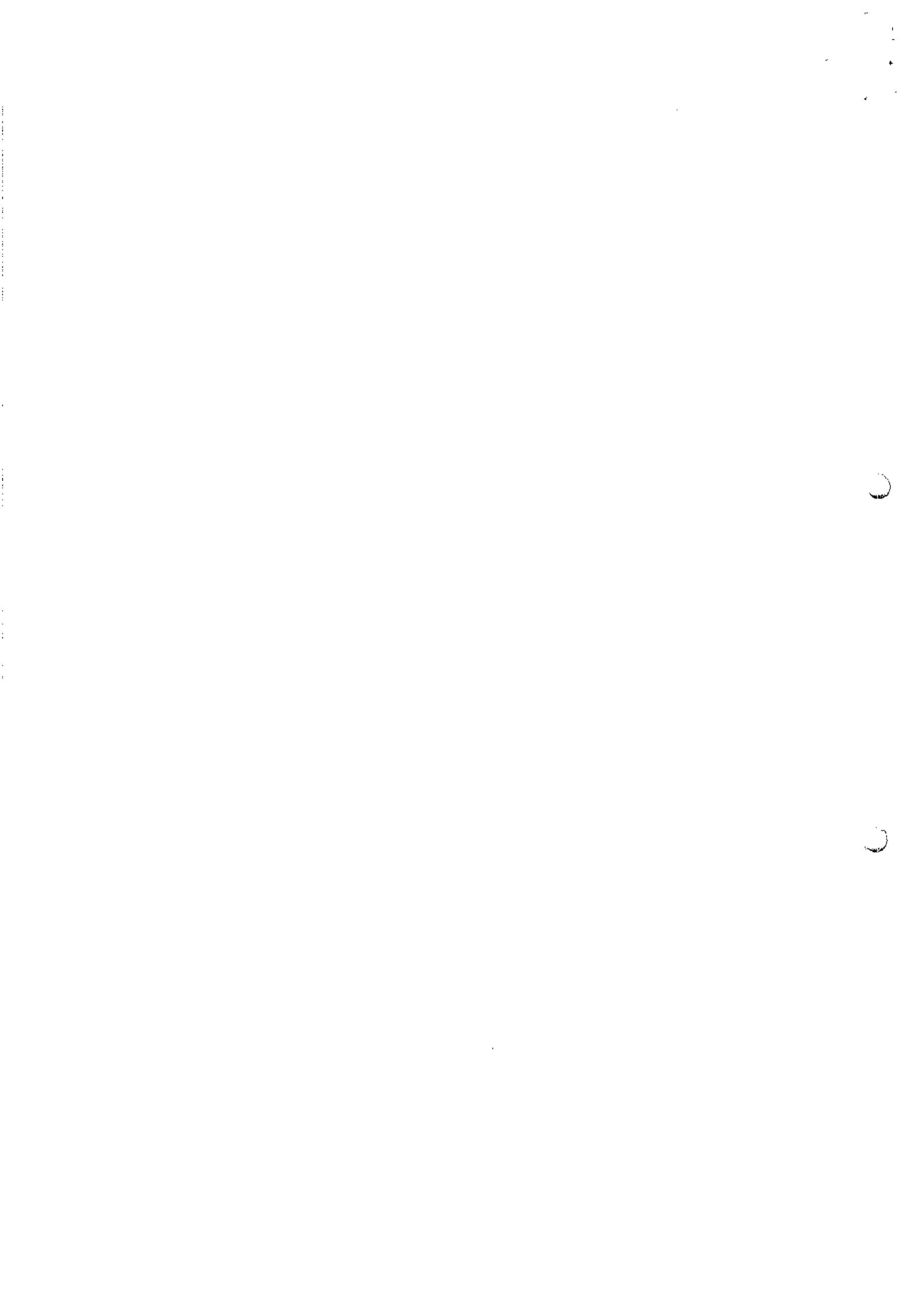




Foto 05: Supressão de individuo arbóreo



Foto 06: Limpeza do horizonte A.



Foto 07: Supressão de individuo arbóreo



Foto 08: Supressão de individuo arbóreo

A large, stylized handwritten signature or mark, possibly the initials 'A' or 'PA', written in black ink.

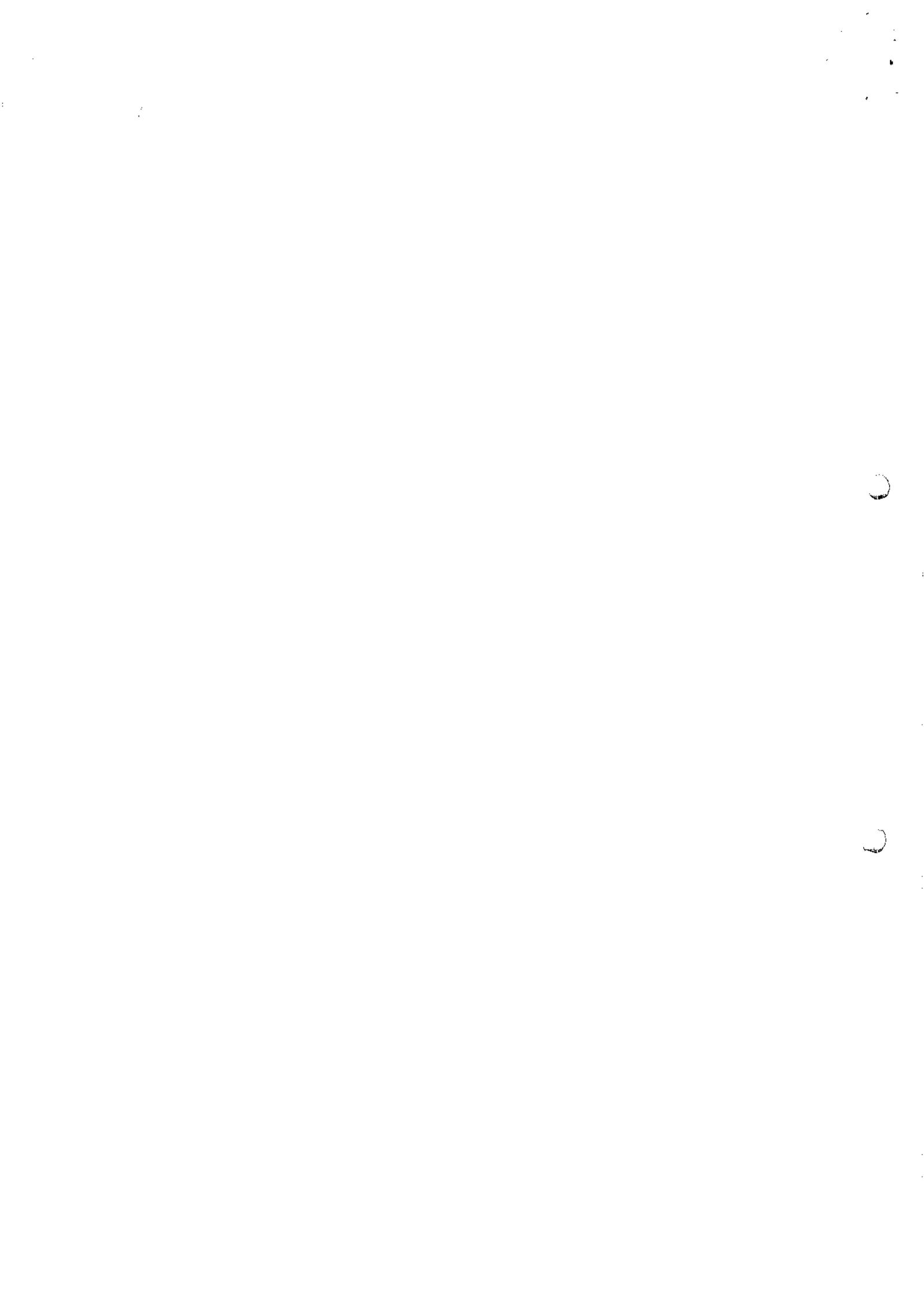




Foto 09: Supressão de indivíduo arbóreo.



Foto 10: Supressão e Limpeza do horizonte A.

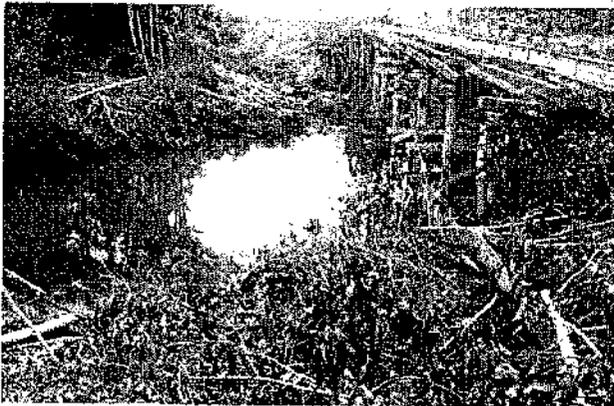
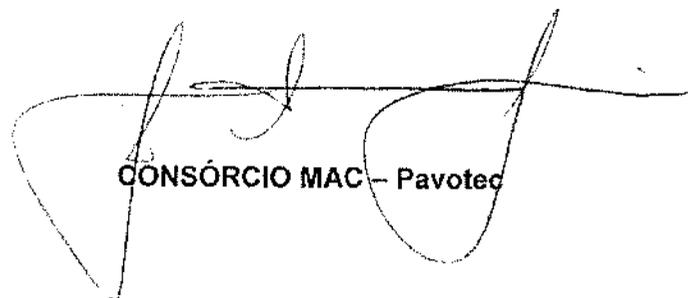


Foto 11: Supressão da mata ciliar do Curuauna



Foto 12: Supressão na margem da BR-230

Cordialmente,

  
CONSÓRCIO MAC - Pavotec

EM BRANCO



CE/GC/BR230PA – 036/15

Placas, 15 de junho de 2015.

À  
SUPERVISÃO AMBIENTAL- CONSÓRCIO AMBIENTAL BR-230/422/PA

Atenção: **Eduardo Araújo da Silva**  
Supervisor ambiental- Consórcio Ambiental BR-230/422 PA

CC: **Jairo De Jesus Rabelo**  
Superviso Da Unidade Local De Altamira/PA- DNIT

Referência: Obras de Implantação e Pavimentação na Rodovia BR 230/PA – Contrato TT-1.037/2012-00 (Lote 2)

Assunto: Isenção de Responsabilidade de Intervenção no Lote 02, Não Realizada Pelo Consórcio Mac-Pavotec

Prezado Senhor:

O **CONSÓRCIO MAC/PAVOTEC**, detentor do contrato TT-1.307/2012, firmado com DNIT em 31/12/2012, para execução das obras de implantação e pavimentação na Rodovia BR230/PA - Lote 02, vem respeitosamente à presença de Vossa Senhoria apresentar intervenções realizadas no lote acima referenciado, cujas responsabilidades não são pertencentes ao Consórcio.

Seguem as descrições das Interferências

Local	Descrição
Lote 02, iniciando na estaca 8210 até a 8640	Supressão de árvores, remoção do horizonte A, destinação inadequada das árvores suprimidas e do material proveniente do horizonte A.

Posicionamento Consórcio Mac-Pavotec: Informamos que as intervenções ocorridas ao longo do lote 02, lado direito e esquerdo, entre as estacas 8210 a 8640, não foram realizadas pela Consórcio Mac-Pavotec, e sim provenientes da atividade da CELPA. Segue abaixo registro fotográfico:

Handwritten signature in black ink.

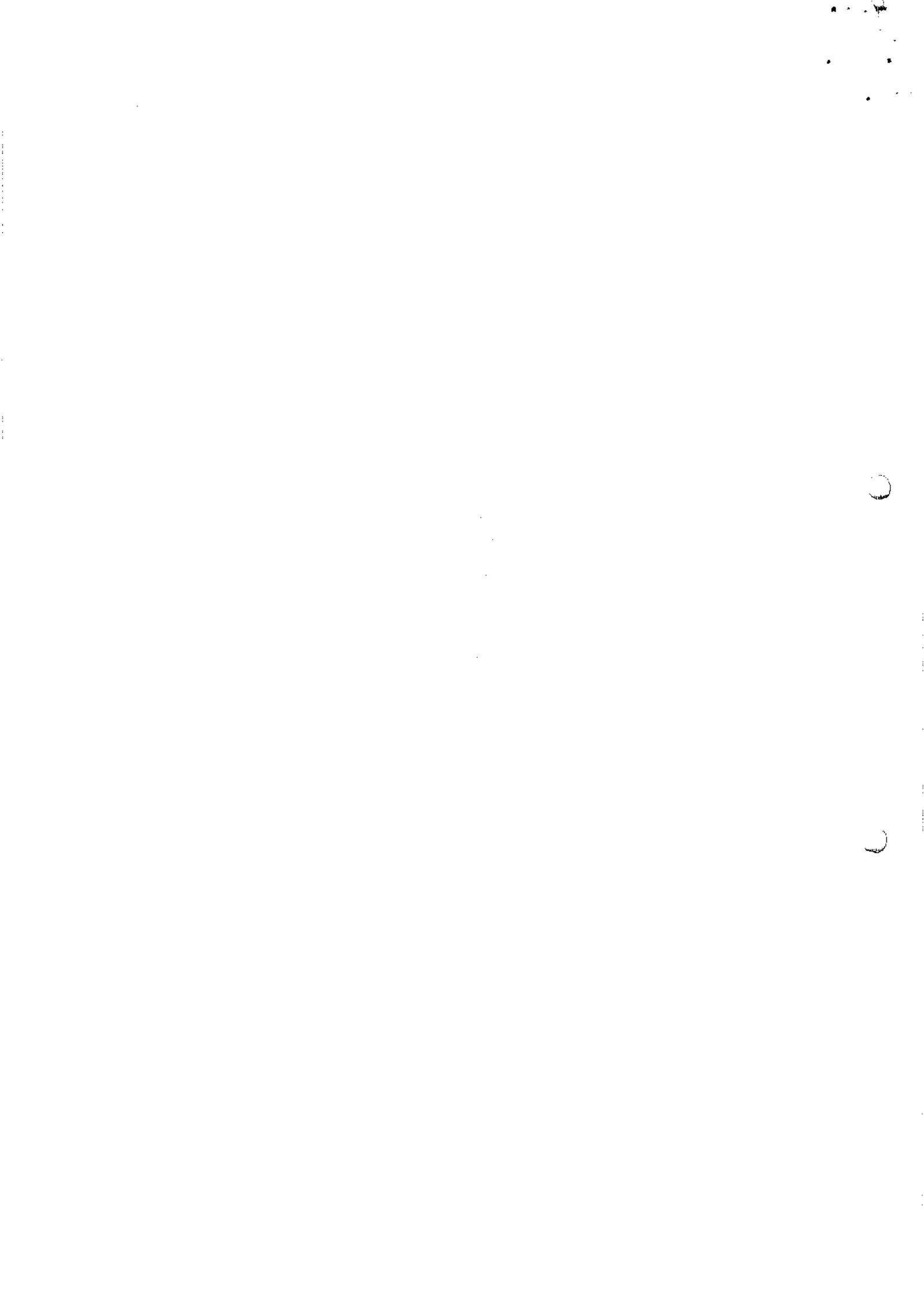




Foto 01: Limpeza do horizonte A.



Foto 02: Limpeza do horizonte A.



Foto 03: Supressão de individuo arbóreo.

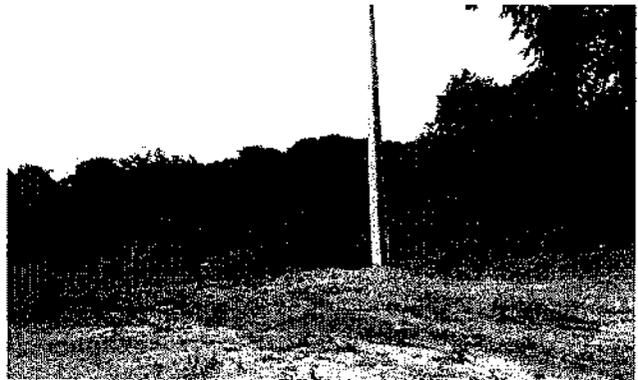


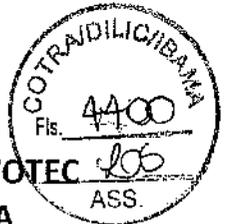
Foto 04: Supressão e Limpeza do horizonte A.



11

12

13



CONSÓRCIO MAC-PAVOTEC  
Rodovia BR230/PA



Foto 09: Supressão de individuo arbóreo.



Foto 10: Supressão individuo arbóreo.

Cordialmente,

CONSÓRCIO MAC - Pavotec

11

12

13



**CONSÓRCIO MAC-PAVOTEC**  
**Rodovia BR230/PA**

CE/GC/BR230PA – 040/15

Placas, 24 de junho de 2015.

À  
**SUPERVISÃO AMBIENTAL- CONSÓRCIO AMBIENTAL BR-230/422/PA**

**Atenção: Eduardo Araújo da Silva**  
Supervisor Ambiental- Consórcio Ambiental BR-230/422 PA

**CC: Paulo Roberto Fontes**  
Supervisor Da Unidade Local De Altamira/PA-DNIT

**Referência:** Intervenção CELPA

**Assunto:** Isenção de Responsabilidade de Intervenção no Lote 02, Não Realizada Pelo Consorcio Mac-Pavotec

Prezado Senhor:

O **CONSÓRCIO MAC/PAVOTEC**, detentor do contrato TT-1.307/2012, firmado com o DNIT em 31/12/2012, para execução das obras de implantação e pavimentação na Rodovia BR230/PA - Lote 02, vem respeitosamente à presença de Vossa Senhoria apresentar intervenções realizadas no lote acima referenciado, cujas responsabilidades não são pertencentes ao Consórcio.

Seguem as descrições das Interferências:

Local	Descrição
Lote 02, iniciando na estaca 7890 até a 8640	Supressão de árvores, remoção do horizonte A, destinação inadequada das árvores suprimidas e do horizonte A.

Recebido em 26/06

Tonny Ruyino

11

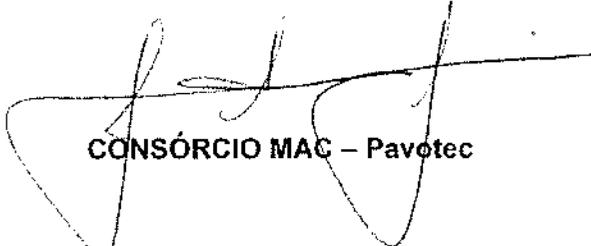
12

13



Posicionamento Consórcio Mac-Pavotec: Informamos que as intervenções ocorridas ao longo do lote 02, lado direito e esquerdo, entre as estacas 7890 a 8640, não foram realizadas pela Consorcio Mac-Pavotec, e sim provenientes da atividade da CELPA, onde estima-se que a intervenção no lote 02 atingiu 43.500,00m<sup>2</sup>; sendo 30.000,00 m<sup>2</sup> de intervenção no lado esquerdo e 13.500,00 m<sup>2</sup> no lado direito da BR-230, ao longo de 10,6 Km. Segue em anexo registro fotográfico e linear da área.

Cordialmente,



CONSÓRCIO MAC - Pavotec







CE/GC/BR230PA – 041/15

Placas, 24 de junho de 2015.

À  
SUPERVISÃO AMBIENTAL- CONSÓRCIO AMBIENTAL BR-230/422/PA

Atenção: **Eduardo Araújo da Silva**  
Supervisor Ambiental- Consórcio Ambiental BR-230/422 PA

CC: **Paulo Roberto Fontes**  
Supervisor Da Unidade Local De Altamira/PA-DNIT

Referência: Intervenção CELPA

Assunto: Isenção de Responsabilidade de Intervenção no Lote 03, Não Realizada Pelo Consorcio Mac-Pavotec

Prezado Senhor:

O **CONSÓRCIO MAC/PAVOTEC**, detentor do contrato TT-1.308/2012, firmado com o DNIT em 31/12/2012, para execução das obras de implantação e pavimentação na Rodovia BR230/PA - Lote 03, vem respeitosamente à presença de Vossa Senhoria apresentar intervenções realizadas no lote acima referenciado, cujas responsabilidades não são pertencentes ao Consórcio.

Seguem as descrições das Interferências:

Local	Descrição
Lote 03, iniciando na estaca 8640 até a 10835	Supressão de árvores, remoção do horizonte A, destinação inadequada das árvores suprimidas e do horizonte A.

A handwritten signature in black ink, appearing to be the name 'A'.

**EM BRANCO**



**CONSÓRCIO MAC-PAVOTEC**  
**Rodovia BR230/PA**

Posicionamento Consorcio Mac-Pavotec: Informamos que as intervenções ocorridas ao longo do lote 03, lado direito e esquerdo, entre as estacas 8640 a 10835, não foram realizadas pela Consorcio Mac-Pavotec, e sim provenientes da atividade da CELPA, onde estima-se que a intervenção no lote 03 atingiu 93.000,00m<sup>2</sup>; sendo 11.700,00 m<sup>2</sup> de intervenção no lado esquerdo e 81.300,00 m<sup>2</sup> no lado direito da BR-230, ao longo de 48,6 Km. Segue em anexo registro fotográfico e linear da área.

Cordialmente,

**CONSÓRCIO MAC - Pavotec**

EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
Diretoria de Licenciamento Ambiental  
Coordenação Geral de Transporte, Mineração e Obras Cíveis  
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09566 Brasília - DF  
CEP: 70818-900 e (61) 3316-1293  
www.ibama.gov.br



OF 02001.007941/2015-84 CGTMO/IBAMA

Brasília, 22 de julho de 2015.

À Senhora  
Angela Maria Barbosa Parente  
Coordenadora-Geral do Angela Maria Barbosa Parente  
SAN Q.03 Bl. A - Ed.Núcleo dos Transportes  
BRASILIA - DISTRITO FEDERAL  
CEP.: 70040902

Assunto: **Resposta à solicitação de inclusão do trecho da BR-422/PA na LI nº 825/2012, relativa às obras de pavimentação da BR-230/PA, processo nº 02001.005186/2000-17.**

REFERENCIA: OF 02001.005598/2015-33/DNIT

Senhora Coordenadora-Geral,

1. Em resposta ao Ofício nº 518/2015 CGMAB/DPP, reitero ser inviável a inclusão, na LI nº 825/2011, das obras de pavimentação do trecho da BR-422/PA, Entr. BR-230/PA (Novo Repartimento) - Entr. PA-156 (Tucuruí).
2. Para o licenciamento ambiental das atividades no referido trecho, faz-se necessário novo requerimento, passível inclusive da análise de competência, nos termos da Lei Complementar nº 140/11.
3. Ressalta-se que, de acordo com a memória da reunião realizada em 03/09/2011, tratou-se da unificação das LI's já emitidas, o que resultou posteriormente na emissão da LI nº 825/2012, sendo a todo momento mencionado "o trecho da BR-230/PA compreendido entre a divisa TO/PA a Rurópolis".
4. Sem mais para o momento, coloco-me a disposição para eventuais esclarecimentos.

Atenciosamente,

**MARCUS VINICIUS LEITE CABRAL DE MELO**  
Coordenador-Geral da CGTMO/IBAMA

EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS  
RENOVÁVEIS - IBAMA  
Diretoria de Licenciamento Ambiental  
Coordenação Geral de Transportes, Mineração e Obras Cívicas  
Coordenação de Transportes

RELATÓRIO DE VISTORIA Nº 011 2015/COTRA/CGTMO/DILIC

À Coordenadora Substituta de Transportes  
Larissa Carolina Amorim dos Santos

Vistoria realizada na obra de pavimentação da  
BR-230/PA, Div. PA/TO – Rurópolis, 984 km,  
de 28 de junho a 03 de julho de 2015.

### INTRODUÇÃO

1. Em continuidade ao processo de licenciamento ambiental da obra de pavimentação da rodovia BR-230/PA, foi realizada vistoria técnica no segmento entre a cidade de Rurópolis e a Divisa PA/TO, entre os dias 28 de junho a 02 de julho de 2015, para o acompanhamento ambiental das obras, em atendimento à LI nº 825/2001 (renovada em 30 de janeiro de 2015), à ASV 716/2012 (renovada em 12/05/2015) e ao respectivo Plano Básico Ambiental – PBA vigente, com enfoque para a checagem dos pontos para a instalação das passagens de fauna, das travessias em áreas urbanas ou agrovilas e execução dos programas socioambientais do PBA, da situação dos pontos críticos de ocorrências ambientais e da localização dos bota-foras implantados em áreas de sensibilidade ambiental.

2. A vistoria iniciou-se em Rurópolis, sentido Marabá, e contou com a presença de analistas da COTRA/DILIC, representantes do DNIT (CGMAB e UL's Marabá e Altamira), da equipe de Gestão Ambiental, das empresas construtoras e de supervisão de obras, responsáveis pela execução das obras.

3. Foi percorrido o trecho licenciado de Rurópolis até Marabá, representando 849,10 km, divididos em lotes de obras, cujo **andamento** (de acordo com informações prestadas pelas construtoras) se segue da seguinte forma:

- Lote 03 (Constr. MAC-Vilasa-Pavotec), trecho Rurópolis-Placas, km 894,22-976,99, ext. 82,77. Situação: sem frentes de obras; em 2014, foram realizadas etapas de limpeza e terraplanagem.
- Lote 02 (Constr. MAC-Vilasa-Pavotec), trecho Placas-Uruará, km 811,10-894,22, ext. 83,12. Situação: obras em andamento, realizando etapas de limpeza e terraplanagem nos seguintes limites: início 03°51'34.86"/54°01'38.02" (Estaca:7285 Km 873,7), final: 03°51'52.4"/54°00'37.6" (Estaca: 7185 Km 871.7).
- Lote 01 (Constr. Sanchez-Tripoloni), trecho Uruará-Medicilândia, km 728,00-811,10, ext. 83,10. Situação: obras não iniciadas; estão bloqueadas pela FUNAI, próximos à TI Arara.
- Lote S/D - 05 (Constr. Sanches Tripoloni), trecho Altamira-Medicilândia, km 643,60-728,00, ext. 150 km. Situação: lote com a pavimentação concluída e parcialmente sinalizado, onde ainda permanecem passivos ambientais a serem recuperados, manutenção do trecho e sinalização definitiva. Reitera-se novamente a necessidade urgente de recuperação dos vários pontos de instabilidade e rompimento do pavimento ocasionando, inclusive, desvio parcial do tráfego. Novos pontos de rompimento do pavimento foram observados.
- Lote 04 (Constr. TORC), trecho Anapu-Altamira, km 493,60-643,60, ext. 150 km. Situação:

lote pavimentado e parcialmente sinalizado. Em execução construção de pontes sobre os Igarapés Altamira e Ambé, no trecho urbano de Altamira.

- Lote 03 (Constr. TORC), trecho Pacajá-Anapu, km 388,60-493,60, ext. 105 km. Situação: obras em andamento no segmento entre as estacas 2470 (km 438) (Coordenadas 50°45'13,10"O 3°48'00,19"S) e estaca 2760 (km 443,8) (Coordenadas 50°48'05,09"O, 3°46'58,15" S). Parte do lote próximo a Ladeira da Velha liberado.
- Lote 02 (Constr. Sanches-Tripoloni), trecho Novo Repartimento-Pacajá, km 283,60-388,60, ext. 105 km. Situação: lote pavimentado e sinalizado entre Pacajá/PA e área urbana de Novo Repartimento. Reitera-se que ainda restam passivos ambientais para serem recuperados. Trecho bloqueado pela FUNAI, próximo à TI Parakanã.
- Lote 01 (Constr. TAMASA), trecho Novo Repartimento-Itupiranga, km 178,60-283,60, ext.105 km. Situação: várias frentes de obras em segmentos diversos (obras de VPC e VPA, sub-base, sub-leito, substituição de bueiros e terraplanagem).
- Lote único (Constr. TAMASA), trecho Itupiranga-Macapá, km 134,90-178,60, ext.43,7 km. Situação: pavimentação concluída.

O objetivo da vistoria foi verificar o atendimento das pendências registradas anteriormente; a previsão de instalação de estruturas específicas antes das chuvas; o cumprimento dos cuidados previstos no PBA; o andamento das frentes de obras; a execução dos programas socioambientais do PBA.

Em relação às passagens de fauna, o objetivo da vistoria foi identificar os novos pontos propostos e validar definitivamente aqueles cujo consenso para a instalação das passagens de fauna havia se dado em outubro de 2014. Destaca-se que a *Hollus* preparou documento resposta ao Relatório de Vistoria nº 009/2015/COTRA/CGTMO/DILIC, contendo revisão dos pontos solicitados pelo IBAMA para a instalação das passagens de fauna. Segue, portanto, neste relatório a identificação dos pontos de passagem de fauna conforme numeração dada no RV supracitado.

#### **DA VISTORIA**

4. Seguem, abaixo, as considerações gerais, lote a lote, em ordem cronológica do andamento da vistoria, no sentido Rurópolis – Div. TO/PA. As considerações quanto às questões relativas a fauna, serão tratadas separadamente, em tópico específico.

#### **Dia 29 de junho de 2015 - Lotes 3 e 2 (Rurópolis – Uruará)**

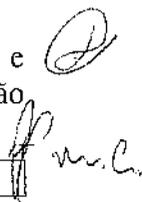
##### **Lote 3 (Construtora MAC)**

5. A vistoria começou pelo Lote 3, seguindo a BR-230/PA, no sentido Rurópolis – Marabá. Como estratégia para registro dos aspectos relevantes, organizou-se as paradas ao longo da rodovia nos pontos de ocorrência ambiental (conforme registrados no 10º Relatório Semestral entregue ao IBAMA e nos últimos relatórios de vistorias realizadas em 2014), locais de disposição de material excedente nos limites da faixa de domínio (bota-foras implantados), frentes de obras, passagens de fauna e algumas travessias urbanas e agrovilas. Foram registradas fotos e coordenadas geográficas dos pontos relevantes, no relatório fotográfico em anexo.

6. Logo no início do lote, observou-se frentes de conserva da rodovia em segmentos ainda sem obras (**Foto 01**), carentes de desvios ou sinalização provisória.

7. Neste lote, foram vistoriados os bota-foras (BF) BF10, BF09, BF01 e BF05 (**Fotos 02 a 06**, respectivamente), assim identificados pelo Levantamento realizado pelo DNIT e apresentado ao IBAMA em atenção à Condicionante 2.9 "a" da LI renovada. O referido Levantamento apresentou a identificação dos BFs, coordenadas, estacas e registros fotográficos da área, a elencar algumas recomendações dadas tanto pela supervisão ambiental quanto pela supervisão de obras responsáveis pelo trecho. Não foi apresentado cronograma das medidas corretivas ou de proteção a serem adotadas. Com relação a essa questão dos bota foras, será tratado em item específico deste relatório a avaliação desse Levantamento e das impressões ou recomendações relativas ao tema.

8. Nos BFs 10, 09 e 05, percebe-se a disposição do material excedente ainda desprotegido e sujeito a ação de intempéries. Entende-se como adequadas as recomendações feitas pela supervisão



ambiental, cabendo no entanto seu dimensionamento, revisão e inserção dessas adequações de 4407 forma definitiva no projeto de engenharia. Com relação ao BF01, onde se informou estar prevista a construção de uma ponte, que o planejamento da obra preveja que suas etapas de maior movimentação de terra se iniciem e se concluam em um mesmo período, limitando-se assim o uso de ensecadeiras ou bacias de sedimentação para a construção da ponte. Para todos os BFs, cabe o início imediato da execução das medidas ainda durante este período seco de 2015.

9. Neste lote, observou-se a ocorrência de supressão da vegetação realizada pela CELPA em vários pontos para a instalação de rede de distribuição de energia (**Fotos 03, 07, 08, 20**). Essa atividade tem sido feita de forma indiscriminada, sem os cuidados ambientais exigidos pela LI e ASV para as atividades de supressão, resgate de fauna e movimentação de terra nos limites da faixa de domínio do trecho em obras, inclusive para a proteção de espécies protegidas como a castanheira. De acordo com representantes da Unidade Local do DNIT, essa ação da CELPA não foi autorizada, cabendo averiguar junto aos demais setores do DNIT a existência de licença ambiental e a responsabilidade pela anuência para execução desses serviços. Após recebimento desses esclarecimentos, recomenda-se encaminhar o caso à ação de fiscalização ambiental para apurar as responsabilidades pelos danos gerados.

10. Ao longo do lote, registrou-se a instalação de OAC's, cabendo a finalização das obras e instalação das medidas de proteção aos dispositivos de drenagem (**Fotos 09, 10 e 11**).

#### **Fauna:**

11. A localização das passagens de fauna teve início no ponto 66 (Fuso 21M, 740218.12E, 9547427.08S). Ali, verificou-se que nesta época do ano há passagem seca (margem esquerda) sob a OAE do Igarapé Peruda. Portanto, solicitou-se apenas croqui demonstrativo do nível médio de água no local e do cercamento de aproximadamente 400m ao longo do fragmento (**Foto 12**). A solicitação também vale para o ponto 65 (**Foto 13**), Igarapé Curuatinga.

12. No Ponto 64 (Fuso 21M, 762719.33E, 9560520.66S) estava prevista, desde a última vistoria, a instalação de um BSCC (2x2m), a 50m do BDTC da coordenada 21M 0762082 E 9561710S (**Foto 14**). A equipe de engenharia do DNIT confirmou a localização do dispositivo, motivo pelo qual se solicita apresentação de projeto prevendo a estrutura.

13. Mais adiante, para os pontos 63 (Igarapé Macanã) e 62, a engenharia do DNIT confirmou, respectivamente, a passagem seca sob a ponte e a instalação de um BDCC de 3x3m para passagem de fauna (**Foto 15**). Deverão ser apresentados projeto geométrico prevendo tais estruturas, bem como croqui demonstrativo da cerca direcionadora.

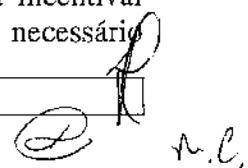
14. Ponto 68 (S 0389104/ W05442649): o BSCC previsto originalmente para este ponto não se encaixava na cota do aterro, por isso foi transferido para a estaca 9201, a 550 m de distância. Além disso, deverá ser alterado para um BDCC (3x3m) (**Foto 16**). Solicitou-se monitorar nível da água (NA) na sua entrada para futura instalação de passagem seca em seu interior. Deverá ser enviada imagem do projeto que comprove a mudança da passagem, além de croqui demonstrativo do comprimento da cerca direcionadora, de pelo menos 150m de extensão em ambas as margens. Sugere-se estabilização de processo erosivo a montante do bueiro.

15. Ponto 67 (estaca 9616): monitorar nível da água na entrada do BSCC para futura instalação de passagem seca em seu interior. Mais adiante, para o Igarapé Sem Nome deverá ser apresentado projeto geométrico prevendo passagem seca, bem como croqui demonstrativo da cerca direcionadora.

16. Ponto 61: apresentar projeto de cercamento do Igarapé Muiraquitã e respectiva passagem seca.

17. Estaca 8988: apresentar croqui de passagem seca sob a OAE a ser implantada.

18. Ponto 60 (Igarapé Curuaúna II e I): está prevista uma cerca direcionadora interligando os igarapés, de modo que o fragmento florestal entre eles (**Foto 18**) fique isolado da faixa de domínio – o croqui dessa cerca deverá ser apresentado ao IBAMA. Contudo, no Curuaúna I há um balneário utilizado pelos habitantes locais (**Foto 17**), motivo pelo qual os representantes do DNIT solicitaram que não fosse inserida cerca direcionadora isolando o balneário. Embora a equipe do IBAMA entenda que a coexistência de uma passagem de fauna com área de recreação possa incentivar alguns dos crimes contra a fauna citados na Lei 9.605/1998, entende que se faz necessário

 n.l.

considerar a possível importância social e o uso para lazer do local. Para que seja tomada decisão definitiva em relação ao local, deve ser realizado monitoramento da passagem pela equipe de fauna e ser elaborado imediatamente projeto do PEA específico para o Balneário Curuaúna – com potencial de ser empregado em outros lugares onde se fizer necessário – e ser iniciada sua execução em 30 dias, nos períodos de maior uso da área (a serem identificados no estudo, possivelmente nos finais de semana), até dezembro de 2015, para posterior decisão acerca da situação (**Fotos 17, 19 e 20**).

### **Socioeconomia:**

19. Foi identificada a frequente ausência de sinalização provisória na área sob conserva, indicativa de velocidade máxima para tráfego, estreitamento de pista, desvios existentes etc., resultando em sérios riscos aos usuários da rodovia. Dnit relatou que as placas costumam ser roubadas, devido ao valor de uso de seu material, para serem utilizadas para finalidades como a secagem de cacau. Independente das dificuldades porventura encontradas para manter a sinalização, ela deve ser assegurada e cabe aos responsáveis locais identificarem possíveis formas de contornar tais problemas. Uma possibilidade, a ser considerada pelo Dnit, é o uso de outros materiais para a confecção das placas – o que talvez demande alteração nas normas relativas à sinalização rodoviária, provisória ou não.

20. Essa questão deve ser incluída nos projetos do Programa de Educação Ambiental (PEA) e do Programa de Comunicação Social (PCS), o que deve contribuir para mudar o quadro observado – a mesma orientação vale para evitar o roubo do material utilizado para os cercamentos solicitados no entorno das passagens de fauna. Projetos do PEA devem ser executados de maneira mais intensiva nas comunidades, agrovilas e cidades próximas dos locais onde se observa a ocorrência desse tipo de conflito, assim como devem ser executadas ações do PCS nesse sentido, voltadas aos usuários da rodovia e também às comunidades locais.

21. Foi identificada a presença de povoado no ponto de coordenadas -03°52'56.17", -54°22'35.98" (datum SIRGAS 2000), onde deve ser implantada solução efetiva para redução da velocidade, como a implantação de lombada eletrônica, de modo a reduzir o risco de ocorrência de acidentes com pedestres devido à futura ampliação da velocidade decorrente da pavimentação da rodovia. A escolha da alternativa para redução da velocidade deve ser acompanhada de justificativa técnica, devidamente fundamentada, acerca da efetividade da solução escolhida.

22. Para elaboração do projeto do PEA voltado ao Balneário Curuaúna I, caso ainda não tenha sido realizado, deve ser feito estudo dos visitantes e dos responsáveis pelo local, para identificação do(s) seu(s) perfil(is), de modo a orientar o adequado desenho do projeto, que deve ser elaborado conforme as diretrizes da Instrução Normativa Ibama nº 02/2012, visando a apropriação pública das informações pertinentes, a produção de conhecimentos que permitam o posicionamento responsável e qualificado dos atores envolvidos e a participação e mobilização desses grupos no intuito de evitar os potenciais impactos à fauna já mencionados acima no item relativo à Fauna nesse lote, decorrentes da presença do balneário no local da passagem de fauna.

### **Lote 2 (Construtora MAC)**

23. Neste lote, registrou-se novas frentes de supressão realizadas pela CELPA (**Fotos 23 a 27**), a construção de OACs (**Foto 28**) e de algumas das pontes em andamento (**Foto 29**), cabendo as mesmas recomendações já dadas.

24. Foram vistoriados os bota-foras (BF) BF09, BF06, BF05 e BF01 (**Fotos 30 a 34**). No BF09, observou-se a presença de solo desagregado com processos erosivos, ravinamentos e sulcos profundos próximos às áreas de drenagem natural. Ainda que com alguma vegetação natural (**Foto 30**), não há dispositivos de proteção ou medidas de correção na área, o que deve ser providenciado imediatamente ainda este ano. Já os BFs 06 e 05 (esquerda/direita da rodovia) localizam-se em área de baixada (**Foto 34**), onde se fez um desvio para construção de bueiros. Cabe neste local, agilizar a finalização da construção da OAC, bem como conformação do segmento e previsão de dispositivos de drenagem temporária (como dissipadores ou bacias de contenção) nas cabeceiras dos corpos hídricos, a fim de protegê-los do carreamento de solo da rodovia.

25. Novos pontos de ocorrências foram registrados (NV's 03, 04), em áreas de bota-fora em

implantação ou onde se observaram processos erosivos relevantes (**Fotos 36 a 38**). São áreas de aterro, ou de instalação de bacias de sedimentação (para a construção de OACs) em que a movimentação de terra e a demora em dar prosseguimento com as próximas etapas construtivas desencadeou assoreamentos e erosões pela falta de drenagem adequada na rodovia. Novamente, cabe celeridade na conclusão dos serviços de terraplanagem ainda este ano, bem como instalação definitiva dos dispositivos de drenagem para que os impactos não se agravem.

26. Em algumas das áreas em aterro ou com bota-foras em implantação, percebe-se o uso de material de segunda (**Foto 38**). Salienta-se que em áreas com disposição de material de 2ª ou 3ª categoria, deve-se aplicar uma camada de solo orgânico (*topsoil*) de forma a permitir a correta revegetação da área (com hidrossemeadura ou plantio de coquetel de sementes) e proteger as linhas de drenagem naturais de processos erosivos. Essa adequação deve ser providenciada no projeto para se evitar esse problema recorrente nas áreas a serem implantadas.

27. Na frente de obras (NV05), observou-se áreas com a supressão da vegetação já realizada (**Foto 39**), movimentação de máquinas e disposição de solo para a conformação da base e sub-base da plataforma estradal (**Fotos 40 a 42**). As frentes de obras, algumas com desvio do tráfego, seguem sem sinalização provisória adequada, o que oferece riscos aos transeuntes e aos trabalhadores da obra. Ainda que se tenha um problema recorrente de roubo da sinalização pela população local (algo que deve ser abordado nas ações dos programas de comunicação social e educação ambiental), a disposição e reposição de sinalização provisória deve ser uma preocupação permanente e diária do DNIT, o que foi destacado em reunião realizada com o DNIT em Altamira.

28. Logo em seguida, inicia-se o trecho bloqueado próximo à TI Arara, no aguardo da anuência da FUNAI (**Foto 43**). Vale registrar novamente a cena recorrente neste lote de caminhões carregados com toras de madeira (**Foto 44**), alguns até mesmo sem placa de identificação do veículo.

#### Fauna:

29. Assim como o solicitado para o Igarapé Muiraquitã, solicita-se apresentação de croqui das passagens secas sob as pontes do Piaçoca, Pedrão e Muiravirá (**Foto 45**; estaca 10247, onde deverá ser corrigido processo erosivo a jusante), e respectivas cercas direcionadoras. Conforme o constatado em campo, alguns igarapés apresentarão NA acima da cota do vão da ponte no período chuvoso, devendo-se continuar o monitoramento dos atropelamentos, para possível implantação de redutores de velocidade nesses locais.

30. Ponto 58 (184821.57E, 9583585.74S), nos limites da TI Arara, com obras bloqueadas: apesar de ter sido confirmada a instalação de um BSCC, houve dúvidas por parte dos responsáveis do projeto se ele seria de 2,5 x 2,5m, motivo pelo qual se solicita apresentação de projeto ou croqui (**Foto 46**).

31. Pontos 57 (Rio Uruará) e 56 (Igarapé Mangu): apresentar projeto contendo as adaptações sob os vãos das OAE's e respectivos projetos de cercamento demonstrando sua extensão.

#### Socioeconomia:

32. Na travessia urbana de Placas, constatou-se que, aparentemente, as edificações se encontram fora da faixa de domínio e assim não será necessária sua remoção. Entretanto, deve ser implantada solução efetiva para redução da velocidade, como a implantação de lombada eletrônica, de modo a reduzir o risco de ocorrência de acidentes com pedestres devido à futura ampliação da velocidade decorrente da pavimentação da rodovia. A escolha da alternativa para redução da velocidade deve ser acompanhada de justificativa técnica, devidamente fundamentada, acerca da efetividade da solução escolhida.

33. Uma moradora da agrovila Novo Jardim, coordenadas -03°51'43.45", -54°04'58.18" foi observada a existência de um povoado, Francisca Selma Veras, relatou que após o início das obras o acesso ao local foi prejudicado e solicitou que medida corretiva seja tomada pelo empreendedor. O Dnit deve responder a referida solicitação.

34. Foi realizada parada na agrovila Monte Sinai (coordenadas -03°47'40.36", -53°54'37.02"). No local, foram consultados dois comércios vizinhos à rodovia, de maior movimento, e os proprietários, funcionários e clientes presentes no momento, após ter sido mostrado um jornal

informativo do empreendimento, afirmaram não conhecê-lo e nunca tê-lo visto antes (**Foto 47**).

35. Na entrada da cidade foi observada presença frequente de resíduos sólidos despejados irregularmente na faixa de domínio, na beira da rodovia. Deve-se buscar identificar aproximadamente a origem de tais resíduos e executar o PEA conforme previsto pela IN Ibama nº 02/2012 de modo a compreender as causas de tal irregularidade e propor soluções concretas, buscando o envolvimento e engajamento das comunidades locais.

36. No início da manhã do dia 30/06, ainda como parte da vistoria no Lote 2, na entrada da cidade de Uruará, registrou-se ponto (coordenadas -03°43'20.80", -53°45'13.05") em que ocorriam atividades de cadastramento para remoção/relocação de moradores pela Cappe Brasil Engenharia (**Fotos 48 a 50**). O técnico da Cappe, Hélder, informou que existem no local 36 edificações a serem removidas, que a ocupação da área teve início com uma serraria que construiu casas no local para seus trabalhadores, e que o cadastramento estava sendo realizado conforme definido pela Instrução de Serviço Dnit/DG nº 18/2013.

37. Relatou também que o levantamento estava sendo realizado com colaboração dos moradores dos imóveis, sem conflitos – a primeira medida realizada foi passar conversando individualmente, de casa em casa, ou então em reunião com mais de uma casa. O levantamento físico dos imóveis seria encerrado em 03/7/2015, passando-se então à etapa cartorial, que levaria aproximadamente um mês; por último viria a etapa de cadastramento socioeconômico, conforme a instrução de serviço 18/2013. A *selagem* da área, que é o momento em que fica definido o que já existia no local e deve ser considerado para posterior compensação, ocorre após a pesquisa socioeconômica.

#### ***Dia 30 de junho de 2015 - Lotes 1, 5 ou S/D e 4 (Uruará – Altamira)***

##### **Lote 1 (Construtora MAC)**

38. O Lote 1 se encontra com 82 km bloqueados para obras, devido a falta de anuência da FUNAI, portanto, sem registros de ocorrências ambientais pelas obras.

##### **Fauna:**

39. Ponto 54: caso típico de bueiro com função mista (aproveitado também como passagem de fauna), porém obstruído. Solicita-se que todos nessa situação sejam devidamente desobstruídos, a comprovação deverá ser apresentada nos próximos relatórios semestrais.

40. Os pontos 71 e 72 foram deslocados para o Ponto 73 (22M, 260048.32E, 9608970S). Para este ponto foi previsto um BSCC (3x3m), **Foto 51**, devendo-se monitorar nível da água em sua entrada para futura instalação de passagem seca em seu interior. Adicionalmente, está prevista cerca direcionadora para toda extensão do fragmento – apresentar projeto do bueiro e croqui demonstrativo da cerca.

41. Ponto 53 (Fuso 22M, 271515.72E, 9612226.94S): os responsáveis pelo projeto informaram que pode não ser possível a instalação de um BSCC de 2,5 x 2,5m nesse local (ao contrário do afirmado pela Hollus no último relatório). Como os representantes pelo projeto não tinham certeza sobre as características técnicas para este ponto, solicita-se apresentar não apenas projeto de passagem seca sob o Igarapé Cearense (a 3km do ponto de interesse), como confirmar a implantação do BSCC neste ponto. Deverá ser apresentada também proposta de instalação de cercas ao longo do fragmento vegetal.

##### **Socioeconomia:**

42. Na saída da cidade de Uruará foi observado *outdoor* anunciando a venda de lotes no bairro planejado Nova Uruará. É razoável supor que haja correlação entre a expectativa de pavimentação da rodovia e referida oferta de lotes no “bairro planejado”. Trata-se de expansão urbana não planejada e certamente previsível diante de um empreendimento como este, que tem considerável potencial de resultar em impactos socioambientais negativos. Deve ser imediatamente dado início à implementação das medidas necessárias para suporte à elaboração ou atualização do plano diretor do município de Uruará e dos demais municípios afetados pelo empreendimento, conforme definido pelo art. 41, § 1º da Lei nº 10.257/2001 e pela Resolução ConCidades nº 22/2006.

43. Foi identificada no ponto de coordenadas -03°41'41.54", -53°36'35.74, uma associação de produtores rurais, a Assavi (Associação de Agricultores do Vale do Ipiranga), com sede vizinha

*Handwritten signature and initials: m. l.*

IBAMA  
DILIC  
4409  
105  
SS.

rodovia. Deve ser apresentada a relação das entidades locais identificadas no mapeamento realizado para a execução do PCS e do PEA, e a referida associação deve constar nesse cadastro, assim como entidades tais quais as listadas como filiadas da Fundação Viver, Produzir e Preservar (FVPP) <<http://www.fvpp.org.br/index.php/conheca/filiados>>, que conta inclusive com rádios comunitárias. Caso tal mapeamento não tenha sido realizado, deve ser feito e apresentado ao Ibama.

44. Identificou-se ausência de sinalização necessária na ponte do rio Uruará (-03°40'40.22", -53°33'16.05"), resultando em risco de acidentes para os usuários da rodovia. Essa ponte deve ser adequadamente sinalizada. Ademais, foi observado o uso da rodovia por ciclistas (Foto 52), o que deve ser considerado pelo empreendedor para proposição de solução que forneça segurança a tais usuários da rodovia, tendo em vista que a pavimentação aumentará a velocidade de tráfego e o acostamento projetado possui apenas um metro de largura.

45. Foi constatada a existência de comunidades nos dois lados da rodovia nos pontos de coordenadas -03°40'1.63", -53°31'41.39", -03°39'05.89"S, -53°29'18.96", -03°37'40.57"-53°23'49.94", devendo então ser implantada solução efetiva para redução da velocidade nos locais, conforme já descrito anteriormente neste relatório.

46. Em parada realizada na agrovila do km 140, coordenadas -03°39'5.89"S, -53°29'18.96"), foram consultados comércios locais lindeiros à estrada e se constatou que tem sido recebido o jornal informativo do empreendimento. Após essa parada, foi encontrada uma tropa de gado com 250 cabeças sendo deslocada pela rodovia.

47. Na agrovila do km 120, situada no fim da TI Arara (-03°31'5.38", -53°08'22.91", **Foto 53**), identificou-se que os jornais informativos têm sido entregues em comércios locais e ali distribuídos para os clientes. Contudo, fomos abordados pelo presidente da comunidade, Osvaldino da Silva (**Foto 54**), que relatou ter sido a primeira vez que teve contato com o Dnit e gestão ambiental do empreendimento e que é presidente da comunidade há três meses, mas atuante na associação há mais de cinco anos. Conforme informou, a associação é responsável pela área que se estende do km 135 ao km 110 e uma questão que consideram prioritária no momento é o abastecimento de água. Informou também que a rádio mais ouvida localmente é a Regional FM 91,3 MHz, de Uruará, que deve ser usada pelo PCS para se comunicar com as comunidades locais.

48. Trata-se de falha crítica do PEA e do PCS não identificar as lideranças locais e não manter contato permanente com elas. A distribuição de informativos para a comunidade mais ampla é importante e necessária, porém o contato direto com as entidades representativas dos grupos é muito mais efetivo (eficiente e eficaz) para a consecução dos objetivos do PEA e do PCS. Esse equívoco deve ser corrigido e as entidades representativas/lideranças devem passar a ser o canal prioritário para o PEA e o PCS – caso as informações sobre as entidades/lideranças ainda não tenham sido organizadas, devem sê-lo agora, conforme já orientado acima.

#### **Lote 5 (ou S/D - Construtora Sanchez-Tripoloni)**

49. Marca o início do Lote 5 a passagem sobre rio Seiko. Neste Lote a obra é considerada como concluída. No entanto, registra desde o final de 2013 várias áreas de ocorrências ambientais, associadas a diversas falhas do projeto (solapamentos, rompimentos do pavimento, subdimensionamento de dispositivos de drenagem, deslizamentos etc.), sendo que alguns estabilizaram, outros ainda seguem se agravando. Por isso, são fatores que devem passar agora a serem considerados como passivos ambientais da obra no lote.

50. O primeiro ponto de parada foi o ponto crítico com rompimento e solapamento do pavimento (**Fotos 55 e 56**, coordenadas -03°27'2.37", -52°53'9.92"), registrado na Notificação Ambiental nº 01/2014 e identificado pela primeira vez pelo IBAMA na vistoria realizada em maio de 2014.

51. Nessa vistoria, o DNIT informou que o laudo do estudo geotécnico indicou a necessidade de se construir um colchão drenante em rocha, tendo sido feito esse encaminhamento na elaboração do projeto, já pronto, para a retirada completa do material rompido. Informou ainda que a obra já estaria contratada, já em fase de mobilização, com execução prevista entre agosto e dezembro deste ano. Recomenda-se que o início das obras seja comunicado e acompanhado em toda sua execução pela equipe de supervisão ambiental, de forma a registrar a realização das correções que devem ocorrer impreterivelmente ainda este ano.

*rs. L.*

52. Ainda que a vegetação natural tenha se instalado sobre as rachaduras e solo remanescente da base da plataforma da rodovia, propiciando alguma estabilidade, percebe-se na área a consolidação de uma situação de degradação e risco, onde não se tem controle dos processos erosivos ou da movimentação de solo que possa seguir ocorrendo em decorrência da área rompida. A sinalização provisória para o desvio do tráfego existe (**Foto 57**), mas se percebe ser este um ponto de grande risco de acidentes, devendo então a sinalização ser reforçada. Além disso, observa-se parte do material construtivo, utilizado no desvio, solto e facilmente carregável para as áreas de drenagem naturais (**Foto 58**).

53. Em seguida, avistou-se o ponto crítico em área de corte e aterro (**Fotos 59 a 64**, -03.440948°, -52.838803), que, em vistorias anteriores, recomendaram-se medidas de correção. O mesmo estudo geotécnico conduzido para o ponto anterior abrangeu esta área, sendo que o DNIT informou que serão todos corrigidos pelo mesmo novo projeto, no prazo informado (até dezembro/2015). Enquanto isso, nota-se que algumas medidas foram adotadas, no entanto, todas paliativas e insuficientes para conter a erosão, tendo em vista a característica do material de origem ali encontrado - folhelho. A área segue com material solto e deslizando (**Foto 61**), desde o corte até o aterro, logo abaixo, sendo que sarjetas e demais dispositivos de drenagem estão rompidos (**Foto 60**). O material disposto no local de baixada (conforme registrado na vistoria em outubro) não comportou o volume de água advindo da rodovia e voltou a ceder (**Foto 62**).

54. Entre as medidas identificadas para recuperação da área, foram apontadas pelos engenheiros: reconformação do aterro com rocha e cobertura superficial com hidrossemeadura na área em corte e no aterro; redimensionamento e construção de novo sistema de drenagem superficial e subterrânea, sem movimentação de terra na área em corte.

55. Para que a correção seja definitiva e evitar assim reincidências que agravem os danos ao ambiente, entende-se que medidas padrão (como as sugeridas) devem ser avaliadas e readequadas no âmbito do projeto às especificidades do local, principalmente no que tange à necessidade de camada de solo que dê sustentação à cobertura vegetal, redimensionamento e reconstrução da rede de drenagem, a montante do local e no topo do corte, tendo em vista os sulcos abertos na área do corte (**Fotos 63 e 64**) e os sinais de intenso carreamento de material rompido ou em suspensão em decorrência das chuvas (**Fotos 61 e 62**).

56. Registrou-se também neste lote pontes em construção, onde a sinalização provisória mostrou alguma melhora (**Foto 65**), ainda que precise ser constantemente reforçada.

57. Mais adiante, registrou-se outro ponto crítico de gravidade, com rompimento do pavimento, registrado como os demais pontos deste lote como Notificação Ambiental nº 01/2014 e identificado pela primeira vez pelo IBAMA na vistoria realizada em maio de 2014. A situação se mantém a mesma, com o pavimento rompido mantendo a rodovia parcialmente impedida ao tráfego, sendo necessário um desvio (**Foto 66 a 68**, -03°18'39.69", -52°32'59.74"). Ainda que se perceba visualmente certa estabilidade na base da plataforma, notou-se a montante do ponto de rompimento o aumento de sulcos no sistema de drenagem que vem se acentuando (**Fotos 70 e 71**) em decorrência do volume de água drenada do talude em corte (**Foto 69**), o que gera preocupação, pois oferece risco à base da plataforma estradal, o que pode aumentar o dano já gerado. Cabe a este ponto as mesmas exigências de medidas imediatas para solução definitiva do problema.

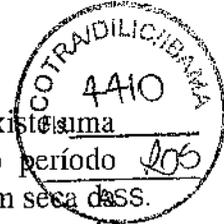
58. Nota-se ainda nesse ponto a existência de restos de madeira, que devem ser removidos do local (**Foto 72**).

59. Por fim, registrou-se também um ponto de subsidência já registrado nas vistorias anteriores (**Fotos 73 e 74**, -03°18'01.43", -52°30'04.35") que, conforme informado pelo DNIT, também será objeto das ações emergenciais a serem executadas a partir de agosto.

60. A situação das ocorrências em todo o lote é grave e requer medidas emergenciais para correção imediata. Tendo em vista que se tratam de ocorrências registradas há mais de um ano, recomenda-se notificar o DNIT para a apresentação do projeto e de cronograma executivo para a correção definitiva destes e demais pontos críticos existentes neste lote, impreterivelmente este ano, já que os prazos acordados anteriormente não foram cumpridos.

61. Ao longo do lote, ainda se identificam sinais da supressão de vegetação desordenada executada pela CELPA (**Foto 75**).

   
m.c.



**Fauna:**

- 62. Igarapé Penetecal II: há passagem seca apenas na margem esquerda, onde ainda existe uma pequena mata ciliar. Na margem direita não haveria passagem seca garantida para o período chuvoso. Como essa margem se liga a uma área de pasto, entende-se satisfatória a passagem seca da margem esquerda (**Foto 76**), provisoriamente. Solicita-se o monitoramento desse ponto, e caso seja necessária, a instalação de redutores de velocidade.
- 63. Ponto 49 (Fuso 22M, 339946.77E, 9636468.74S) e 46 (Fuso 22M, 3582228.10E, 9643076.18S): solicita-se desobstrução de todos os bueiros que forem utilizados para a passagem de fauna, como os BSTC do ponto 49 e 46.
- 64. Igarapé Painelas: instalar passagem seca sob a OAE a ser implantada e cercamento, conforme projeto apresentado.
- 65. Igarapé Penetecal I: está prevista passagem seca sob OAE, conforme projeto apresentado (**Foto 77**). Durante a vistoria foi sugerida a instalação de redutor de velocidade entre os dois igarapés, caso o monitoramento indique altos índices de atropelamento na região.
- 66. Mais adiante, no Igarapé Arrependido, informou-se que a cerca direcionadora terá extensão de 600 m na margem esquerda do igarapé.

**Socioeconomia:**

- 67. Foi identificada a existência de povoado que se estende pelos dois lados da rodovia no local de coordenadas aproximadas -03°25'33.51", -52°48'20.92", onde devem ser tomadas medidas efetivas para redução da velocidade de tráfego conforme já orientado neste relatório.
- 68. Foi implantado desvio para a ponte sobre o igarapé Penetecal II (coordenadas -03°23'18.10", -52°41'35.60", **Fotos 78 e 78A**), contudo não há barreira física que impeça a continuidade do uso da passagem anterior, preferida pelos usuários da rodovia por ser pavimentada, ainda que a extensão seja curta. O uso da passagem anterior foi dificultado com a implantação de obstáculo-aterro, porém não está sendo efetivo e o uso da via pavimentada permanece intenso, resultando em sério risco especialmente no período noturno e para usuários da rodovia que não conheçam o trecho. Deve ser adotada solução que resulte efetiva substituição do uso da via anterior, pavimentada, pelo desvio.
- 69. Em Brasil Novo, foi visitada a Escola Municipal de Ensino Fundamental (Emef) Irmã Terezinha Bak, vizinha à BR-230 (-03°18'25.04", -52°32'16.69"), onde foi realizada entrevista informal com a diretora da escola, Janete Ruas, acerca da execução do PEA. Foi relatada a realização de 4 ações do PEA na escola, tendo sido uma especial no Dia Mundial do Meio Ambiente, com a Ana Castanha (mascote do empreendimento), realizada em atendimento a pedido da secretaria municipal de Educação, e as demais com os temas do PEA: biodiversidade, água, resíduos sólidos; a programação tem sido feita com antecedência e respeitado os horários da escola. A diretora relatou que a Ana Castanha foi marcante para as crianças, assim como a maquete sobre a água. O jornal informativa é entregue nas escolas e os professores lêem e os alunos levam para casa. Questionada sobre a possibilidade de envolver os pais nas ações, ela informou que o melhor período para isso seria no final do dia, durante a semana. Uma solicitação feita pela diretora é bastante relevante e deve ser incluída nas ações do PEA: visitas à obra, com apresentação prática sobre seu planejamento, execução e cuidados ambientais.
- 70. Foi constatada sinalização deficiente na ponte sobre o rio Jarucu (-03°18'17.32", 52°30'48.25", **Foto 79**), com o mato já cobrindo a placa. A sinalização deve ser mantida sempre visível, especialmente nos desvios das pontes, onde o risco é maior. É inadmissível a presença de uma placa como a que foi observada na proximidade do km 21, com os dizeres "Trecho em obras – não nos responsabilizamos por qualquer acidente", devendo tal placa ser imediatamente substituída por alguma sinalização adequada, que informe sobre cuidados a serem tomados devido ao trecho estar em obras.

**Lote 4 (Construtora TORC)**

- 71. O Lote 4, que se inicia próximo à cidade de Altamira, encontra-se sem obras, com mais de 90% do trecho concluído, exceto pontes, acesso ao rio Xingu e o segmento urbano, conhecido por contorno de Altamira.
- 72. Neste segmento, identificam-se obras de construção e encabeçamento de pontes sobre os

*[Handwritten signature]*

Igarapés Altamira e Ambé (**Fotos 80 a 82**). Ainda que sob responsabilidade do consórcio Belo Monte, cabe o acompanhamento e a orientação para a execução das obras, bem como zelar pelo cumprimento dos programas ambientais, já que seguem à luz das licenças dadas para a pavimentação da rodovia.

73. Para construção da ponte sobre o rio Xingu, o DNIT informa ter, nesse momento, processo licitatório em andamento. Já com relação ao trecho urbano de Altamira, o DNIT informou que está sendo avaliada ainda a alternativa de construção de novo segmento, contornando a cidade, fora do eixo atualmente existente. Para isso, pediu de forma preliminar orientações de como seria procedido seu licenciamento. A equipe do IBAMA em vistoria informou que o DNIT precisaria submeter a caracterização do projeto para que o Instituto conheça a concepção da nova proposta e se posicione quanto ao escopo e competências, de acordo com a legislação vigente. Mas adiantou que, em se tratando de uma implantação, possivelmente, caberá o trâmite ordinário para a elaboração de estudos e análise de viabilidade necessárias para o seu licenciamento prévio.

#### **Fauna:**

74. Igarapé Ambé e Altamira: conforme o constatado em campo, a área é bastante antropizada, além de os vãos da ponte estarem dentro da cota de alagamento da UHE Belo Monte, inviabilizando a eficiência de uma passagem seca naqueles locais.

75. Pontos 44 (Fuso 22M, 373619.38E, 9648832.60S) e 40 (Fuso 22M, 448602.78E, 9638360.24S): solicita-se desobstrução desses bueiros, que poderão ser usados como passagem de fauna. Recorda-se que para o ponto 40 foi sugerido monitorar os atropelamentos a pé, por se tratar de um possível corredor ecológico (alagado com vegetação secundária).

76. Entre os pontos 43 e 42: Essa área deverá ser monitorada para análise de um possível projeto de instalação de cerca no fragmento. Recomenda-se prioridade, dentre os pontos onde se instalará o cercamento. A preferência se justifica por se tratar de uma área alagada onde se registraram dois mamíferos atropelados apenas na vistoria de outubro, além da travessia de capivaras nesta vistoria.

77. Ponto 74 (-03°05'44.77", -51°53'47.84"): apresentar projeto de passagem seca sob a OAE do Igarapé Sem Nome e respectivo cercamento. Além disso, por existir uma APP entre os pontos 74 e 75, sugere-se manter limpo o BSTC da estaca 5266 para o trânsito da herpetofauna, bem como monitorar a pé o trecho entre as duas curvas deste ponto, para posterior recomendação de outras medidas mitigadoras.

78. Destaca-se que quaisquer alterações no projeto das passagens secas sob OAE, como a do Igarapé Praiado e Jacobá, deverão ser justificadas, uma vez que já foram analisadas por meio da Nota Técnica 02001.000865/2015-86 COTRA/IBAMA.

#### **Socioeconomia:**

79. Na entrada de Altamira foi observada ocorrência de resíduos sólidos despejados na beira da rodovia (foi registrado o ponto de coordenadas -03°12'52.51", -52°14'29.39"), devendo então ser seguida orientação semelhante à já fornecida anteriormente neste parecer sobre a execução do PEA e PCS. Oportunamente, foi observado em flagrante a disposição irregular de resíduos por dois homens que conduziam uma caminhonete Toyota Hilux prata, placa NSL-9955 (**Foto 88-A**), que devem ser responsabilizados pela infração.

80. Também na entrada da cidade, constatou-se a pequena largura da rodovia, que se torna praticamente uma via local no interior da cidade, margeada por ocupações residenciais e comerciais, além de infraestrutura urbana, em praticamente toda a sua extensão (**Fotos 88-B e 88-C**). Caso a proposta seja de pavimentação da via no atual traçado, o impacto decorrente será bastante significativo.

81. Ao final da vistoria no dia 30/6, foi realizada reunião com a equipe responsável pelo PEA e PCS, no escritório da Gestão Ambiental em Altamira. Estiveram presentes Glícia Favacho (PCS) e Luana (PEA) - o coordenador do grupo, Marcelo, não pôde estar presente por questão de saúde em família. A equipe responsável pelo PEA e PCS em todo o empreendimento é composta apenas por essas três pessoas, que apesar de focadas em um ou outro programa, atuem em ambos e executam todo o trabalho, desde a concepção e elaboração de conteúdos, até a encenação de peças teatrais (foi realizado teatro pedagógico em Uruará e Placas sobre segurança no trânsito).

82. A equipe relatou que, devido a essa limitação, o trabalho do PEA tem sido realizado de maneira itinerante e apenas nas cidades – a cada mês em uma cidade diferente, iniciando em Rurópolis e avançando até terminar o trecho inteiro e retornar à primeira cidade, em um novo ciclo. Nas agrovilas tem sido realizada apenas a distribuição de material informativo. Foi informado que a equipe da supervisão ambiental também faz o trabalho de comunicar as comunidades locais acerca dos programas ambientais.

83. Foi relatado que, em reunião realizada no Ibama-Sede, foi acordado que o PEA seria focado nas cidades, devido à falta de pessoal na equipe. A equipe do PEA informou que as crianças das agrovilas frequentam escolas nas cidades e assim levam de volta para suas comunidades o que aprendem – de fato, durante a vistoria foram observadas crianças aguardando ônibus escolar na beira da BR-230 próximo a Medicilândia.

84. O componente do PEA voltado aos trabalhadores (PEAT) é executado mensalmente nas frentes de obras e as ações são realizadas no primeiro horário do dia (em torno das 6h da manhã), antes que os trabalhadores iniciem suas atividades laborais, com duração inferior a uma hora, para evitar comprometer o andamento do trabalho. Essa preocupação é compreensível, porém não se justifica – as ações do PEA devem estar organizadas em um corpo coerente, divididas por projetos, e eles devem contar com métodos que assegurem um mínimo de aprofundamento nas competências a serem desenvolvidas, o que toma mais do que apenas 50 minutos por mês – um exemplo de atividade interessante de ser realizada com os trabalhadores é o levantamento de aspectos e impactos relacionados às atividades executadas nas obras. As construtoras solicitam que seja dada ênfase à importância do uso dos EPIs e a equipe do PEA relatou que os trabalhadores demonstram interesse nesse assunto nas ações realizadas.

85. Foi relatada a realização de diferentes ações, como a concursos de redação, produção de vídeos e até mesmo a realização de caminhada/passeata em Rurópolis, para promover o debate público sobre a prostituição infantil/exploração sexual infantil e gravidez na adolescência – trata-se de tema particularmente relevante nessa cidade, situada no entroncamento entre a BR-230 e a BR-163, e por essa relevância foi articulada parceria com a polícia para as ações executadas, que foram significativas. A segurança no trânsito também é um dos temas de maior relevância, tendo em vista que a pavimentação aumentará a velocidade do tráfego e considerando também que existem hábitos inadequados como o do uso de motocicletas sem capacete, que em alguns municípios é a regra.

86. As ações do PEA voltadas aos produtores rurais foram divulgadas por meio de cartazes na sede de sindicatos, da Embrapa etc., e foram realizadas nesses mesmos locais (sedes das entidades).

87. Está em fase de conclusão um vídeo institucional sobre o empreendimento - deve ser incluída ao menos uma fala do Ibama entre os depoimentos desse vídeo que, seguindo as orientações da IN Ibama nº 02/2012, deve deixar claro que se trata de produto elaborado no âmbito do licenciamento ambiental, cuidado que deve ser seguido em todos os materiais e conteúdos produzidos pelo empreendedor/gestão ambiental.

88. A equipe do PEA questionou a definição de “vulnerabilidade socioambiental”, para poder orientar suas ações. Em resposta, informamos que o conceito utilizado na IN Ibama nº 02/2012 é

*(...) por estado de vulnerabilidade socioambiental, entende-se a situação de grupos específicos que se encontram: (1) em maior grau de dependência direta dos recursos naturais para produzir, trabalhar e melhorar as condições objetivas de vida; (2) excluídos do acesso aos bens públicos socialmente produzidos; e (3) normalmente ausentes de participação legítima em processos decisórios no que se refere à definição de políticas públicas que interferem na qualidade do ambiente em que se vive.<sup>1</sup>*

**Dia 01 de julho de 2015 - Lotes 4 e 3 (Altamira – Pacajá)**  
**Lote 4 (Construtora TORC) - continuação**

89. Ao longo do lote, após a travessia do rio Xingu, identificou-se que as ocorrências ambientais anteriormente identificadas têm sido resolvidas, restando por executar a recuperação asfáltica em alguns pontos (com capa de 3 mm), hidrossemeadura em taludes e aterros, colocação de defensas e

<sup>1</sup> LOUREIRO, Carlos Frederico B. Educação Ambiental no licenciamento: aspectos legais e teórico-metodológicos. In: LOUREIRO, Carlos Frederico B. (org.). *Educação Ambiental no contexto de medidas mitigadoras e compensatórias de impactos ambientais: a perspectiva do licenciamento*. Salvador: Instituto do Meio Ambiente, 2009. p. 17-48 (Série Educação Ambiental, v. 5.)

Handwritten signatures and initials: "ff", "m.c.", and a circular stamp.

retirada de material de construção utilizado na conservação de pontes de madeira.

90. Em visita ao Canteiro de obras do lote 4, licenciado pelo IBAMA (LO 1105/12), verificou-se que o mesmo mantém as condições mais adequadas de organização, como já observado na vistoria anterior. A sua estrutura segue em operação mínima, com várias das máquinas estacionadas no canteiro e com baixa movimentação, confirmando que a obra neste lote se encontra em fase de conclusão (**Fotos 83 a 87**). No entanto, em conversa com os representantes da empresa TORC, o IBAMA foi informado que, apesar na baixa atividade, há interesse em seguir operando com o canteiro e a pedreira, ambos em fase de renovação das respectivas LO's, o que deve ser esclarecido, mediante a apresentação de cronograma de atividades, a fim de subsidiar a conclusão das análises para renovação das licenças. Vale salientar que, de acordo com as licenças vigentes, o licenciamento dessas áreas se restringe à sua operação apenas para as obras do Lote 4. Como o Lote 3 também é de responsabilidade da mesma construtora, as áreas de apoio para obras devem ser específicas para cada um dos lotes.

91. Em breve reunião com representantes da TORC e do DNIT foram prestados alguns esclarecimentos: que a execução dos programas do PCA e o envio das informações em atendimento às condicionantes das LO's emitidas em nome da TORC é de sua exclusiva responsabilidade; que as LO's para as quais foi solicitado o cancelamento (canteiro em Altamira e jazidas de areia) estão suspensas, mas que algumas obrigações, como a recuperação da área degradada no areal, serão incluídas nas LO's a serem renovadas, cuja análise depende de informação sobre o cronograma de atividades das áreas; e que cabe o envio dos relatórios semestrais diretamente ao IBAMA.

#### **Socioeconomia:**

92. Devido à construção da ponte sobre o rio Xingu, a atual travessia por balsa deve deixar de existir, assim como a economia local que dela depende (**Fotos 89-A e 89-B**). Em conversa com proprietários de comércios vizinhos à atual travessia do rio Xingu por meio de balsa, eles se mostraram favoráveis à construção da ponte devido ao benefício que trará aos usuários da rodovia, porém demonstraram preocupação devido à perda de sua fonte de renda. Esse impacto deve ser identificado e avaliado nos estudos relativos à construção da ponte sobre o rio Xingu, para que sejam apresentadas propostas de mitigação/compensação do impacto, reorientando a economia local de maneira efetiva e participativa.

93. Também foi identificado, por meio das conversas durante a espera para a travessia de balsa, que o canal de comunicação do empreendimento não é de conhecimento comum mesmo por aqueles que costumam receber o jornal informativo do empreendimento. Moradores locais e usuários frequentes da rodovia nos interpelaram para realizar questionamentos básicos acerca do empreendimento, o que demonstrou seu desconhecimento e a baixa eficácia do PCS – ainda que possa ser considerado eficiente, tendo em vista os recursos absolutamente limitados de que o programa atualmente dispõe.

94. Foi constatado um fator limitante mais sério, que não se aplica apenas ao empreendimento em questão, mas que mesmo assim deve ser considerado para a continuidade do PCS: devem ser buscadas formas de fomentar o uso do canal de comunicação pela sociedade. Sua criação e divulgação não devem ser encaradas como mera formalidade a ser cumprida por exigência do Ibama, mas deve ser buscada sua efetividade, que só existe a partir do momento em que o canal é realmente conhecido e utilizado pela sociedade, para esclarecer dúvidas e apresentar reclamações e sugestões. Enquanto isso não ocorre, não é possível afirmar que o PCS esteja sendo efetivo.

95. A atual ponte sobre o rio Anapu deve ser melhor sinalizada e com mais antecedência. Foi identificada a presença de edificação na faixa de domínio, em ocupação irregular, que provalmente deverá ser removida para a construção de nova ponte sobre o rio (**Foto 89-C**). Essa ocupação, assim como todas as demais na faixa de domínio ao longo do empreendimento cuja remoção se fizer necessária para a execução e/ou segurança do empreendimento, devem ser removidas conforme o procedimento definido pela Instrução de Serviço DG/Dnit nº 18/2013.

#### **Lote 3 (Construtora TORC)**

96. Foram visitados alguns dos bota foras já implantados (BF 19, 10, 09, 08, 07, 06, 05 e 02) e alguns em implantação (Novos pontos – NV18, 17, 16), bem como demais pontos críticos.

IBAMA  
4412  
ASS.

97. O BF 19 se localiza consolidado próximo a área úmida de relevo mais plano, onde a utilização de rochas na sua base e de semeadura com *mix* de espécies leguminosas, ainda que sem a cobertura de solo adequada, contribuiu para dar certa estabilidade à área (**Foto 90**). Cabe, no entanto, confirmação de que os limites previstos no projeto foram respeitados. Para os BF's 07 a 10, de características semelhantes, cabem as mesmas recomendações de conter o assoreamento que ocorre na base do aterro, reduzir o comprimento de rampa para conter a erosão superficial, cobrir a área com *topsoil* ou outro material de qualidade similar, instalar os sistemas de drenagem e proceder a cobertura vegetal com coquetel de espécies vegetais.

98. Em áreas de aterro já implantados (NV 16, 17 e 18) em segmentos pavimentados, registrou-se a ocorrência de ravinamentos acentuados em área de terraplanagem antiga (**Fotos 91 a 100**). DNIT informou que há a previsão de se instalar um sistema de drenagem (algumas estruturas recém-instaladas, **Foto 96**), com proteção e reconformação da área. Percebe-se novamente que as áreas foram consolidadas em solo composto com material de segunda, sem a instalação oportuna do sistema de drenagem, expondo-as às intempéries e ao escoamento superficial da água das chuvas sem a devida proteção. Não foi dada uma previsão para conclusão dessas ações, o que deve ser investigado. Essas áreas não foram consideradas como BF no levantamento apresentado em atendimento à cond. 2.9 "a" da LI renovada por não estar limítrofe à área de sensibilidade ambiental. No entanto, devem seguir constando como ocorrências ambientais nos relatórios de supervisão ambiental, com prazos para solução, até sua efetiva correção.

99. Os pontos denominados de NV 17 e 18, tratam de bota-foras em implantação, que seguem os moldes dos já implantados: extensa área em aterro, com disposição de material em rocha e desagregado, ainda não conformado e desprotegido (**Fotos 97 a 100**). Ressalta-se que cabe às áreas como essa a reavaliação técnica das dimensões e medidas de proteção previstas no projeto para adequações, se necessárias, conforme definido na cond. 2.9 "b" da LI renovada.

100. Em seguida, alcançou-se a frente de obras do lote (**Foto 101 e 102**) com movimentação de máquinas e sem a devida sinalização provisória, imprescindível, tendo em vista que se registrou início da instalação de explosivos para a detonação de rocha (**Foto 103**). Logo a frente, observou-se vários novos BF's em implantação (**Fotos 104 a 109**). Destaca-se que com a renovação da LI e a nova condicionante 2.9,  toda implantação de novos bota-foras deve ser acompanhada de forma a assegurar que os limites definidos em projeto e os cuidados previstos nas condicionantes e nos programas ambientais durante e após sua execução sejam cumpridos.

101. Já os BF's 06 e 04 coincidem com os pontos críticos observados anteriormente, no chamado complexo da Ladeira da Velha (**Foto 110 a 112**). Nas vistorias realizadas em 2014, foi requerido que fossem verificadas "se as ocorrências registradas [no lote] extrapolam os limites previstos em projeto, em especial a localizada próximo às coordenadas 03°50'42,44"S e 50°32'24,80"O, para adoção de medidas cabíveis de recuperação" (RV maio/14). Ainda que se tenha encaminhado o Levantamento com a indicação de que a área ainda está sujeita à terraplanagem e das medidas de recuperação cabíveis, não se teve até agora a indicação dos limites definidos do projeto, para comprovação de que foram respeitados, nem o cronograma de utilização da área com a indicação das medidas de recuperação. Cabe neste caso notificar o DNIT para tomar essas providências.

102. Mais adiante, antes de chegar até a Ladeira da Velha propriamente dita, seguem sendo observados pontos de descarte de material excedente, principalmente de massa rochosa, sendo também registrados pontos de assoreamento dos corpos hídricos (**Fotos 113 a 115**).

103. Na Ladeira da Velha, o acesso já está liberado, tendo sido retiradas as rochas e materiais que impediam a passagem de veículos pelo trecho menos declivoso (**Fotos 116 a 118**). Notou-se ainda algum risco de deslizamento de rochas, o que reforça a necessidade de dar agilidade às obras neste segmento, cabendo a apresentação de cronograma para a conclusão das atividades neste local, bem como para a devida cobertura e proteção da área em corte.

104. Além disso, alertou-se o DNIT dos cuidados para com a drenagem que decorrerá da estrada antiga, que se percebe ser uma vicinal, tendo em vista a acentuada inclinação da mesma em direção à rodovia.

105. Por fim, averigou-se a situação de um bota-fora em implantação, considerado como ponto crítico (**Fotos 119 a 122**). Por não ter sido registrado nas vistorias anteriores, mostra sinais de que ainda está sendo implantado, apresentando um aterro com base em material rochoso e intensa

*[Handwritten signature]*

movimentação de terra próximo à APP. Vale registrar que já se percebe assoreamentos acentuados no curso hídrico em uma área de declividade acentuada, cabendo a este caso medidas urgentes para conclusão das atividades e implantação dos dispositivos de drenagem ainda este ano, sem prejuízo de se providenciar a recuperação da área assoreada, para retomar o fluxo hídrico natural.

106. Outros bota foras foram observados, como os BFs 05 e 02, cabendo as mesmas orientações. No caso do BF 02 (**Fotos 123 e 124**), sendo considerado já implantado, registra-se uma situação de estabilidade, com boa conformação e cobertura do solo, o que permitiu a manutenção do fluxo hídrico e contenção do aterro de forma satisfatória. Apesar das suas dimensões reduzidas, em comparação a outros casos, esta área serve de exemplo de cenário a ser buscado para as demais. Cabe portanto a conclusão da pavimentação com a instalação dos dispositivos de drenagem a fim de proteger o ambiente hídrico de sedimentos.

107. Vale registrar a existência de conflito entre as recomendações da supervisão ambiental e a de obras (observados também em outros pontos e lotes), feitas para este lote no Levantamento entregue pelo DNIT ao IBAMA em atendimento à cond. 2.9 "a" da LI renovada, o que cabe esclarecimentos.

#### **Fauna:**

108. Ponte sobre Igarapé Puraque: apresentar NA máximo, como o solicitado na Nota Técnica 02001.000865/2015-86 COTRA/IBAMA – **Foto 125.**

109. Pontos 40, 32 e 31: solicita-se desobstrução dos bueiros, que poderão ser usados como passagem de fauna.

110. Ponto 38 (Fuso 22M, 483946.82E, 9609213.84S): conforme o acordado em campo com a engenharia do DNIT, será providenciada uma rampa de acesso ao bueiro, em pedra argamassada e o solo será reconformado para possibilitar o acesso da fauna – **Foto 126.**

111. Ponto 37: este ponto representa um dos vários casos em que o IBAMA outrora solicitou instalação de passagem exclusiva de fauna, mas onde não há altura de aterro suficiente para sua implantação. Destaca-se que todas as propostas desse tipo feitas pelo IBAMA foram prontamente justificadas pela Hollus, seguindo-se a sugestão de monitoramento dos locais para futura instalação (ou não) de redutores de velocidade.

112. Ponto 36 e 35: assim como no caso anterior, haverá monitoramento desse ponto para se avaliar a necessidade da instalação de redutores de velocidade. Por ora, sugere-se a desobstrução do BSTC do local.

113. Ponto 34 (22M, 507135.36E, 9591413.08S): deverá ser apresentada a comprovação da instalação de um BSCC (2,5x2,5m) e cerca direcionadora por 100m de um lado e 200m do outro lado da pista.

114. Ponto 33 (22M, 508250.84E, 9590357.80S): suas ocorrências de atropelamento deverão ser monitoradas a pé – a solicitação de passagem de fauna nesse trecho foi transferida para o ponto anterior (34). Para o ponto seguinte, 32, justificou-se tecnicamente que seria impossível instalar uma passagem de fauna ali porque o aterro é constituído de material rochoso. Neste ponto se deverá continuar o monitoramento, realizando-se a desobstrução de seu BSTC (**Foto 127**) – conforme recomendado anteriormente.

115. Ademais, nas OAC do Igarapés Jacaré e Jacarezinho, **Foto 128**, recomenda-se remover solo para aumentar seção seca do igarapé, e reconformar terreno nas laterais (seção plana), quando da apresentação do projeto.

#### **Socioeconomia:**

116. Devem ser implantadas soluções para redução da velocidade de tráfego nas vilas Nazaré (-03°33'31.26", -51°05'30.49") e Bom Jardim (-03°39'49.44, -50°57'27.06), conforme já orientado anteriormente para casos semelhantes.

117. Durante o período em que estivemos na antiga via da Ladeira da Velha, fomos abordados por motociclista que demonstrou preocupação com a continuidade ou não do acesso à rodovia para quem mora no travessão que chega a ela e que avança por aproximadamente 40 km adentro, onde residem muitos colonos (**Foto 129**). O motociclista informou que existe alguma liderança local, porém não soube informar quem é; informou também que a rádio Novo Tempo FM (87,9 MHz) costuma ser ouvida no local e poderia ser uma fonte de informação. Tendo em vista a apreensão e

*[Handwritten signature]*  
A. m. C.



falta de informação identificadas, o PCS deve atuar no local.

118. Na vila Arataú (-03°51'42.21", -50°26'55.02"), há imóveis que parecem estar na faixa de domínio, cuja remoção possivelmente será necessária para a execução do empreendimento (Foto 130). O procedimento deve ser o mesmo adotado para os demais imóveis na faixa de domínio, conforme já orientado neste relatório. Ademais, a vila se estende para os dois lados da rodovia e deve ser implantada solução para redução da velocidade de tráfego, também como já orientado neste relatório.

#### **02 de julho de 2014 – Lotes 03, 02, 01 e único (Pacajá – Marabá)**

##### **Lote 3 (Construtora TORC) – cont.**

119. Deu-se continuidade à vistoria no lote 3, até o Rio Arataú. Neste local, foi observado que o fluxo de veículos pela ponte de concreto foi restabelecido, já tendo sido retirada a ponte metálica provisória (Fotos 131 a 133). O DNIT informou que está aguardando que o nível do rio abaixe um pouco mais para proceder a recuperação da área e dos acessos, com a retirada das rochas utilizadas como base para a ponte metálica, bem como das margens do rio (Fotos 131 e 134). A equipe do IBAMA ressaltou da necessidade de se apresentar um projeto de recuperação para a área (PRAD), já indicado na vistoria anterior, com o devido dimensionamento das atividades necessárias, incluindo projeto específico no PEA, bem como cronograma para sua execução. Destacou-se também que cabe ao DNIT proceder a devida proteção da área (cercamento com controle do acesso), paralelamente a ações do PCS e do projeto do PEA junto às comunidades locais, durante toda a fase de recuperação, a fim de se manter a população informada e obter seu apoio e engajamento para as medidas de recuperação da APP, buscando também assegurar a manutenção do uso social da área para lazer, mas de maneira ordenada e em equilíbrio com a função ambiental da área, evitando assim sua ocupação desordenada.

120. Nesse sentido, já foi formalmente solicitado ao DNIT o cercamento provisório das margens (em até 20 dias) a serem recuperadas e apresentação do PRAD em até 60 dias para sua execução plena antes do período chuvoso, conforme detalhado no Ofício IBAMA nº 02001.007452/2015-22 em 09 de julho de 2015.

121. Reitera-se que em hipótese alguma poderão ser mantidas como consolidadas as alterações ali feitas decorrentes das obras emergenciais.

##### **Lote 2 (Construtora Sanches-Tripoloni)**

122. O lote 2 se encontra com a pavimentação concluída, mas com uma série de ocorrências ambientais não sanadas ou apenas com medidas parciais de correção (Fotos 135 a 144), sendo que nenhum foi plenamente corrigido. Entre os bota-foras avaliados estão os BFs 04, 06, 08, 11, 14.

123. Em um ponto em que há uma sequência de bacias de drenagem construídas na faixa de domínio, já em função de problema anteriormente observado pela falta de sistema de drenagem adequado causando ravinamentos e erosões, registrou-se que várias se encontram rompidas, com dispositivos de drenagem ausentes ou incipientes, e erosões acentuadas se agravando (Fotos 145 a 156). Algumas medidas paliativas vem sendo tomadas, inclusive com sinais recentes de movimentação de máquinas e de terra (Fotos 157 a 159), mas que se mostram insuficientes para a solução dos problemas.

124. Alguns dispositivos de drenagem se encontram funcionais, mas com riscos de rompimento ou obstrução por causa de erosões que ocorrem ao redor (Fotos 160 a 164). Percebe-se que as principais causas dos processos erosivos ali observados são: subdimensionamento do sistema de drenagem e das medidas de proteção de aterros e taludes; implantação dos bota foras em extensas rampas formadas pelos aterros sem uma conformação em nível; e a falta da proteção devida pela não utilização de *topsoil* ou substrato equivalente sobre o material oriundo de corte (normalmente de 2ª ou 3ª categoria). Dessa forma, ainda que sejam realizadas medidas como conformação da topografia e reforço da hidrossemeadura (como proposto para vários dos bota-foras listados no Levantamento apresentado), não se vislumbra mudança do cenário se não forem associadas medidas de revisão do projeto de drenagem da rodovia, proteção adequada da camada do solo superficial e correção dos dispositivos de drenagem utilizados.

125. No Levantamento de bota-foras encaminhado, é informado que algumas medidas de

correção dos problemas ali encontrados e também o cronograma de ações estariam a “solicitar a construtora”. No entanto, a situação neste lote é preocupante, já que apenas medidas paliativas vem sendo tomadas e que a empresa construtora está desmobilizada há mais de um ano, sem previsão de retomada das obras nos quilômetros restantes do lote ou de assumir a adoção de medidas corretivas imediatas ainda em 2015. Cabe, portanto, ao IBAMA notificar o DNIT para um posicionamento definitivo a esse respeito, tendo em vista que o cenário de degradação e dano tem se agravado e não tem recebido uma solução definitiva.

#### **Fauna:**

126. Ponto 28: mantém-se a recomendação da última vistoria, a saber: “instalar medidas de redução de velocidade no trecho de 400 m entre as estacas 5210 e 5230”.

127. Igarapé Buriti: o BSCC no encabeçamento da ponte deverá ser revisado pela engenharia do DNIT, uma vez que o projeto contendo a mencionada estrutura (**Foto 165**) já foi aprovado por meio da Nota Técnica 02001.000865/2015-86 COTRA/IBAMA.

128. Ponto 26: aguardar dados do monitoramento dos atropelamentos para posterior implantação de passagem exclusiva no local, conforme Relatório de Vistoria nº 009/2015/COTRA/CGTMO/DILIC.

129. Pontos 25, 23 e 76: fazer rampa com pedra argamassada e conformar terreno para acesso (**Foto 166 e 168**), verificando a necessidade de enrocamento nas laterais.

130. Ponto 25 (22M, 576245.78E, 9564304.40S): esclarece-se que o ponto 25 I foi deslocado para o ponto 25 II, onde havia um BSCC (de 2 x 2m) que será adaptado conforme descrição supracitada.

131. Ponto 24 (22M, 577919.38E, 9562938.48S): implantar cerca nos dois lados da pista por 100m em cada margem do BTTC, que deverá ser desobstruído.

132. Ponto 23 (22M, 582012.14E, 9559491.60S): o ponto 23I foi deslocado para o ponto 23II, onde havia um BSCC (de 2x2m) que será adaptado conforme descrição supracitada.

133. Igarapé Aparecida II: o BSCC no encabeçamento da ponte (**Foto 167**) deverá ser revisado pela engenharia do DNIT, uma vez que seu projeto já foi aprovado por meio da Nota Técnica 02001.000865/2015-86 COTRA/IBAMA.

134. Ponto 76 (22M, 604460.68E, 9537660.11S): implantar as medidas corretivas do terreno, além da cerca direcionadora.

135. Ponto 77 (22M, 609078.45E, 9536186.07S): verificar se o BTTC está obstruído e realizar limpeza, a fim de ser usado como passagem para animais aquáticos.

136. Ponto 78 (22M, 614662.00E, 9531417.81S, estaca 1902): fazer rampa de acesso, com enrocamento em volta das alas do BSCC (2x2m) a jusante.

137. Ponto 79, 80, 14, 81, 82, 83, 84, 85, 86 e 87: mantém-se recomendação da última vistoria: “deverão ser providenciadas medidas de redução de velocidade ao longo da TI Parakanã”.

138. Igarapé Jaú, Igarapé Maria Caximbo: apresentar projeto de passagem seca sob a OAE e respectivo cercamento.

139. Ponto 20 (22M, 581144.52E, 9544233.26S): verificar se o BSTC está obstruído e realizar limpeza.

140. Ponto 18: aguardar dados do monitoramento dos atropelamentos para posterior implantação de passagem exclusiva no local, conforme Relatório de Vistoria nº 009/2015/COTRA/CGTMO/DILIC.

141. Ponto 17: conforme o acordado *in loco*, será instalado no local um BSCC (2x2m), visto que a área não se encontra pavimentada (**Foto 167**).

#### **Socioeconomia:**

142. Deve ser melhorada a sinalização da ponte do igarapé Aparecida (-04°00'21.75", -50°16'37.17"), inclusive devendo ser implantada com distanciamento/antecedência maior.

143. Na vila Maracajá (-04°08'34.15", -50°13'33.30") deve ser assegurada a implantação de solução para redução da velocidade de tráfego, assim como já orientado para outras vilas neste relatório.

144. Na área urbana de Novo Repartimento, foram identificadas edificações que possivelmente



terão que ser removidas para implantação do empreendimento (**Foto 169**). O procedimento deve ser o mesmo adotado para os demais imóveis na faixa de domínio, conforme já orientado neste relatório (idem para redução de velocidade).

145. Na margem do rio Pucuruí, vizinho à TI Parakanã, foi observada a presença de imóveis na faixa de domínio que precisarão ser removidos para a implantação do empreendimento (**Foto 170**). O empreendedor informou que a situação dos imóveis está judicializada, porém caso haja algum que ainda não esteja judicializado, deve ser imediatamente dado início ao procedimento definido pela Instrução de Serviço Dnit/DG nº 13/2013. Caso a situação de todos os imóveis já esteja judicializada, deve ser oferecida como possibilidade de negociação a oferta que resultaria da aplicação da referida instrução normativa.

146. Na vila Divinópolis (-04°41'52.10", -49°40'42.25") e em outra vila um pouco antes dela (-04°40'8.37", -49°43'19.87"), deve ser implantada solução para redução da velocidade nos termos já definidos anteriormente neste relatório. Em relação aos imóveis lindeiros à rodovia, na vila Divinópolis, ficou a dúvida acerca de sua necessidade de remoção da faixa de domínio para a pavimentação da rodovia. Caso seja necessária, deve ser adotada a mesma medida já definida anteriormente neste relatório.

### **Lote 1 e Único(TAMASA)**

147. Já no Lote 1, a frente de obras se encontrava entre os km 222,4-226,86; 197,82-199,42 e 182,96-185,32 (**Foto 171, 172, 173, 174**). Registra-se que, neste lote e no lote único, a vistoria ficou prejudicada devido o avançar do dia, seguindo até o limite de luminosidade possível.

148. Em decorrência do horário, encontrou-se as equipes já sendo desmobilizadas, não sendo registradas atividades como supressão da vegetação ou movimentação de terraplanagem. Foi possível identificar sinalização provisória, nos trechos de desvio, e acondicionamento adequado e delimitado próximo às frentes de obras, de acordo com as orientações ambientais.

149. Segundo Tabela 17 do 10º Relatório Semestral de Gestão Ambiental da obra, no Lote 1 constam dois registros de notificação ambiental ainda não solucionados (NA 02 e 04/2014), referentes a "Supressão vegetal sem aviso prévio" e "Derramamento de óleo em corpo hídrico", respectivamente. Não foi apresentado no anexo ficha de Comunicado de Não Conformidade que detalhasse o ocorrido, não havendo registro de solução dos problemas o que deve ser esclarecido. Cabe ao DNIT atuar junto à empresa construtora para dar o devido atendimento às orientações da supervisão ambiental ali registradas, tendo em vista os prazos definidos. No Lote Único, não há registros de não conformidades em aberto. Em ambos os lotes, cabe confirmação in loco na próxima vistoria.

150. Com relação aos bota-foras, só foi possível verificar a situação do BF 08 do Lote 1, onde foram observadas bacias de drenagem sem a cobertura vegetal devida, o que causou ravinamentos, erosões e rompimentos da drenagem (**Foto 175**). Cabe ali a mesma recomendação de se agilizar a conclusão das obras no segmento, com a instalação da drenagem definitiva e proteção vegetal do solo.

151. Não foi possível seguir com os registros em campo, devido a falta de luminosidade. Porém, entre os BFs, chamam a atenção os BF 01 a 07, de acordo com o Levantamento dos BFs implantados apresentado. Existem vários que se encontram na mesma situação já observada: com processos erosivos avançados na saia de aterro, em decorrência da supressão da vegetação sem a subsequente drenagem provisória ou outras medidas de proteção da área. Alguns desses pontos são coincidentes com CNC's ou NA's emitidas, apesar de não constarem na respectiva tabela do 10º Relatório, o que deve ser esclarecido.

152. Outra questão observada nesse Levantamento é que várias das recomendações emitidas pela supervisão ambiental divergem (em complexidade e orientação) com as da supervisão de obras. Nesses casos, cabe ao DNIT consolidar um posicionamento único de forma que se busque a solução para os problemas ambientais de acordo com as melhores técnicas de engenharia, inclusive prevendo novos dispositivos de drenagem, reconformações ou replantios, por exemplo, se necessários.

153. Cabe, portanto, à próxima vistoria, verificar a situação de cada um desses bota foras de forma a comprovar que as medidas assumidas e os prazos acordados foram executados.

*[Handwritten signature]*  
m.l.

### **Fauna:**

154. Rio Feio, Rio Chatopaua, Rio Bacuri, Igarapé Nova Descoberta: apresentar projeto de passagem seca sob a OAE e respectivo cercamento.

155. Pontos 13 e 9: equipe de engenharia do DNIT não soube precisar se o greide comportaria um BSCC de 2,5x2,5m. Logo, solicita-se a apresentação de projeto que contemple instalação de BSCC de até 2x2m, além da cerca direcionadora.

156. Ponto 08 (22M, 667854.30E, 9460390.48S) e 07 (22M, 669404.87.30E, 9454636.52S): instalar BTCC com adaptações para passagem seca.

157. Ponto 06, 05 e 04: verificar se o BSTC está obstruído e realizar limpeza.

158. Ponto 04: manter cerca ligando esse BSTC ao BSCC próximo.

159. **Lote Único:** Igarapé Vermelho: apresentar projeto de passagem seca sob a OAE e respectivo cercamento.

### **Socioeconomia:**

160. A sinalização no igarapé Valentim estava deficiente, devendo ser melhorada (-04°44'21.85", -49°38'23.09"). Além disso, ficou evidente o risco que os usuários da rodovia estão correndo devido a poeira em suspensão – o que foi registrado em fotografia neste lote e observou-se maior gravidade devido à redução da luminosidade no final do dia, porém trata-se de problema que se repetiu nos demais lotes em obras ou ainda não pavimentados. A situação deve ser avaliada em relação às obrigações que o empreendedor/construtoras possuem quanto à manutenção da trafegabilidade segura da rodovia. Caso seja constatado que está havendo omissão em relação a ações que deveriam estar em execução, medidas cabíveis devem ser tomadas.

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS/RECOMENDAÇÕES**

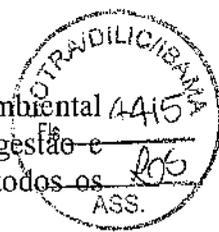
161. Observou-se que as obras seguem sendo conduzidas com o acompanhamento ambiental por parte da equipe de gestão e supervisão ambiental. No entanto, ainda cabe ao DNIT e às suas contratadas estreitar a comunicação e dar agilidade à tomada de providências, no que se refere à correção de ocorrências ambientais, revisões de projeto, execução de obras complementares e/ou contratações dos serviços pendentes, evitando-se assim paralisações, descontinuidades e, por conseguinte, os danos ambientais decorrentes já conhecidos do período chuvoso.

162. Nesse sentido, no dia 01 de julho de 2015, em reunião realizada na Unidade Local - Altamira, a equipe do IBAMA se reuniu com os analistas do DNIT responsáveis pelo acompanhamento das obras e da gestão ambiental e com representantes das empresas contratadas envolvidas para orientações e discussão sobre principais pontos identificados até então. Segue **memória dessa reunião (Anexo 1)**, sendo pontos de destaque:

- que os posicionamentos do DNIT se dêem de forma consolidada diante de recomendações técnicas das empresas contratadas (medidas e recomendações corretivas, cronogramas etc), para que o IBAMA tenha claro as informações prestadas e a posição do empreendedor frente aos assuntos tratados. Foi dado como exemplo o documento enviado em atendimento à condicionante 2.9 "a" da LI renovada, que assim se encontra não atendida;
- que as recomendações exaradas nas vistorias, nas novas condicionantes da LI e da ASV renovadas e nos programas do novo PBA reformulado sejam internalizadas imediatamente por todos os envolvidos, de forma que a execução da obra se adeque a elas, tendo em vista a necessidade de se ajustar a execução das obras aos problemas ambientais recorrentes que precisam ser corrigidos ou evitados. Em complementação ao discutido, nos casos em que o projeto de engenharia não esteja de acordo com essas recomendações ou que ações ainda carecem de providências (desapropriação, plantio compensatório etc), cabe ao DNIT adotá-las de imediato;
- que a LI 825/11 foi renovada até 2017, prazo máximo permitido pela norma vigente, não podendo mais ser renovada. Portanto, cabe ao DNIT rever seu planejamento de obras e cronogramas, priorizando a conclusão dos trechos atacados, podendo ser necessária a abertura de novo processo para a conclusão das obras ainda não iniciadas (p.e., ponte sobre o Rio Xingu e contorno de Altamira);

*[Handwritten signature]*  
m.c.

- que o relatório semestral enviado ao IBAMA seja um documento único da gestão ambiental das obras como um todo, e não somente de execução das ações da equipe de gestão e supervisão ambiental, cabendo ao DNIT consolidá-lo contemplando as ações de todos os envolvidos na sua elaboração.



163. De forma mais pontual, seguem abaixo as **principais recomendações e providências** decorrentes desta vistoria:

#### **Bota-foras:**

164. A partir do “Levantamento de 'bota-foras' (BF) já implantados” enviado pelo DNIT ao IBAMA, em atendimento à condicionante 2.9 'a' da LI renovada, selecionou-se alguns para registro na vistoria, em cada lote de obras, de acordo com a numeração ali adotada.

165. Entre os problemas recorrentes nos bota-foras já implantados, destacam-se: exposição prolongada do solo sujeita a ação das chuvas intensas, demora na finalização das etapas preparatórias para a pavimentação e instalação dos dispositivos de drenagem definitivos, falta de dispositivos de drenagem provisórios (que disciplinem o escoamento superficial até a finalização da terraplanagem, da pavimentação e da construção dos dispositivos de drenagem definitivos), falhas no dimensionamento dos dispositivos de drenagem já implantados e carreamento de solo desagregado pela drenagem natural do relevo. Como resultado, observa-se o surgimento e agravamento de processos erosivos (superficial e em sulcos), em diferentes graus de magnitude, ravinamentos e assoreamento de corpos hídricos ou áreas de sensibilidade hídrica em pontos de baixada.

166. Ainda que o Levantamento não tenha apresentado um croqui ou imagem dessas áreas em detalhe que comprovasse que as mesmas foram dispostas de acordo com o previsto no projeto (conforme solicitado na LI renovada), identificou-se que as medidas propostas pela supervisão ambiental se mostram, *a priori*, adequadas ao registrado nos locais amostrados. No entanto, as medidas foram apresentadas em um nível superficial, com caráter mais orientativo do que executivo, cabendo portanto que as recomendações sejam devidamente internalizadas pelo projeto de engenharia, ensejando sua devida adequação, no que couber. Assim, considera-se que o referido Levantamento não atende plenamente ao solicitado na condicionante 2.9, “a” da LI renovada pela falta da apresentação de cronograma exato para a adoção das medidas propostas, pela não comprovação de que os limites previstos no projeto estão sendo respeitados ou, ainda, que as medidas propostas estão efetivamente inseridas no projeto e, portanto, serão adotadas.

167. Algumas medidas de correção já tem sido implantadas em decorrência dos registros feitos pela supervisão ambiental por meio do seu acompanhamento rotineiro das obras ou pelo IBAMA em vistorias anteriores, bem como tem sido informado pelos responsáveis pelo acompanhamento das obras que diversos dos problemas ainda serão remediados em etapas futuras. No entanto, percebe-se que seu efeito é muitas vezes paliativo e que a delonga entre as etapas de abertura das frentes de obras e finalização da pavimentação, com a devida instalação dos dispositivos de drenagem, somados a falta de medidas preventivas ou temporárias de proteção dos trechos atacados, acabam por permitir a reincidência ou agravamento de impactos. Além disso, ainda que se cumpra o cronograma previsto para as obras e que se conclua a pavimentação, com a instalação dos dispositivos de proteção previstos no projeto, vários pontos de ocorrência ambiental ou de não conformidade tem sido associados a falhas no projeto, seja por subdimensionamento ou insuficiência das soluções necessárias pelas peculiaridades da região.

168. Considera-se ser este um dos pontos de origem dos principais problemas ambientais recorrentes na execução das obras de pavimentação da BR (como os rompimentos observados em alguns dos segmentos com obras concluídas), com impacto direto aos meios físico, biótico e social.

169. Desta forma, com o intuito de promover uma gestão ambiental adaptativa da obra, adequando as medidas de mitigação e o projeto de engenharia conforme a confirmação (ou agravamento) dos impactos previstos, recomenda-se para a correção ou prevenção das ocorrências ambientais nos bota-foras e sua efetiva proteção, o seguinte:

- Reapresentação do Levantamento elaborado em atendimento da condicionante 2.9 “a” da LI, com comprovação de que as medidas de correção ou proteção ali previstas estejam inseridas no projeto de engenharia. Deverá ser apresentado detalhe do projeto geométrico para cada



BF, com os limites de cada um em relação à faixa de domínio e pontos notáveis (APP, cortes, aterros etc), bem como cronograma de execução imediata, em especial das etapas previstas para o ano de 2015, a fim de corrigi-los e protegê-los adequadamente antes do início do período chuvoso.

- Que aterros e novos bota-foras não sejam implantados até que o levantamento a ser apresentado em atendimento das condicionantes 2.9 “b” e “c” da LI comprove que as medidas de proteção e de drenagem foram revisadas e incorporadas ao projeto;
- Que no planejamento das obras sejam priorizadas a finalização dos segmentos já abertos, em fase de terraplanagem, de forma que sejam concluídas as etapas de pavimentação e instalação de dispositivos de drenagem definitivos para a devida proteção dessas áreas à ação das chuvas;
- Que, uma vez atendida a condicionante 2.9, novos bota-foras sejam instalados e consolidados durante período seco, devendo ser limitada a previsão do uso de enseadeiras ou bacias de sedimentação para a construção de OAC's ou OAE's. Que se observe a qualidade do material de origem (rocha, folhelho etc) para o seu uso de forma adequada, conforme as especificações técnicas e construtivas recomendadas a cada caso;
- Que as adequações, recomendações ou redimensionamentos se apliquem a todos os bota-foras, bem como aterros, ainda que não tenham sido pontualmente registrados no levantamento realizado ou neste relatório. Destaca-se que os registros feitos em vistoria são por amostras do problema, em decorrência do tempo limitado e da extensão do trecho licenciado. Portanto, não se exclui com isso as demais áreas na mesma situação, as quais devem ser objeto das mesmas recomendações e providências, bem como do acompanhamento pelo IBAMA nas próximas vistorias, sem prejuízo das sanções cabíveis.

### **Fauna**

170. Constatou-se que em vários casos para os quais o IBAMA outrora solicitou instalação de passagem exclusiva de fauna, não há altura de aterro suficiente para sua implantação. Logo, mantém-se a recomendação de monitoramento dos atropelamentos, a fim de se avaliar a necessidade de outras medidas mitigadoras.

171. Considerando-se que foram vistoriados apenas os pontos conflituosos de indicação de passagem de fauna, solicita-se relatório comprobatório da execução das determinações presentes no Anexo 2.

172. Ademais, recomenda-se prosseguir o monitoramento de todos os pontos citados neste e nos relatórios anteriores, inclusive das passagens exclusivas localizadas em áreas brejosas, para análise da necessidade de implantação de banqueta, que permita a travessia seca no interior daquelas. Inclusive, sugere-se o prazo de mais duas campanhas de monitoramento dos atropelamentos para que se instalem essas plataformas internas nos bueiros, de modo a propiciar a passagem seca e segura dos animais.

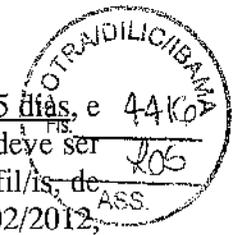
173. Por fim, destaca-se que cercas deverão ser instaladas em todos os tipos de passagem, independentemente do resultado do monitoramento do atropelamento.

### **Socioeconomia**

174. Para assegurar a manutenção da sinalização, diante das dificuldades relatadas pelo empreendedor, a questão deve ser incluída nos projetos do Programa de Educação Ambiental (PEA) e do Programa de Comunicação Social (PCS), além de que deve ser considerada a possibilidade de uso de outros materiais para a confecção das placas – o que talvez demande alteração nas normas relativas à sinalização rodoviária, provisória ou não.

175. Travessias de áreas urbanas e povoados como os identificados neste relatório devem contar com soluções como a implantação de lombada eletrônica, de modo a reduzir o risco de ocorrência de acidentes com pedestres devido à futura ampliação da velocidade decorrente da pavimentação da rodovia. A escolha da alternativa para redução da velocidade deve ser acompanhada de justificativa técnica, devidamente fundamentada, acerca da efetividade da solução escolhida.

*P. m. l.*  

176. Deve ser elaborado projeto do PEA voltado ao Balneário Curuaúna I, em prazo de 45 dias, e então deve ser imediatamente iniciada sua execução. Caso ainda não tenha sido realizado, deve ser feito estudo dos visitantes e dos responsáveis pelo local, para identificação do(s) seu(s) perfil(is), de modo a orientar o adequado desenho do projeto, a ser elaborado conforme a IN Ibama nº 02/2012, visando a apropriação pública das informações pertinentes, a produção de conhecimentos que permitam o posicionamento responsável e qualificado dos atores envolvidos e a participação e mobilização desses grupos para evitar os potenciais impactos à fauna decorrentes da presença do balneário justamente em local de importante passagem de fauna.

177. O empreendedor deve responder a solicitação da moradora da agrovila Novo Jardim, acerca do acesso ao local (-03°51'43.45", -54°04'58.18").

178. Deve ser adotada solução que resulte em efetiva substituição do uso da via anterior, pavimentada, pelo desvio implantado no local de coordenadas -03°23'18.10", -52°41'35.60".

179. Deve ser encaminhado para autuação o flagrante dos responsáveis pela disposição irregular de resíduos sólidos na rodovia BR-230 que conduziam uma caminhonete Toyota Hilux prata, placa NSL-9955, às 16h40 (Foto 88-A).

180. Onde for identificada a disposição irregular de resíduos sólidos na faixa de domínio, deve-se buscar identificar aproximadamente a origem de tais resíduos e executar o PEA conforme previsto pela IN Ibama nº 02/2012 de modo a compreender as causas de tal irregularidade e propor soluções concretas, buscando o envolvimento e engajamento das comunidades locais.

181. Tendo em vista já se observar expansão urbana desordenada potencialmente motivada pela pavimentação da BR-230, deve ser imediatamente dado início à implementação das medidas necessárias para suporte à elaboração ou atualização do plano diretor do município de Uruará e dos demais municípios afetados pelo empreendimento, conforme definido pelo art. 41, § 1º da Lei nº 10.257/2001 e pela Resolução ConCidades nº 22/2006.

182. Deve ser apresentada a relação das entidades locais identificadas no mapeamento realizado para a execução do PCS e do PEA e as entidades representativas/lideranças devem passar a ser o canal prioritário para a execução desses programas – sem deixar de lado toda a comunidade, porém tendo as entidades e seus representantes como o primeiro contato, imprescindível. Caso esse cadastro das entidades/representantes não tenha sido organizado, ele deve ser organizado e apresentado ao Ibama em 60 dias.

183. Devem ser incluída nas ações do PEA visitas à obra, com apresentação prática sobre seu planejamento, execução e cuidados ambientais.

184. Para que as ações do PEA e do PCS possam ser executadas com a qualidade e extensão espacial de que necessitam, a equipe deve ser ampliada. Não é viável esperar que a atual equipe, composta por três técnicos (sendo um o coordenador do grupo), consiga realizar mais do que atualmente já vem realizando, tendo em vista a magnitude do empreendimento em questão. Justamente tendo em vista a magnitude do empreendimento, é inaceitável que o PEA e o PCS contem com um quadro tão reduzido, que na prática inviabiliza o atendimento da IN Ibama nº 02/2012, assim como a simples manutenção de contato com todas as entidades representativas e comunidades locais existentes ao longo do empreendimento licenciado. Supõe-se que a equipe deveria ser no mínimo três vezes maior do que é hoje e isso deve ser avaliado e o empreendedor deve apresentar uma resposta com encaminhamento resolutivo ao Ibama em 45 dias.

185. Devem ser buscadas formas de fomentar o uso do canal de comunicação pela sociedade. Sua criação e divulgação não devem ser encaradas como mera formalidade a ser cumprida por exigência do Ibama, mas deve ser buscada sua efetividade.

186. O impacto decorrente da potencial perda da fonte de renda dos comércios no entorno da travessia de balsa pelo rio Xingu deve ser identificado e avaliado nos estudos relativos à construção da ponte sobre o rio Xingu, para que sejam apresentadas propostas de mitigação/compensação do impacto, reorientando a economia local de maneira efetiva e participativa.

187. O uso da rodovia por ciclistas e por demais usuários não motorizados deve ser considerada pelo empreendedor, para proposição de soluções que forneçam segurança a tais usuários da rodovia.

*R*  
*Mr. C.*

188. Para todas as ocupações irregulares na faixa de domínio ao longo do empreendimento cuja remoção se fizer necessária para a execução e/ou segurança do empreendimento, ela deve ser realizada conforme o procedimento definido pela Instrução de Serviço DG/Dnit nº 18/2013 – caso o procedimento já esteja judicializado, deve ser apresentada como proposta de negociação a oferta que decorreria da aplicação da referida instrução de serviço.

189. Quanto à poeira em suspensão nos lotes em obras ou ainda não atacados, o empreendedor deve esclarecer por que a situação está dessa forma, tendo em vista que há medidas previstas para evitar tal ocorrência. Caso esteja havendo omissão, medidas coatoras cabíveis devem ser tomadas.

### **Projeto de engenharia**

190. Observa-se que questões relevantes ao acompanhamento ambiental da obra e às adequações exigidas pelo IBAMA, como bota-foras, passagens de fauna etc, passam pela análise e adequação do projeto de engenharia. Contudo, várias das análises tem sido feitas sem a garantia de que as informações apresentadas ao IBAMA estão efetivamente incorporadas ao projeto, o que tem sido constantemente utilizado como argumento para não execução. Como exemplo, cita-se os casos do que já foi analisado com relação às passagens de fauna sob as OAEs.

191. Dessa forma, para o **projeto de engenharia**, recomenda-se:

- que os estudos complementares ou relatórios elaborados em atendimento às condicionantes ambientais que envolvam propostas ou revisões de projeto, sejam validadas pela(s) equipe(s) responsáveis pelo projeto de engenharia (unidade local do DNIT, supervisão de obras etc), antes de serem submetidos ao IBAMA, garantindo compatibilidade entre a proposta técnica e o projeto;
- que, uma vez o IBAMA se manifestando a respeito das propostas e/ou levantamentos, quaisquer alterações ou adequações aprovadas sejam incorporadas ao projeto de forma definitiva, por meio da sua revisão;
- que o projeto de engenharia, em especial o componente ambiental e projeto de drenagem, seja revisado ou atualizado quanto às soluções construtivas originalmente apontadas para todos os lotes, em especial nas áreas de sensibilidade ambiental, já que diversas das ocorrências ambientais tem sido imputadas à má qualidade do material de origem descartado, ou à falta/insuficiência de dispositivos de proteção ou de drenagem nos aterros e cortes, de acordo com o previsto no projeto originalmente aprovado. Tal revisão deve ser priorizada e agilizada, em caráter de urgência, até dezembro de 2015, conforme planejamento das obras, de forma a se evitar a repetição dos danos ambientais oriundos de falhas de projeto e, assim, permitir o avanço da abertura de novas frentes de obras, condicionada a essa readequação;
- Que o projeto executivo de engenharia seja reapresentado até dezembro de 2015, em meio digital, constando as revisões e readequações a serem realizadas, em atendimento às condicionantes 1.3 e 2.9 da LI.

### **Relatório Supervisão Ambiental:**

192. Com relação ao registro das informações sobre a supervisão ambiental nos relatórios semestrais:

- a) Incluir nos relatórios semestrais tópico específico quanto ao acompanhamento e atendimento efetivo das recomendações decorrentes das vistorias, com destaque para as medidas, prazos e justificativas para seu atendimento.
- b) Reiterar reforço constantemente da sinalização provisória, em especial nas cabeceiras de pontes, desvios e frentes de obras.
- c) Incluir nos relatórios avaliação técnica do projeto de engenharia, com medidas corretivas sugeridas e pactuadas com as construtoras, bem como cronograma de ação para correção dos pontos críticos identificados neste relatório e nos das vistorias anteriores.
- d) Que os registros de não conformidade ambiental sejam mantidos nos relatórios até sua completa correção, ainda que sejam parcialmente submetidos à medidas de correção, devendo ser pactuados prazos até a solução definitiva. Casos de reincidência de problemas em que as medidas



adotadas não foram efetivas, devem ser destacados e mantido o seu histórico.

e) Que as informações espaciais sejam entregues em formato vetorial/raster com metadados (nas extensões .shp e kml ou kmz) e que os registros a serem apresentados com a indicação da localização geográfica sejam apresentados em coordenadas grau/minuto/segundo (GMS), a fim de uniformizar as informações com a base de dados do IBAMA.

193. Em relação ao **remanejamento ou ampliação da rede elétrica** pela CELPA, conforme já destacado neste relatório, tem-se a considerar o seguinte:

a) Reitera-se que quaisquer atividades oriundas do remanejamento ou ampliação da rede elétrica, dentro dos limites da faixa de domínio da rodovia, devem ser formalmente autorizadas pelo DNIT, comunicadas previamente e acompanhadas pela equipe de supervisão ambiental, respeitado o cumprimento das condições presentes nas licenças/autorizações e nos programas ambientais, em especial no que se refere a supressão da vegetação, resgate de fauna e controle de processos erosivos.

b) A não obediência a essa orientação implica aos agentes responsáveis (concessionária e construtoras) as sanções cabíveis e ao DNIT a responsabilidade solidária por eventuais danos ambientais decorrentes, conforme exposto no Ofício IBAMA nº 02001.007452/2015-22 em 09 de julho de 2015.

194. Destaca-se novamente que as **pontes e suas cabeceiras** ainda não foram construídas, representando interrupções do pavimento e, conseqüentemente, riscos à segurança do tráfego na rodovia. Por isso, reiteram-se as seguintes recomendações específicas:

a) Reforçar, constantemente, os desvios e a sinalização provisória nas suas proximidades, executando a conservação rotineira das cabeceiras, especialmente nas APPs;

b) Agilizar processo para construção das pontes, de forma que o aumento do fluxo e da velocidade média ao longo do trecho com o final das obras de pavimentação não resultem em acidentes e riscos ambientais (assoreamento, erosões nas APPs etc), internalizando no projeto de construção os levantamentos e propostas de recomposição das APPs já apresentados;

c) Na ponte sobre o rio Arataú, que se proceda a devida proteção e recuperação da área com celeridade, conforme definido no Ofício IBAMA nº 02001.007452/2015-22.

d) Reitera-se a orientação de que as OAEs deverão apresentar adaptações para passagem seca de fauna (exceto nos casos em que há restrições para tal implantação), conforme Nota Técnica nº 02001.000865/2015-86 COTRA/IBAMA.

e) Para cada OAE, deve ser avaliada a presença de comunidades locais, a possível demanda para tráfego de pedestres e bicicletas para travessia do curso d'água por meio da OAE, para inclusão de passeio para pedestre no projeto da OAE – caso seja identificada a ausência de necessidade, isso deve ser tecnicamente justificado ao Ibama. Conforme o Manual de Projeto Geométrico de Travessias Urbanas do Dnit (2010),

*Passeios são parte integrante das ruas das cidades, mas raramente são construídos em áreas rurais. Entretanto, o potencial para atropelamentos de pedestres é maior em muitas áreas rurais, em face das velocidades maiores e ausência geral de iluminação. Os poucos dados disponíveis sugerem que passeios laterais, em áreas rurais, reduzem os atropelamentos (p. 98).*

195. Por fim, recomenda-se notificação ao DNIT devido ao número de situações urgentes referentes a:

a) Ocorrências ambientais nos Lotes 2 e 5 (Construtora Sanches-Tripoloni), para início das correções em imediato e sua conclusão ainda em 2015;

b) Supressão de vegetação pela CELPA em desatendimento à ASV nº 716/2012.

À consideração superior.

Brasília, 31 de julho de 2015.

RÁQUEL C. ALVES LACERDA  
Analista Ambiental

CRISTIANE LOPES COSTA  
Analista Ambiental

MARCO AURÉLIO L. VILLELA  
Analista Ambiental

*r.v.c.*

Ciente,

Suprao expediente ao  
empulsores para  
comunicação das providências  
pertinentes ao licenciamento  
ambiental.

06  
Larissa Carolina Amorim dos Santos 27/08/15  
Coordenadora de Licenciamento de  
Transportes - Substituta  
COTRA/DILIC/IBAMA

# MEMÓRIA DE REUNIÃO

ANEXO I

(ALTAMIRA, 01 de junho de 2015)



A reunião teve início com a equipe do IBAMA solicitando que a gestão <sup>do BR 230</sup> por parte do DNIT se dê de uma forma mais adaptativa, para lidar com as contingências e atender, ao FBA e condicionantes da LI e ASV.

Ainda, informa que <sup>um</sup> processo de aproximação entre os atores do licenciamento da BR 230, através do qual se reuniram FBA e as condicionantes da LI. Seguindo-se nessa linha, a equipe do IBAMA adiantou que pretende voltar numa nova instância até o final deste ano. Antes disso, em prazo a ser definido, IBAMA já adiantou também que solicitará <sup>projeto geométrico</sup> atualizados do estágio atual das obras, destacando que a LI encontra-se válida até 2017 e que não poderá ser renovada a partir de então - <sup>incluir</sup> dentro desse prazo a ponte sobre o Rio Xingu, do contrário talvez seja necessária abertura <sup>novos</sup> de processo.

Em adição, a equipe do IBAMA informou que o relatório semestral é de gestão ambiental da obra e não apenas de gestão ambiental, de forma que <sup>se</sup> encaminhou ao IBAMA um relatório único já com resposta aos questionamentos (com posição do DNIT, construtora etc) sobre as obras e contingências, para evitar passivos e novas fronteiras que os gerem novamente.

Por outro lado, os representantes do DNIT pontuaram a responsabilidade ambiental do órgão nas obras, sendo que todos os envolvidos devem ~~ter~~ cumprir seu papel (gestão, supervisão, construtora) para não prejudicarem o processo.

DNIT solicitou também que o Relatório de Vistoria e parecer sejam elaborados pelo IBAMA com maior celeridade.

Por fim, IBAMA solicita que o DNIT encaminhe de forma consolidada o

**EM BRANCO**

# LISTA DE PRESENÇA

(REUNIÃO 01/07/15)



1. Cristiane Lopes Costa - COTRA/DILIC/IBAMA
2. Marco Aurélio Lessa Villela - Cotra/Dilic/IBAMA
3. ODIR LOURINHO NASCIMENTO - DNIT-UL-ALTARIBA
4. JAIRO DE JESUS RIBEIRO - DNIT/PA
5. Paulo Roberto Fontes - DNIT/PA
6. Paulina Vaz de Oliveira - TORC
7. Manoel Wilson dos Anjos TORC
8. Alexandre Leiros Silva TORC
9. Samuel Bernardes Coelho HOLLUS
10. Thiago Rufino da Cruz
11. Glécia Figueira - GESTÃO AMBIENTAL BR 230/422/PA
12. João Victor Gualberto da Silva - Gestão Ambiental
13. Fabrícia Ariell Custódio - Gestão Ambiental
14. Pauliane da Silva Santos (Hollus)
15. EDUARDO ANAJO DA SILVA - GESTÃO AMBIENTAL
16. VICTOR BORTOLO - SANCHES TRIPOLONI
17. JAIRO DE CARVALHO - MAIA MELO ENGENHARIA
18. Paulo Sérgio P. Sousa - MAIA MELO ENG:
19. Cristiane de Melo Sampaio - Gestão Ambiental
20. Lya Mayer de Araújo - CGMAB/DNIT
21. Vanessa José da Rocha - CGMAB/DNIT
22. EDUARDO CABRAL DA SILVA JÚNIOR - GESTÃO AMBIENTAL

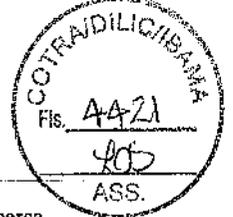
**EM BRANCO**



**Anexo 2:** Tabela contendo as determinações relativas a passagens de fauna, exaradas na vistoria de junho-julho de 2015.

BR230 – Passagens de Fauna					
Lote	Tipo	Ponto	Característica	Determinação sugerida pelo IBAMA	
3B	OAC	64	BSCC (2X2)	Comprovar instalação com apresentação de projeto contendo inclusive croqui de cerca direcionadora sobre imagem de satélite.	
		62	BDCC (3X3)		
		68 II	BDCC (3X3)		
		73	BSCC (3X3)		Monitorar nível d'água a montante para definir instalação de banqueta seca.
			67	BSCC (estaca 9616)	Monitorar para provável instalação de banqueta seca
	OAE		66	Ig. Peruda	Apresentar N.A.
			65	Ig. Curuatinga	
			63	Ig. Macanã	
			-	Ig. Sem Nome	
			61	Ig. Muiraquitã	
		8988	-		
Demais pontos		60	Ig. Curuaunã I	Continuar o monitoramento dos padrões de atropelamentos para posterior proposição de medidas redutoras de velocidade. Apresentar projeto de cerca direcionadora do ponto 71 ao 73.	
		60	Ig. Curuaunã II		
		69			
		70			
		71			
		72			
2B	OAC	58	BSCC	Comprovar instalação com apresentação de projeto contendo inclusive croqui de cerca direcionadora sobre imagem de satélite.	
	OAE		Ig. Piaçoca	Continuar o monitoramento dos padrões de atropelamentos para posterior proposição de medidas redutoras de velocidade	
			Ig. Pedrão		
		Ig. Muiravirá			
1B	OAC	54	BSTC	Desobstruir e continuar monitoramento para definir extensão da cerca direcionadora	
		53	BSCC (2,5X2,5)	Comprovar instalação com apresentação de projeto contendo inclusive croqui de cerca direcionadora sobre imagem de satélite.	
	OAE	57	Rio Uruará	Apresentar projeto de passagem seca e do respectivo cercamento sobre imagem de satélite.	
56		Ig. Mangu Ig. Cearense			
5	OAC	49	BSTC	Desobstruir e continuar monitoramento para definir extensão da cerca direcionadora	
		46			
	OAE		Ig. Penetecal II Ig. Penetecal I	Continuar o monitoramento dos padrões de atropelamentos para posterior proposição de medidas redutoras de velocidade	
4	OAC	51,50, 48, 47	BSTC	Desobstruir e continuar monitoramento para definir extensão da cerca direcionadora. Ponto 40: Realizar monitoramento a pé, para posterior proposição de medidas redutoras de velocidade. Pontos prioritários para instalação de cercas direcionadoras e medidas	
		44			
		40			
		43			

3A	OAE	42		redutoras de velocidade.
		74	Ig. Sem Nome Ig. Praiado Ig. Jacobá	Rever projeto de passagem seca que previa bueiros no encabeçamento das pontes
			Ig. Altamira	Continuar o monitoramento dos padrões de atropelamentos para posterior proposição de medidas redutoras de velocidade
	Demais pontos	74 (estaca 5266), 43, 41		Desobstruir e continuar monitoramento para definir extensão da cerca direcionadora. Realizar monitoramento a pé, para posterior proposição de medidas redutoras de velocidade.
		32 e 31 36 e 35		Desobstruir e continuar monitoramento para definir extensão da cerca direcionadora, e apresentar projeto de cerca direcionadora
	OAC	38	BSCC	Reconformar extremidades do bueiro com rampa em pedra argamassada e solo, para acesso de vertebrados.
		34	BSCC (2,5x2,5m)	Comprovar antes da pavimentação; a instalação com apresentação de projeto contendo inclusive croqui de cerca direcionadora (100m e 200m pra cada lado) sobre imagem de satélite. Se a instalação não ocorrer em tempo hábil, este ponto não deverá ser asfaltado até a troca do bueiro ser executada.
	OAE	33	BSTC	Desobstruir e continuar monitoramento (a pé) para definir extensão da cerca direcionadora.
			Ig. Puraque Ig. Jacaré	Apresentar NA.
			Ig. Jacarezinho	Remover solo para aumentar seção seca e reconformar seção plana.
2A	Demais pontos	37		Continuar o monitoramento dos padrões de atropelamentos para posterior proposição de medidas redutoras de velocidade
		25 II 23 II	BSCC (2x2m)	Reconformar extremidades do bueiro com rampa em pedra argamassada e solo, para acesso de vertebrados. Apresentar projeto de cercas direcionadoras.
	OAC	76		Desobstruir e continuar monitoramento para definir extensão da cerca direcionadora, e apresentar projeto de cerca direcionadora (100m para cada lado).
		24		
		77	BTTC	
		78	BSCC (2x2m)	Reconformar extremidades do bueiro com rampa em pedra argamassada e solo, para acesso de vertebrados.
		20	BSTC	Desobstruir e continuar monitoramento para definir extensão da cerca direcionadora.
		17	BSCC (2x2m)	Comprovar instalação com apresentação de projeto contendo inclusive croqui de cerca direcionadora (100m e 200m pra cada lado) sobre imagem de satélite.
	OAE		Ig. Buriti Ig. Aparecida II Ig. Jaú Ig. Maria Cachimbo	Rever projeto de passagem seca que previa bueiros no encabeçamento das pontes
				Apresentar projeto de passagem seca e do respectivo cercamento sobre imagem de satélite.
Demais pontos		79 e 80 29 ao 26 14 e 18		Continuar o monitoramento dos padrões de atropelamentos para posterior proposição de medidas redutoras de velocidade, sobretudo ao longo da TI Parakanã.
	81 ao 87			
1A	OAC	13 9	BSCC (2,5 x 2,5m)	Comprovar instalação com apresentação de projeto contendo inclusive croqui de cerca direcionadora sobre imagem de satélite.
		8 (estaca 1802)	BTCC (2x2m)	Comprovar instalação com apresentação de projeto contendo inclusive croqui de cerca direcionadora sobre imagem de satélite. E apresentar projeto de adaptações internas nos bueiros para permitir a passagem seca.
		7		



<b>Lote Único</b>		6	BSTC	<p>Desobstruir e continuar monitoramento para definir extensão da cerca direcionadora, devendo-se apresentar projeto de cerca direcionadora do bueiro do ponto 4.</p>           <p>Apresentar projeto de passagem seca e do respectivo cercamento sobre imagem de satélite.</p> <p>Para os pontos 02 e 01: continuar o monitoramento dos padrões de atropelamentos para posterior proposição de medidas redutoras de velocidade.</p>	
		5			
		4			
	OAE				Rio Feio
					Rio Chatopoua
					Rio Bacuri
					Ig. Nova Descoberta
	Demais pontos		14,		
	OAC		02 e 01		
	OAE				Ig. Vermelho

**EM BRANCO**

Relatório Fotográfico – Vistoria IBAMA (29 junho a 02 de julho de 2015 )

1º Dia - 29/06/15

Lote 3 (Rurópolis – Placas) Início: - 4°5'35.66"/54°54'36.14" Fim: -3°53'1.61"S/ -54°15'27.70"



Foto 01: Frente conserva

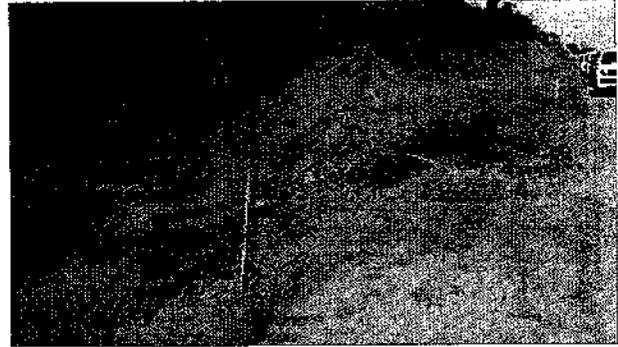


Foto 02: BF10 (-3°54'58.63", -54°33'16.84")



Foto 03: BF09 e CELPA (-3°54'52.98", -54°33'6.92")



Foto 04: BF01 (-3°53'19.80", -54°19'3.47")



Foto 05: BF 05 (-3°54'3.99", -54°31'19.44")



Foto 06: BF 05 (-3°54'3.99", -54°31'19.44")

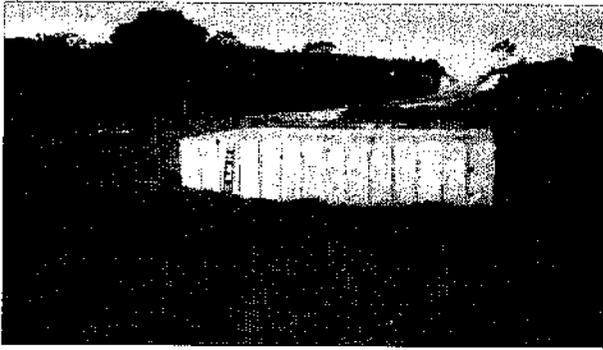


Foto 07: Supressão CELPA



Foto 08: Supressão CELPA

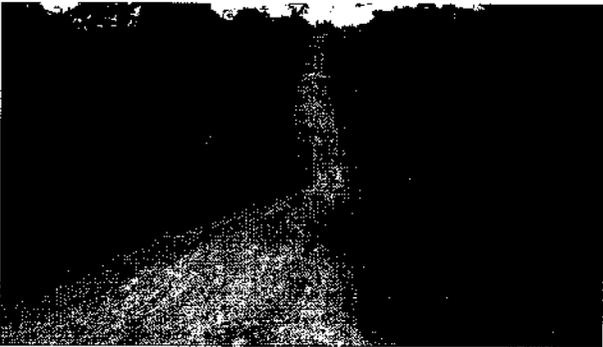
**Lote 3 (Rurópolis – Placas) – cont.**



**Foto 09:** Construção de OAC  
(-3°54'28.08", -54°32'13.32")



**Foto 10:** Construção de OAC



**Foto 11:** Construção de OAC



**Foto 12:** Ig. Peruda - proj. de passagem seca. (Fuso 21M,  
740218.12E, 9547427.08S)



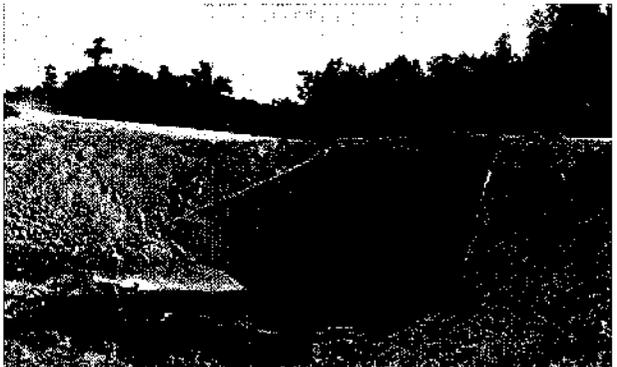
**Foto 13:** Ig. Curuatinga - proj. de passagem seca



**Foto 14:** Pto 64 - prevista instalação de um BSCC (2x2m)  
(21M 0762082 E 9561710S)



**Foto 15:** Aterro com um BDCC de 3x3m



**Foto 16:** Pto 68 - BDCC (3x3m) instalado

Lote 3 (Rurópolis – Placas) – cont.



Foto 17: Ig. Curuaína I – Balneário  
(-03°53'17,40", -54°17'38,94")



Foto 18: Ig. Curuaína II



Foto 19: APP Ig. Curuaína (-03°53'17,40", -54°17'38,94")



Foto 20: Ig. Curuaína - Pte e Rede Supressão CELPA,  
(-03°53'17,40", -54°17'38,94")

**Lote 2 (Placas – Uruará)**

Início: -3°52'58.22"/-54°15'26.82" Fim: -3°41'12.19"/-53°35'11.47"



**Foto 23: Supressão CELPA**



**Foto 24: Supressão CELPA**



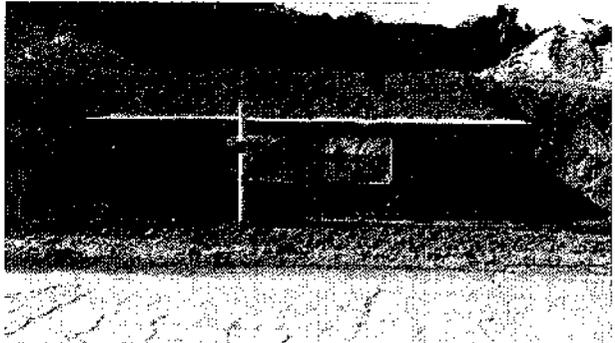
**Foto 25: Supressão CELPA (-3°51'12.92, -54°09'40.94")**



**Foto 26: Supressão CELPA (-03°47'53.51", -53°55'1.50")**



**Foto 27: Supressão CELPA (-3°47'53.51", -53°55'1.50")**



**Foto 28: Construção de OAC  
(-03°51'45.81", - 54° 6'25.80")**



**Foto 29: Pontes em construção  
(-03°51'35.48, -54°10'58.08")**



**Foto 30: BF09 (-03°51'12.22", -54° 9'40.27")**

Lote 2 (Placas - Uruará) - cont.



Foto 31: (-03°51'12.92", -54° 9'40.94")

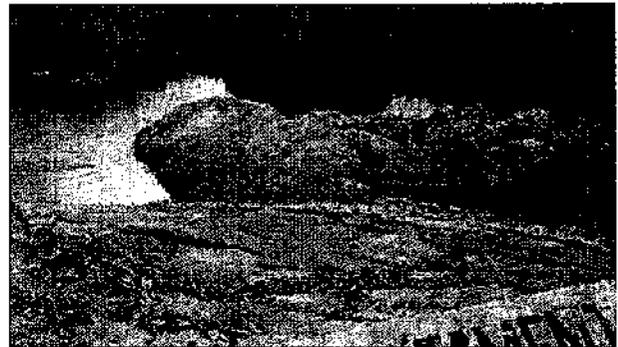


Foto 32: (-03°51'12.92", - 54° 9'40.94")



Foto 33: BF05/06 (-03°51'45.81", -54°06'25.80")



Foto 34: BF05/06 e OAC (-03°51'43.78", -54° 6'29.95")



Foto 35: BF05/06 (-03°51'45.81", -54°06'25.80")



Foto 36: NV03 (-03°51'46.86", -54° 6'25.76")



Foto 37: NV03 (-03°51'46.86", -54° 6'25.76")



Foto 38: Bota-fora com material de segunda NV04  
(-03°51'46.00", -54° 5'8.57")

Lote 2 (Placas – Uruará) - cont.



Foto 39: NV05 - Frente de obras (-03.866124°, -54.005081°)



Foto 40: Frente de obras (-03°51'58.05", -54° 0'18.29")



Foto 41: Frente de obras (-03.866096°, -54.002344°)



Foto 42: Frente de obras (-03°51'58.15", -53°59'57.04")

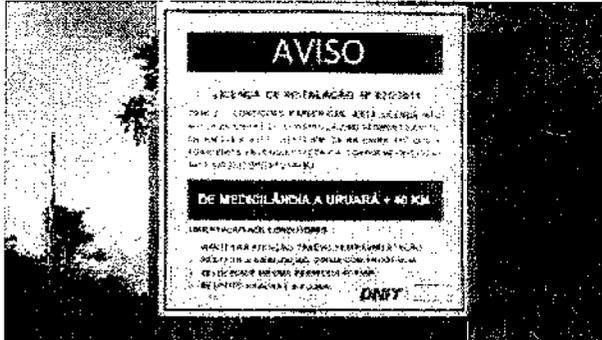


Foto 43: Bloqueio TI Arara (-03°51'58.54", -53°59'42.37")

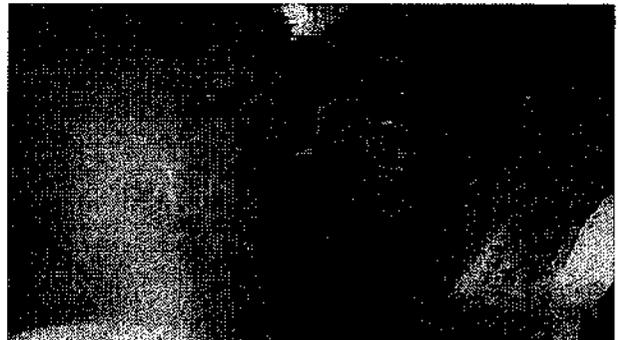


Foto 44: Carregamento de toras de madeira (-03°47'53.51", -53°55'1.50")



Foto 45: Ig. Muiraquitã – a ser implantada passagem seca para fauna



Foto 46: Área de TI - BSCC para passagem exclusiva de fauna

**Lote 2 (Placas – Uruará) – cont.**



Foto 47: Entrada de Uruará (-03°43'20.80", -54° 45'13.05")



Foto 48: Imóveis na faixa de domínio, entrada de Uruará



Foto 49: Imóvel em palafita na faixa de domínio na entrada de Uruará

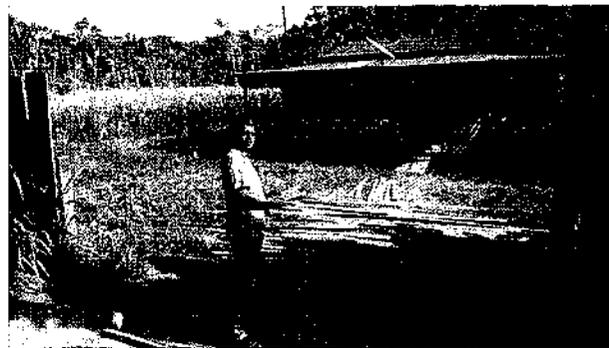


Foto 50: Técnico da Cappe Engenharia realizando o cadastro dos imóveis na faixa de domínio.

**2º dia – 30/06/15:**

**Lote 1 (Uruará - Medicilândia)**

Início: -3.456964°/-52.926663° Fim: -3.686720°/-53.586520°



Foto 51: Pto 73 – a instalar BSCC (-03x3m) p/ passagem de fauna

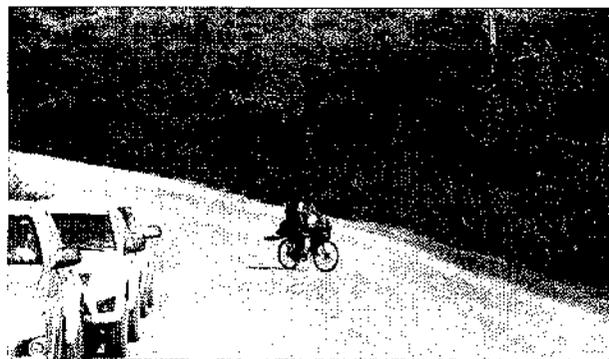


Foto 52: Uso da rodovia por ciclistas – necessidade de assegurar sua segurança após pavimentação



Foto 53: Agrovila do km 120 – fim da TI Arara



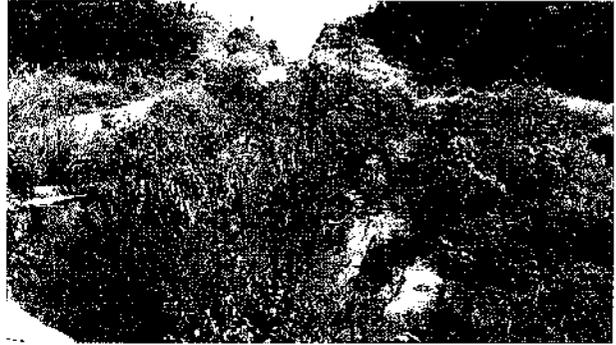
Foto 54: Agrovila do km 120 – presidente da comunidade, Osvaldino da Silva

**Lote 5 – S/D (Medicilândia - Altamira)**

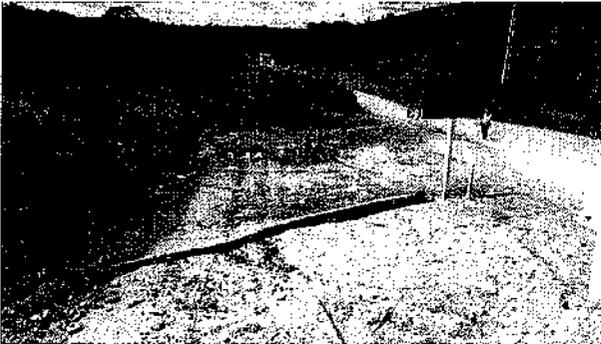
Início: -5.354350°/ -49.087490°; Fim: -5.144880°/-49.389750°



**Foto 55:** Ponto Crítico - rompimento do pavimento: vegetação natural (-03°27'2.37", -52°53'9.92")



**Foto 56:** Ponto Crítico - rompimento do pavimento (-03°27'2.37", -52°53'9.92")



**Foto 57:** Ponto Crítico - rompimento do pavimento: sinalização provisória (-03.450658°, -52.886089°)



**Foto 58:** Ponto Crítico - rompimento do pavimento: material carreável (-03.450658°, -52.886089°)



**Foto 59:** Ponto Crítico – rompimento drenagem (-03.440948°, -52.838803°)



**Foto 60:** Ponto Crítico – rompimento drenagem (-03.440948°, -52.838803°)

Lote 5 – S/D (Medicilândia - Altamira) – cont.



Foto 61: Ponto Crítico – rompimento drenagem (-03.440948°, -52.838803°)



Foto 62: Ponto Crítico – rompimento drenagem (-03.440948°, -52.838803°)



Foto 63: Ponto Crítico – rompimento drenagem (-03.440948°, -52.838803°)



Foto 64: Ponto Crítico – rompimento drenagem (-03.440948°, -52.838803°)



Foto 65: Sinalização provisória em ponte em construção (-03°19'15.67", -52°34'8.66")

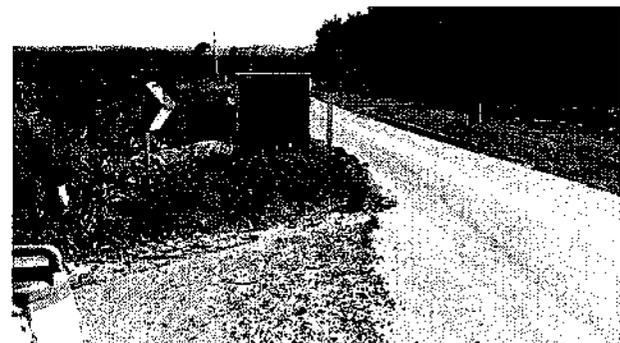
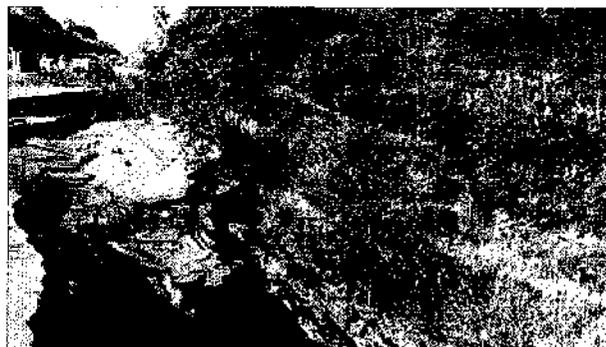


Foto 66: Desvio causado por rompimento no pavimento (-03°18'39.69", -52°32'59.74")

Lote 5 – S/D (Medicilândia - Altamira) – cont.



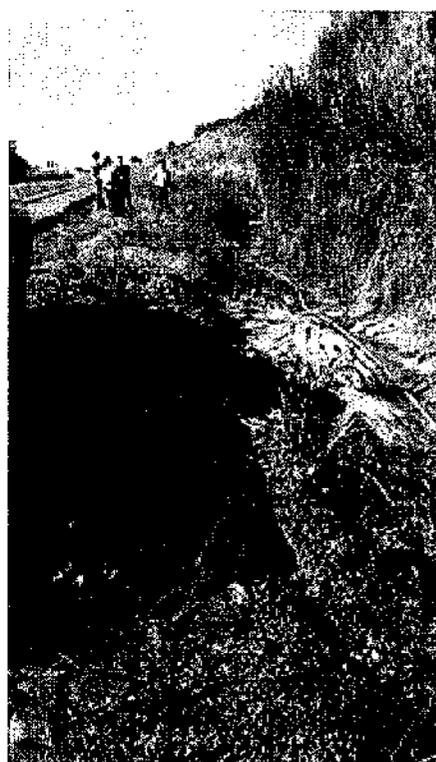
**Foto 67:** Ponto crítico: rompimento pavimento  
(-03°18'39.69", -52°32'59.74")



**Foto 68:** Ponto crítico: rompimento pavimento  
(-03°18'39.69", -52°32'59.74")



**Foto 69:** Água drenada do talude em corte  
(-03°18'39.69", -52°32'59.74")



**Foto 70:** Sulcos no sist. Drenagem  
(-03°18'39.69", -52°32'59.74")

Lote 5 – S/D (Medicilândia - Altamira) – cont.



Foto 71: Sulcos no sist. Drenagem (-03°18'39.69", -52°32'59.74")



Foto 72: Restos de Madeira (-03°18'39.69", -52°32'59.74")



Foto 73: Ponto de subsidência (-03°18'1.43", -52°30'4.35")



Foto 74: Ponto de subsidência (-03°18'1.43", -52°30'4.35")

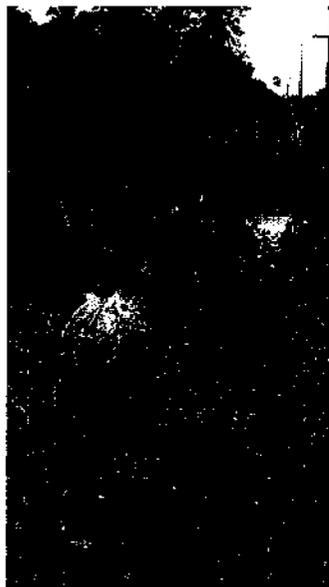


Foto 75: Supressão CELPA



Foto 76: Passagem seca na margem esquerda do Igarapé Penetecal II

**Lote 5 – S/D (Medicilândia - Altamira) – cont.**



**Foto 77:** Igarapé Penetecal I



**Foto 78:** Desvio para o igarapé Penetecal II (esquerda) não está sendo utilizado (-03°25'33.51", -52°48'20.92")



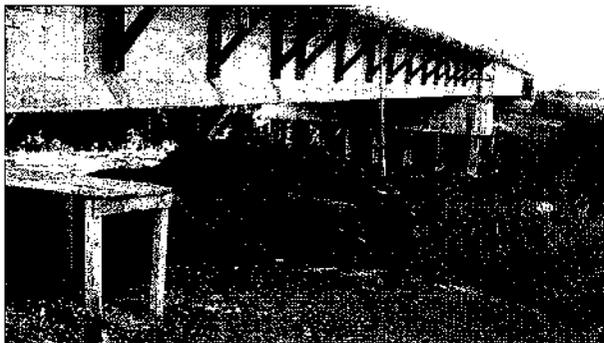
**Foto 78A:** Igarapé Penetecal II - aterro para tentar dificultar o uso da via pavimentada em detrimento do desvio



**Foto 79:** Ponte sobre o rio Jarucu – sinalização deficiente

**2º Dia - 30/6/15 e 3º Dia - 01/7/15**

**Lote 4 (Altamira - Anapu) Início: -3°35'12.00"/-51° 2'29.07" Fim: -3°13'1.94"/-52°14'40.76"**



**Foto 80 -** Ponte sobre Igarapé Altamira (-03°18'1.43", -52°30'0.79")



**Foto 81 -** Desvio para construção de pontes na BR-230, em Altamira (-03°12'1.70", -52°14'13.69")

Lote 4 (Altamira – Anapu) – cont.



Foto 82 - Área de mobilização para as obras de construção das pontes em Altamira (-03°12'1.70", -52°14'13.69")

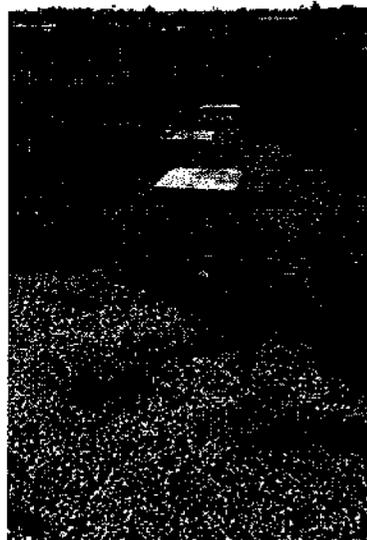


Foto 83: Canteiro de Obras TORC (-03°27'8.00", -51°13'9.00")

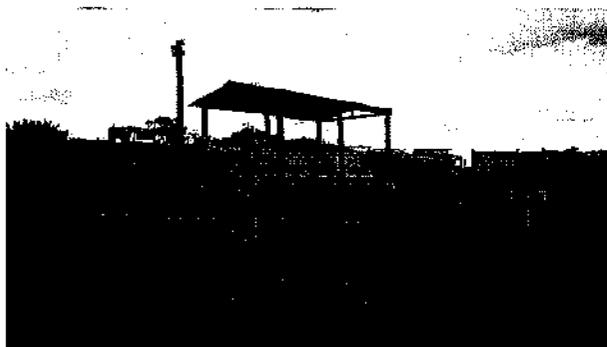


Foto 84: Canteiro de Obras TORC (-03°27'7.00", -51°13'10.00")



Foto 85: Canteiro de Obras TORC (-03°27'7.51", -51°13'10.26")

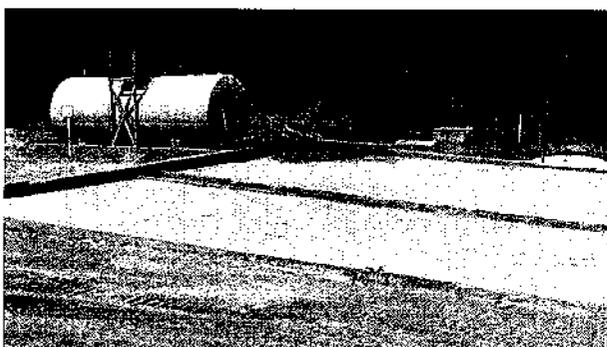


Foto 86: Canteiro de Obras TORC (-03°27'7.51", -51°13'10.26")



Foto 87: Canteiro de Obras TORC (-03°27'7.51", 51°13'10.26")

**Lote 4 (Altamira – Anapu) – cont.**



**Foto 88-A:** Despejo irregular de resíduos sólidos na rodovia – Toyota Hilux prata, placa NSL-9955



**Foto 88-B:** BR-230 atravessando Altamira, como via urbana local margeada por residências e infraestrutura urbana



**Foto 88-C:** BR-230 atravessando Altamira como via urbana local margeada por residência e infraestrutura urbana



**Foto 89-A:** Atual local de travessia do rio Xingu por balsa



**Foto 89-B:** Economia local ligada à movimentação da balsa da travessia do rio Xingu



**Foto 89-C:** Ocupação irregular na faixa de domínio, vizinha ao rio Anapu

4º Dia - 02/07/15

Lote 3 (Anapu- Pacajá)

Início: -03°54'59.22"/-50°20'40.22" Fim: -03°35'12.00"/ -51° 2'29.07"



Foto 90: BF19 (-03°41'56.75", 50°55'14.80")



Foto 91: NV16 (-03°45'40.95", -50°49'56.10")

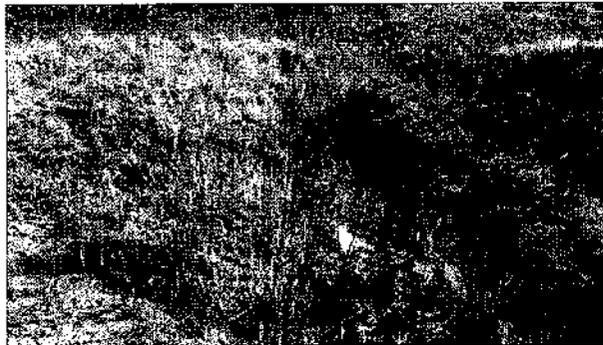


Foto 92: NV16 (-03°45'38.73", -50°50'0.42")



Foto 93: NV16 (-03°45'38.73", -50°50'0.42")

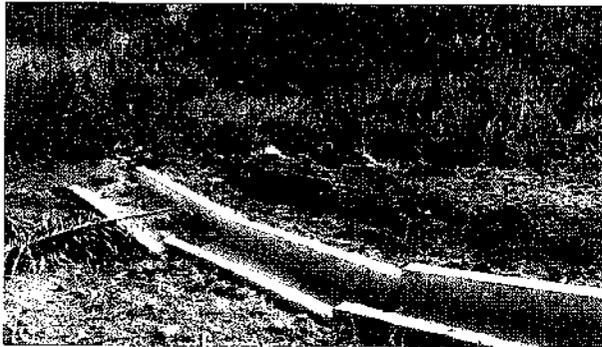


Foto 94: NV16 (-03°45'39.10", -50°50'1.10")



Foto 95: NV16 (-03°45'39.10", -50°50'1.10")

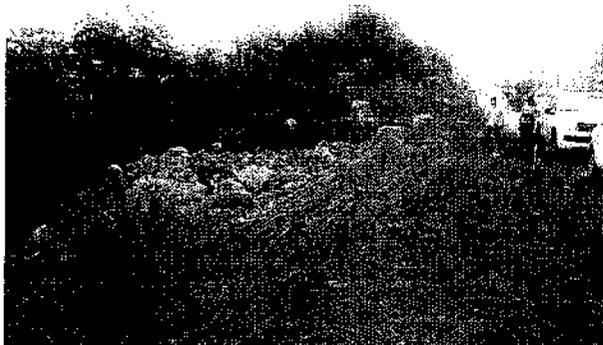
**Lote 3 (Anapu- Pacajá) - cont**



**Foto 96: Sist. Drenagem (-03°43'42.01", -50°52'35.06")**



**Foto 97: NV17 (-03°46'58.26", -50°48'5.22")**



**Foto 98: NV17 (-03°46'57.98", -50°48'8.47")**



**Foto 99: NV18 (-03°47'1.47", -50°47'48.16")**



**Foto 100: NV 18 (-03°47'1.47", -50°47'48.16")**



**Foto 101: Frente de Obras (-03°47'23.95", -50°46'23.61")**



**Foto 102: Frente de Obras  
(-03°47'44.42", -50°45'53.30")**



**Foto 103: instalação de explosivos  
(-03°47'25.52", -50°46'20.46")**

Lote 3 (Anapu- Pacajá) - cont



Foto 104: BF em implantação (-03°47'43.67", -50°45'56.51")



Foto 105: BF em implantação (-03°47'43.67", -50°45'56.51")



Foto 106: BF em implantação (-03°50'47.45", -50°33'25.97")



Foto 107: BF em implantação (-03°50'47.45", -50°33'25.97")



Foto 108: BF em implantação (-03°50'47.45", -50°33'25.97")



Foto 109: BF em implantação (-03°50'47.45", -50°33'25.97")

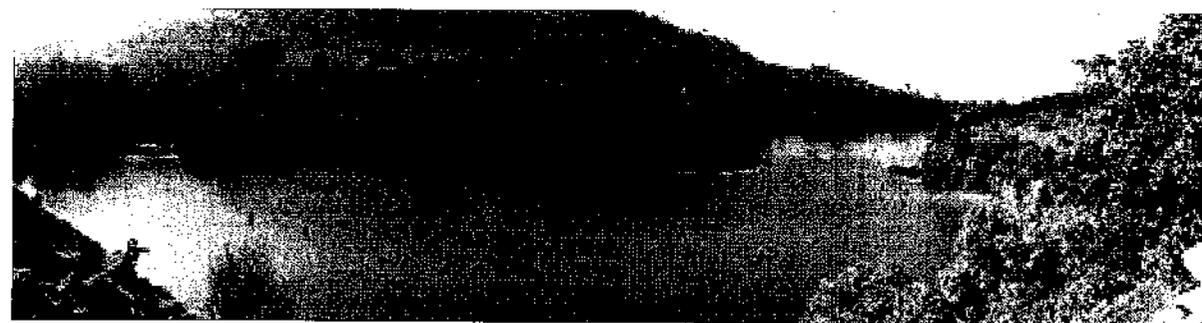
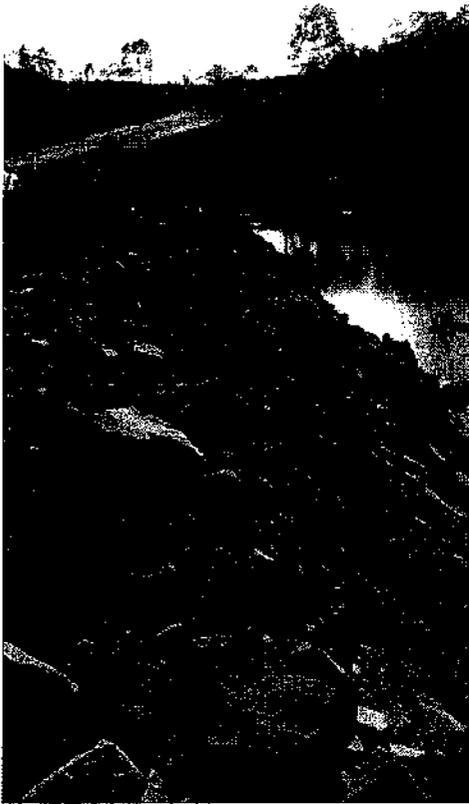


Foto 112: Complexo da Ladeira da Velha (-03°50'42.60", -50°32'23.94")

**Lote 3 (Anapu- Pacajá) - cont**



**Foto 110: Complexo da Ladeira da Velha**  
(-03°50'42.60", -50°32'23.94")



**Foto 111: Complexo da Ladeira da Velha**  
(-03°50'42.60", -50°32'23.94")



**Foto 113: Material excedente em rocha**  
(-03°50'41.39", -50°31'44.19")



**Foto 114: Ponto de assoreamento**  
(-03°50'41.39", 50°31'44.19")

Lote 3 (Anapu- Pacajá) - cont



Foto 115: (-03°50'41.39", -50°31'44.19")

Foto 116: Ladeira da Velha  
(-03°50'48.00", -50°30'53.00")



Foto 117: Ladeira da Velha (-03°50'48.00",  
-50°30'53.00")



Foto 118: Ladeira da Velha  
(-03°50'48.00", -50°30'53.00")



Foto 119: BF em implantação  
(-03°51'8.79", -50°30'32.08")

**Lote 3 (Anapu- Pacajá) - cont**



**Foto 122: BF em implantação(-03°51'8.00", -50°30'32.00")**



**Foto 120: BF em implantação  
(-03°51'8.00", -50°30'32.00")**



**Foto 121: BF em implantação  
(-03°51'8.00", -50°30'32.00")**



**Foto 123: BF02 (-03°51'10.66", -50°29'15.12")**



**Foto 124: BF02 (-03°51'11.46", -50°28'22.33")**



**Foto 125: Igarapé Puraque.**



**Foto 126: Pt. 38 – Reconformar bueiros de forma a permitir o acesso de quadrúpedes**

Lote 3 (Anapu- Pacajá) - cont

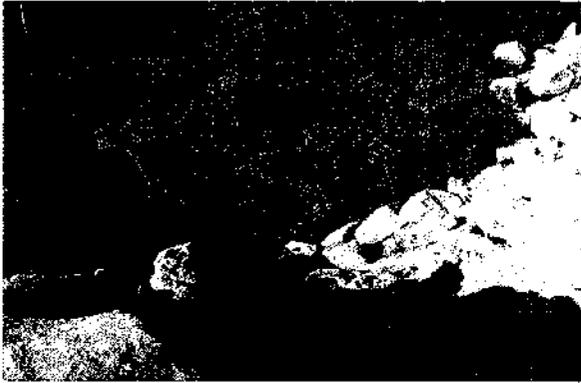


Foto 127: Pt 32 – Desobstrução de bueiro



Foto 128: Ig. Jacaré- seção seca a ser removida



Foto 129: Ladeira da Velha – diálogo com morador local

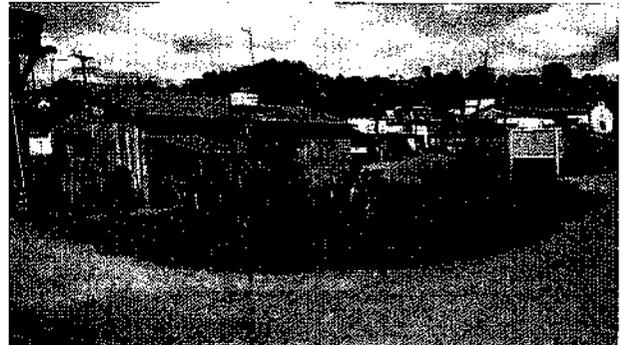


Foto 130: Vila Arataú – possível necessidade de remoção



Foto 131: Margens Rio Arataú (-03°51'45.79", -50°26'43.72")

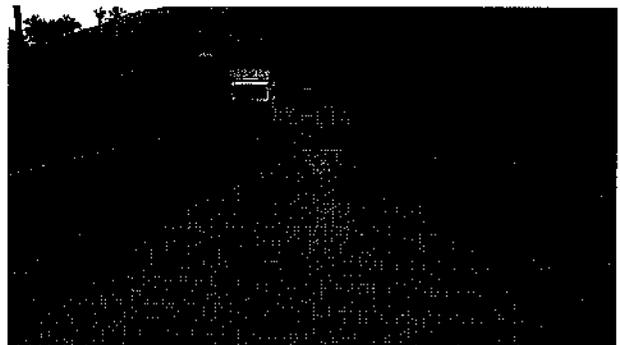


Foto 132: Pte Rio Arataú (-03°51'45.79", -50°26'43.72")



Foto 133: Rio Arataú (-03°51'11.46", -50°28'22.33")



Foto 134: Rio Arataú (-03°51'45.79", -50°26'43.72")

**Lote 2 (Pacajá – Novo Repartimento)**

Início: -4°30'33.70"/-49°51'23.69" Fim: -3°55'0.12"/ -50°20'41.50"



**Foto 135:** Erosões pendentes de correção  
(-03°58'4.07", -50°15'59.45")



**Foto 136:** Erosões pendentes de correção  
(-03°58'4.07", -50°15'59.45")



**Foto 137:** Erosões pendentes de correção  
(-03°58'31.82", -50°15'41.30")



**Foto 138:** Erosões pendentes de correção  
(-03°58'31.82", -50°15'41.30")



**Foto 139:** Erosões pendentes de correção; pto crít BF14  
(-03°58'34.79", -50°15'42.63")



**Foto 140:** Erosões pendentes de correção; pto crít BF14  
(-03°58'34.79", -50°15'42.63")

Lote 2 (Pacajá – Novo Repartimento) – cont.



Foto 141: Erosões pendentes de correção;  
(-03°58'31.82", 50°15'41.30")



Foto 142: Erosões pendentes de correção;  
(-04°01'09.92", -50°17'02.39")



Foto 143: Erosões pendentes de correção;  
(-04°01'11.11", -50°17'1.73")

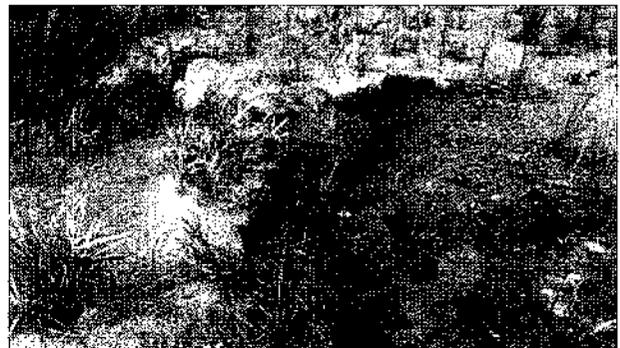


Foto 144: Erosões pendentes de correção;  
(-03°58'31.82", -50°15'41.30")



Foto 145: Bacias de drenagem com rompimentos;  
(-03°58'04.07", -50°15'59.45")



Foto 146: Bacias de drenagem com rompimentos;  
(-03°58'31.82", -50°15'41.30")

Lote 2 (Pacajá – Novo Repartimento) - cont.



Foto 149: Pto crítico e BF11 123315 (-04°01'27.28", -50°17'10.27")



Foto 150: BF08 (-04°07'10.63", -50°15'52.96")



Foto 151: Bacias de drenagem com rompimentos (-04°08'42.49", -50°13'17.82")



Foto 152: Bacias de drenagem com rompimentos (-04°08'42.49", -50°13'17.82")



Foto 153: Bacias de drenagem com rompimentos (-04°08'42.49", -50°13'17.82")



Foto 154: Bacias de drenagem com rompimentos (-04°08'42.49", -50°13'17.82")



Foto 155: Bacias de drenagem com rompimentos (-04°08'42.49", -50°13'17.82")

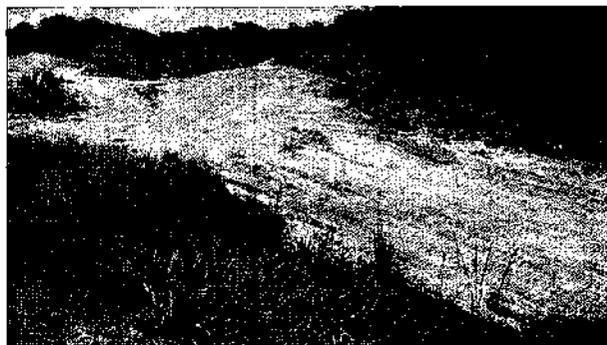


Foto 156: Bacias de drenagem com rompimentos (-04°08'42.49", -50°13'17.82")

**Lote 2 (Pacajá – Novo Repartimento) - cont.**



**Foto 157:** Pto Crítico – medidas parciais de correção (-04° 8'42.49", -50°13'17.82")



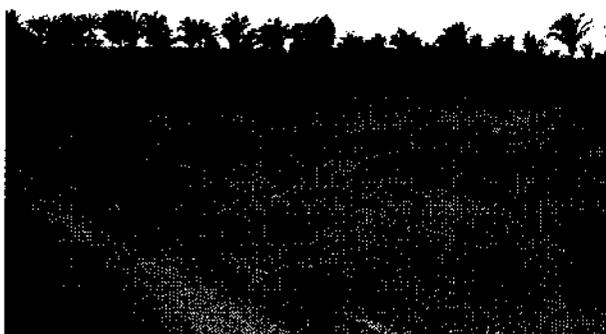
**Foto 158:** Pto Crítico – medidas parciais de correção (-04° 8'42.49", -50°13'17.82")



**Foto 159:** Pto Crítico – medidas parciais de correção (-04° 8'42.49", -50°13'17.82")



**Foto 160:** Dispositivos de drenagem com erosões ao redor (-04° 7'11.04", -50°15'50.45")



**Foto 161:** Dispositivos de drenagem com erosões ao redor (-04° 7'16.45", -50°15'36.17")



**Foto 162:** Dispositivos de drenagem com erosões ao redor (-03°50'4.01", -50°38'3.96")



**Foto 163:** Dispositivos de drenagem com erosões ao redor ; BF06 (-03°50'4.01", -50°38'3.96")



**Foto 164:** Dispositivos de drenagem com erosões ao redor (-04°08'42.49", 50°13'17.82")

**Lote 2 (Pacajá – Novo Repartimento) - cont.**



**Foto 165:** Ig. Buriti – Revisar encabecamento da ponte.



**Foto 166:** Saída de bueiro cuja rampa de acesso será feita em pedra argamassada



**Foto 167:** Ig. Aparecida II - Local da instalação de um BSCC (2x2m)



**Foto 168:** Passagem de fauna a ser reconformada para aceso de vertebrados



**Foto 169:** Novo Repartimento—ocupações irregulares que podem ser removidas p/ implantação do empreendimento



**Foto 170:** Imóvel à margem do rio Pucuruí, em ocupação irregular na faixa de domínio

**Lote 1 e Único (Novo Repartimento – Itupiranga - Marabá)**

Início: -05° 8'41.57", -49°23'23.10", Fim: 4°30'33.70", 49°51'23.69",  
Início: -05°21'15.66", -49° 5'14.96", Fim: 5° 8'41.57", 49°23'23.10",



Foto 171: Frente de obras



Foto 172: Frente de obras



Foto 173: Frente de obras



Foto 174: Frente de obras



Foto 175: Bacias de drenagem sem cobertura adequada e com erosões



Foto 176: Poeira em suspensão no Lote 1/Único. Trata-se de situação que se repete em outros lotes em obras e não pavimentados.



Foto 177: Poeira em suspensão no Lote 1/Único, pondo em risco os usuários da rodovia.

**EM BRANCO**

# DNIT

**URGENTE**

Diretoria de Planejamento e Pesquisa  
Coordenação Geral de Meio Ambiente  
Ofício nº 1370 /2015/CGMAB/DPP

Brasília, 03 de agosto



A Sua Senhoria o Senhor  
Marcus Vinicius Leite Cabral de Meljo  
Coordenador Geral/CGTMO/DILIC/IBAMA  
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA  
Brasília, DF

**Assunto: BR-230/PA –Encaminha registros das atividades realizadas visando a recuperação das margens do rio Arataú**

**Anexo: 1-) OF. 02001.007452/2015-22 COTRA/IBAMA  
2-) Fotos do cercamento do acesso à margem do rio Arataú.  
3-) Campanha informativa na Vila Arataú em relação a recuperação das margens rio Arataú**

Senhor Coordenador

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO	
Documento - Tipo:	<i>Ofício</i>
Nº.	02001.014733 /2015-31
Recebido em:	03/08/2015
<i>Comita</i>	
Assinatura	

1. Em atendimento ao OF. 02001.007452/2015-22 COTRA/IBAMA de 09/07/2015, que solicita em seu § 4º, que seja atendido em até 20 (vinte) dias o cercamento provisório da área a ser recuperada nas margens do rio Arataú, em decorrência das obras emergenciais para a instalação da ponte metálica provisória, já retirada, informamos:
2. Que este DNIT já executou o cercamento do acesso à margem do rio Arataú, situado na porção oeste da área a ser recuperada e instalou placas informativas, conforme documento, em anexo.
3. Que por meio da equipe da gestão Ambiental, Consórcio Ambiental BR 230/422/PA, foi realizada campanha de divulgação à população situada na Vila Arataú, informando sobre as atividades de recuperação ambiental do rio Arataú, conforme documento, em anexo.
4. Ressalta-se ainda, que o cercamento da margem do rio na porção leste e a instalação e substituições das placas, com dizeres estabelecido por esse IBAMA, serão realizadas até o dia 10/08/2015.

# DNIT

5. Sem mais para o momento colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,



**Eng.ª Ângela Parente**  
Coordenadora Geral de Meio Ambiente/Substituta

À COTRA,  
/ANÁLISE.

em 4.8.2015  


**Márcus Vinícius Leite Cabral de Melo**  
Coordenador Geral de Transportes,  
Mineração e Obras Cíveis  
CGTMO/DILIC/IBAMA

A analista Raquel,

para análise e  
providências.

 618115

**Carissa Carolina Amorim dos Santos**  
Coordenadora de Licenciamento de  
Transportes - Substituta  
COTRA/DILIC/IBAMA

Campanha Informativa na Vila Arataú

A equipe da Gestão Ambiental da BR-230/422/PA esteve presente no dia 29/07 na Vila Arataú realizando campanha de informação para a população sobre recuperação ambiental do rio Arataú no desvio provisório construído anteriormente devido ao desabamento da ponte de concreto. Para isso foi elaborado pelo PCS/PEA material impresso de fácil compreensão na qual foi entregue aos moradores no comércio local, residências e nas ruas da Vila.

Informou-se que o DNIT realizará a recuperação da área seguindo metodologias descritas no Programa de Recuperação de Áreas Degradadas – PRAD, que tem por objetivo planejar e executar adequadamente o processo de recomposição das áreas degradadas devolvendo as condições anteriores.

<p>Foto 1 – Campanha informativa sobre recuperação de área degradada. Vila Arataú/PA, 29/07/2015.</p>	<p>Foto 2 – Campanha informativa sobre recuperação de área degradada. Vila Arataú/PA, 29/07/2015.</p>
<p>Foto 3 – Campanha informativa sobre recuperação de área degradada. Vila Arataú/PA, 29/07/2015.</p>	<p>Foto 4 – Campanha informativa sobre recuperação de área degradada. Vila Arataú/PA, 29/07/2015.</p>

**EM BRANCO**



Foto 5 – Campanha informativa sobre recuperação de área degradada. Vila Arataú/PA, 29/07/2015.

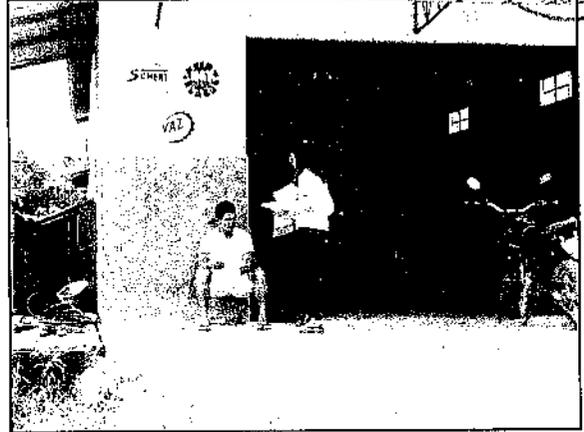


Foto 6 – Campanha informativa sobre recuperação de área degradada. Vila Arataú/PA, 29/07/2015.

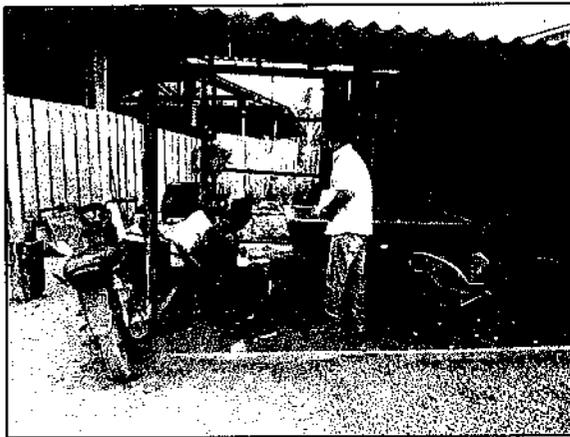


Foto 7 – Campanha informativa sobre recuperação de área degradada. Vila Arataú/PA, 29/07/2015.



Foto 8 – Campanha informativa sobre recuperação de área degradada. Vila Arataú/PA, 29/07/2015.



Foto 9 – Campanha informativa sobre recuperação de área degradada. Vila Arataú/PA, 29/07/2015.



Foto 10 – Campanha informativa sobre recuperação de área degradada. Vila Arataú/PA, 29/07/2015.

**EM BRANCO**



Foto 11 – Campanha informativa sobre recuperação de área degradada. Vila Arataú/PA, 29/07/2015.



Foto 12 – Campanha informativa sobre recuperação de área degradada. Vila Arataú/PA, 29/07/2015.

**EM BRANCO**

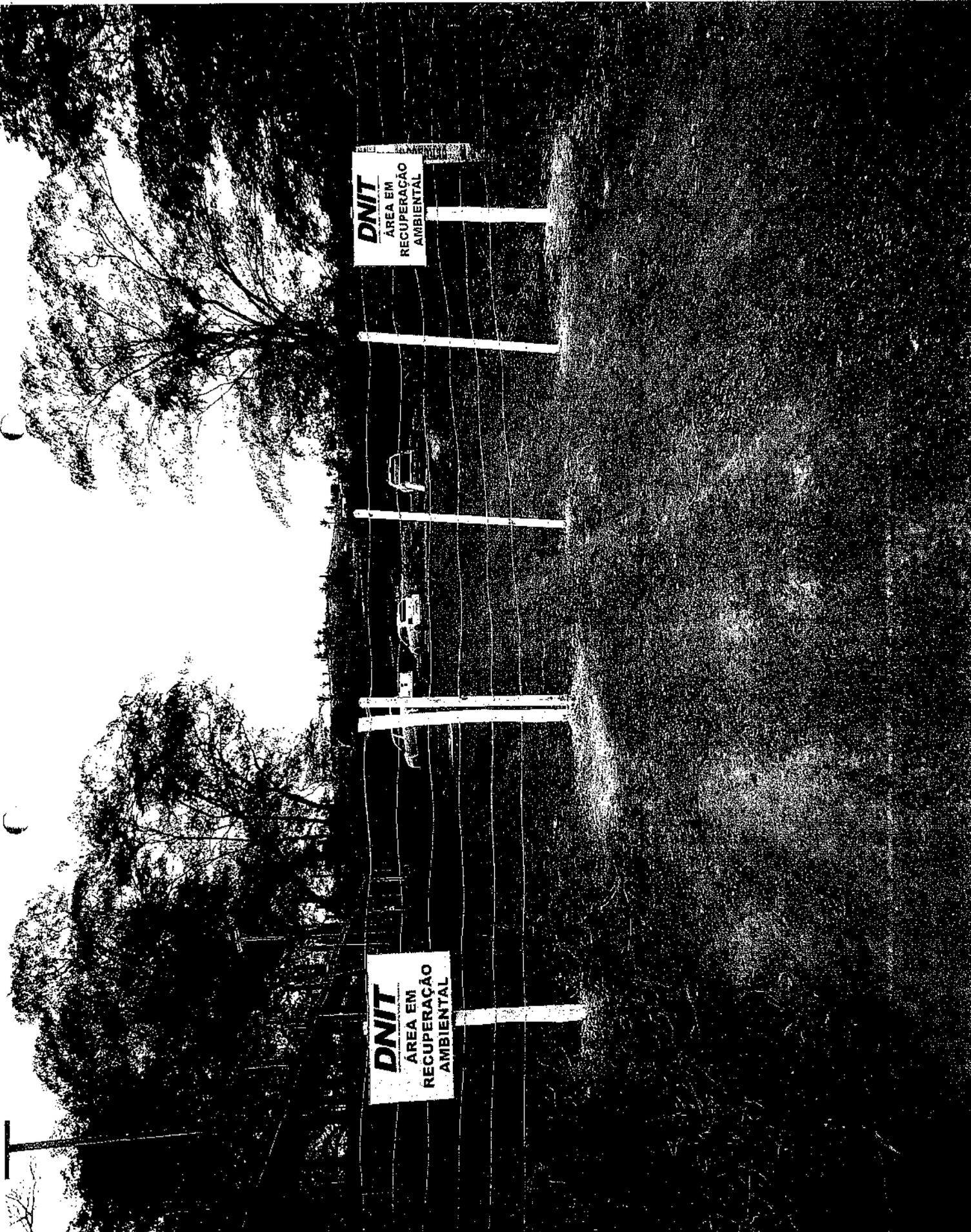
# **DNIT**

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

# **ÁREA EM RECUPERAÇÃO AMBIENTAL**

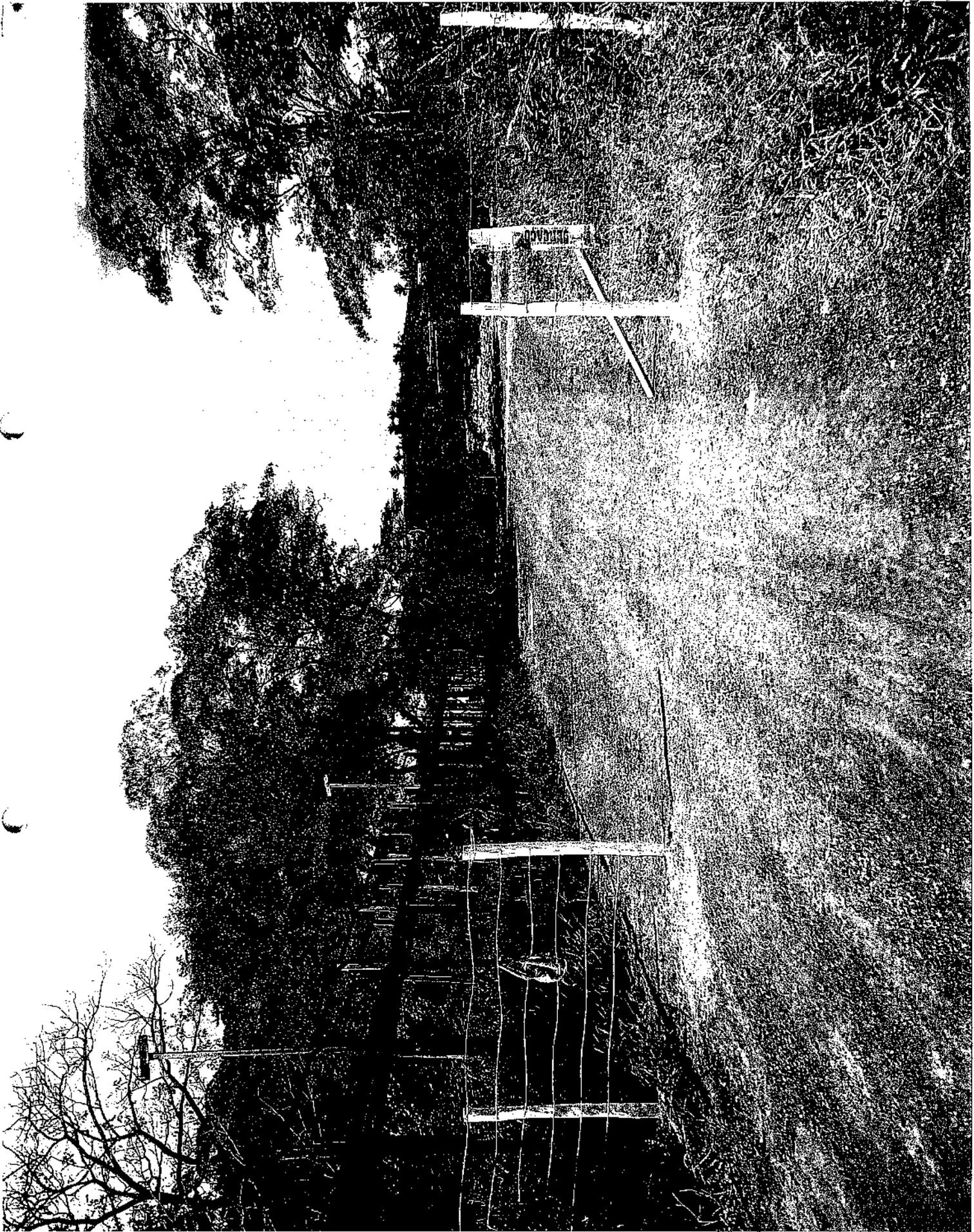
COTRABILIO/BRASIA  
Fls. 4440  
105

**EM BRANCO**



**EM BRANCO**

CONTRADILICION  
Fig. 44-4-2  
105



**EM BRANCO**

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO	
Documento - Tipo:	Of
Nº. 02001.0153.38/2015-36	
Recebido em:	11/08/2015
Assinatura <i>Carnele</i>	

Diretoria de Planejamento e Pesquisa  
Ofício nº 599 /2015/DPP

Brasília, 30 de agosto 2015

A Sua Senhoria o Senhor  
Marcus Vinicius Leite Cabral de Meljo  
Coordenador Geral/CGTMO/DILIC/IBAMA  
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA  
Brasília, DF



**Assunto: BR-230/PA –Encaminha complementação ao registro das atividades realizadas visando à recuperação das margens do Rio Arataú.**

**Anexo: Relatório fotográfico das atividades realizadas nas margens do Rio Arataú.**

**Referência: Ofício nº 1370/2015/CGMAB/DPP, de 03/08/2015.**

Senhor Coordenador

1. Conforme explicitado no Ofício nº 1370/2015/CGMAB/DPP, de 03/08/2015, o qual informa que o cercamento da margem do Rio Arataú na porção leste e a instalação das placas com os dizeres estabelecidos por esse IBAMA seriam realizados até 10/08/2015, encaminhamos, em anexo, para comprovação do estabelecido, o relatório fotográfico das atividades realizadas com o intuito de promover a recuperação das margens do Rio Arataú.
2. Sem mais para o momento, colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

*Adailton*  
**Adailton Cardoso Dias**  
Diretor de Planejamento e Pesquisa

A analista Roquel,

Para análise e  
manifestação



Larissa Carolina Amorim dos Santos | 15  
Coordenadora de Licenciamento de  
Transportes - Substituta  
COTRA/DILIC/IBAMA

### Relatório fotográfico das atividades realizadas em Arataú

No período de 23/07 à 04/08/2015 foi realizado o cercamento provisório da área a ser recuperada nas margens do rio Arataú (montante e jusante) e instalação de placas informando à comunidade da Vila Arataú sobre as ações que serão adotadas naquele local, conforme solicitado no OF 02001.007452/2015-22 COTRA/IBAMA.

As equipes dos Programas de Comunicação Social, Educação Ambiental e Supervisão Ambiental realizaram uma campanha informativa junto aos moradores com objetivo de informar a população sobre as atividades de recuperação ambiental que serão executadas na área afetada pela instalação do desvio provisório.



Foto 1- Delimitação de área e instalação de placas informativas - Arataú. S 03.86076 W 050.44439° 23/07/2015

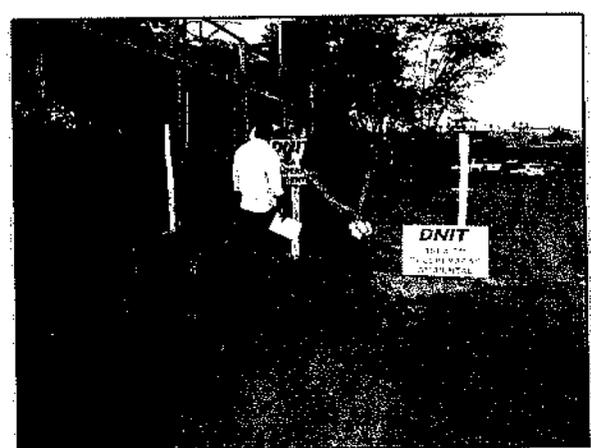


Foto 2 - Delimitação de área e instalação de placas informativas - Arataú. S 03.86076 W 050.44439° 23/07/2015

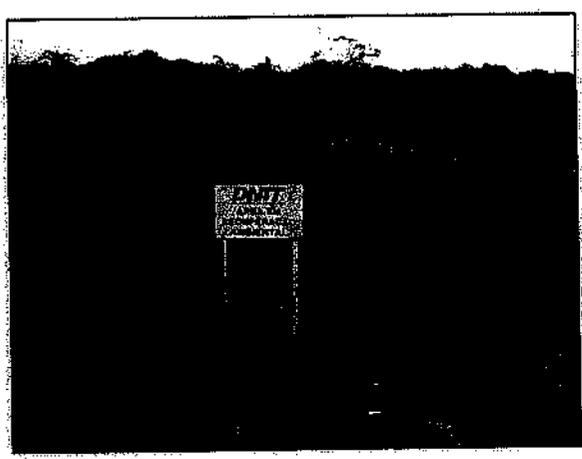


Foto 3- Instalação de placas informativas - Arataú. S 03.86076 W 050.44439° 23/07/2015



Foto 4 - Instalação de placas informativas - Arataú. S 03.86076 W 050.44439° 23/07/2015





Foto 5 – Campanha informativa na Vila Arataú. S 03.86076 W 050.44439° 29/07/2015



Foto 6 – Campanha informativa na Vila Arataú. S 03.86076 W 050.44439° 29/07/2015



Foto 7 – Campanha informativa na Vila Arataú. S 03.86076 W 050.44439° 29/07/2015



Foto 8 – Campanha informativa na Vila Arataú. S 03.86076 W 050.44439° 29/07/2015



Foto 9 - Campanha informativa na Vila Arataú. S 03.86076 W 050.44439° 29/07/2015



Foto 10 - Campanha informativa na Vila Arataú. S 03.86076 W 050.44439° 29/07/2015

EM BRANCO

COTRAINDICIBAMA  
Fls. 4446  
JOS  
ASS.

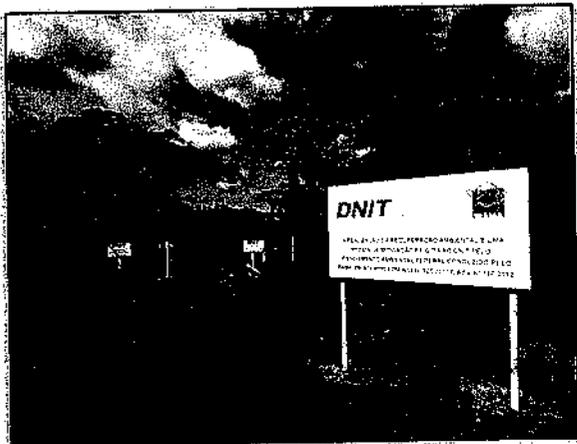


Foto 11 - Delimitação de área e instalação de placas informativas - Arataú. S 03.86076 W 050.44439° 04/08/2015

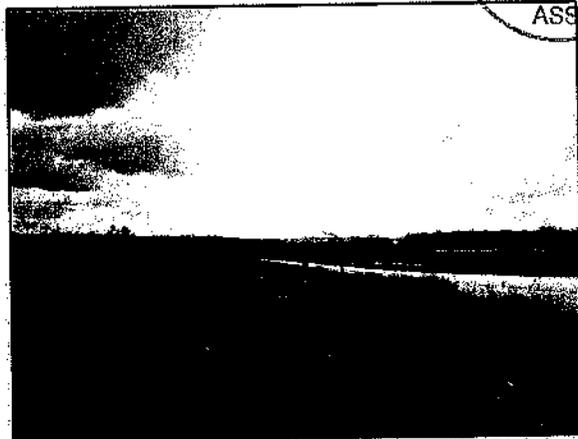


Foto 12 - Instalação de placas informativas - Arataú. S 03.86076 W 050.44439° 04/08/2015



Foto 13 - Delimitação de área e instalação de placas informativas - Arataú. S 03.86076 W 050.44439° 04/08/2015



Foto 14 - Instalação de placas informativas - Arataú. S 03.86076 W 050.44439° 04/08/2015

BRANCO

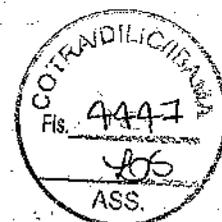
**DNIT**

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO	
Documento - Tipo:	OF
Nº. 02001.0153	36/2015-87
Recebido em:	11/08/2015
Assinatura	

Diretoria de Planejamento e Pesquisa  
 Ofício nº 603 /2015 /DPP

Brasília, 10 de agosto de 2015.

A Sua Senhoria o Senhor  
 Thomaz Miazak de Toledo  
 Diretor de Licenciamento Ambiental - Substituto  
 Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA  
 Brasília, DF



**Assunto: BR-230/PA – Complementações ao Ofício nº 1268/2015/CGMAB-DPP inerente a supressão de vegetação realizada pela CELPA**

**Anexos: Ofício nº 1268/2015/CGMAB-DPP**

**Ata de reunião 15/07/2015**

**Cópia de Licença de Instalação nº 2562/2015-SEMA/PA emitida a CELPA**

**Cópia de Licença de Instalação nº 49/2015-SEMA/PA emitida a CELPA**

**Cópia de Licença de Instalação nº 1142/2015-SEMA/PA emitida a CELPA**

**Cópia de Autorização - AU nº 2892/2015-SEMA/PA emitida a CELPA**

**Cópia de Autorização - AU nº 156/2015-SEMA/PA emitida a CELPA**

**Cópia de Autorização - AU nº 470/2015-SEMA/PA emitida a CELPA**

Senhor Diretor

1. Em complementação ao Ofício nº 1268/2015/CGMAB-DPP que encaminhou a documentação referente às providências que foram tomadas pelo DNIT em virtude das supressões vegetais realizadas pela CELPA, viemos informar que:
2. Em 15/07/2015 houve nova reunião entre o DNIT e a CELPA, nas dependências da Superintendência do DNIT em Belém/PA, onde a CELPA, dentre outras coisas, admite que não tem autorização do DNIT para o uso da faixa de domínio, se disponibiliza para a resolução do problema e se responsabiliza, inclusive junto a este IBAMA, por quaisquer ações necessárias para a mitigação dos passivos gerados pelo uso da faixa de domínio da BR230/PA sem a autorização do DNIT, conforme Ata de Reunião em anexo.

# DNIT

3. Concomitantemente, a CELPA apresentou, para conhecimento, 3 licenças de instalação e três autorizações de supressão de vegetação (em anexo) expedidas pela SEMA/PA, para instalação da Rede de Distribuição Rural, parte integrante do Programa Luz para Todos, entre os municípios de Anapu e Pacajá, no município de Uruará e no Município de Brasil Novo, respectivamente.
4. Diante do exposto, encaminhamos para conhecimento e providências, os referidos documentos.
5. Sem mais para o momento, colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

**Adailton Cardoso Dias**  
Diretor de Planejamento e Pesquisa

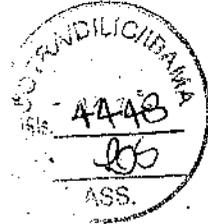
A analista Raquel,

Para análise e  
manifestação.

*LC*  
18/08/15  
Larissa Carolina Amorim dos Santos  
Coordenadora de Licenciamento de  
Transportes - Substituta  
COTRA/DILIC/IBAMA

Cópia do Eq. 1268/15 retornado do  
anexo por já estar o original em  
seu processo.

*LC*  
Raquel Caroline Alves Lucendo  
Analista Ambiental  
COTRA/DILIC/IBAMA  
matrícula: 2449427



# DNIT

Superintendência Regional no Estado do Pará

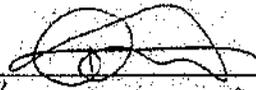
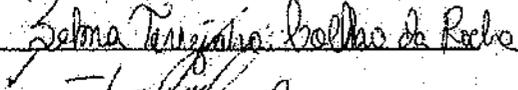
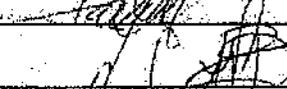
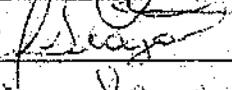
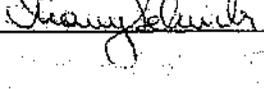
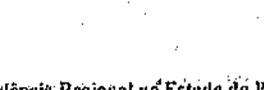
## ATA DE REUNIÃO

Aos quinze dias do mês de julho de 2015, reuniram-se na Supervisão de EPMA/DNIT/PA, o Engenheiro Paulo Roberto Fontes, responsável pela Unidade Local de Altamira/PA, Eng. Selma Terezinha Coelho da Rocha, responsável pela área ambiental do DNIT/PA, Sr. Ivan Aragão, Gerente de Segurança e Meio Ambiente da empresa Centrais Elétricas do Pará – CELPA, Sra. Thamyres Schrieider Advogada da CELPA, Sr. Alan Brarymi, Executivo de Expansão MT/BT da CELPA, pra tratar dos problemas causados ao empreendimento obras de pavimentação da Rod. BR-230/PA, relativos à implantação de rede de energia pela CELPA sem a permissão de uso da faixa de domínio pelo DNIT na referida rodovia e, realização de supressão de vegetação de forma desordenada em confronto às condicionantes ambientais da Autorização de Supressão de Vegetação ASV.716/2012 expedida pelo IBAMA ao DNIT. Contou também com a participação do Eng. Jorge Samuel responsável pela Supervisão de Operações Rodoviárias do DNIT/PA.

Os representantes da CELPA foram comunicados da existência de processos administrativos no âmbito do DNIT/PA relativos ao assunto, destacando a necessidade de obtenção da Permissão de Uso da faixa de domínio pela CELPA para a continuidade da implantação da rede de energia, uma vez que na última vistoria do IBAMA foram cobradas as providências por parte do DNIT/PA caso contrário as obras de pavimentação da rodovia BR-230/PA sofrerão restrição de avanço físico de obras de pavimentação nos trechos afetados pela ação da CELPA, foram ainda explanados os problemas de locação de posteamento de energia adjacente à faixa de rolamento e deverá ser relocado para distância conforme análise do Setor de Operações Rodoviárias do DNIT/PA, conforme orientação do Eng. Jorge Samuel.

Foram entregues em mãos do Sr. Alan, cópia do Ofício nº 320/2014/SR-PA/DNIT, de 02/09/2014, da Instrução de Serviço/DG nº 06 de 19/05/2008, juntamente com o Manual de Procedimentos para a Permissão Especial de Uso das Faixas de Domínio, tendo a CELPA se disponibilizado para a resolução do problema e se manifestaram em atuar junto ao IBAMA se responsabilizando pelas ações que forem necessárias para a mitigação dos passivos gerados e entrar urgente com a documentação necessária para a solicitação de Permissão de Uso da Faixa de domínio da rodovia BR-230/PA.

Encerrada a reunião foi assinada pelos participantes:

- 1. PAULO ROBERTO FONTES 
- 2. SELMA TEREZINHA COELHO DA ROCHA 
- 3. JORGE SAMUEL 
- 4. ALAN BRARYMI 
- 5. IVAN ARAGÃO 
- 6. THAMYRESSCHNEIDER 





GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ  
SECRETARIA DE ESTADO DE MEIO AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE - SEMAS/PA



**Licença de Instalação**

LI Nº: 2562/2015

VALIDADE ATÉ: 17/06/2016

PROCESSO Nº: 2014/0000018991

DATA DO PROTOCOLO: 30/06/2014

A Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade, no uso de suas atribuições que lhe confere a Lei Estadual nº 5.457, de 11 de maio de 1.988, alterada pelas Leis nº 5.752, de 26 de julho de 1.993 e nº 7.026, de 30 de julho de 2.007, e em conformidade com a Lei nº 5.887, de 09 de maio de 1.995, concede a presente licença ao empreendimento abaixo discriminado.

NOME / RAZÃO SOCIAL / DENOMINAÇÃO:

CENTRAIS ELETRICAS DO PARA SA

PORTE:

B-II

ENDEREÇO:

RODOVIA AUGUSTO MONTENEGRO, 8150, KM 8,5 BAIRRO: COQUEIRO

MUNICÍPIO:

Belém - PA

CEP:

66823-010

INSC. ESTADUAL/RG:

15-074480-3

CNPJ/CPF:

04.895.726/0001-30

TIPOLOGIA LICENCIADA:

0706-1 - Rede de Distribuição Rural - RDR

VALOR AUTORIZADO:

CPK: 79,15

LOCALIZAÇÃO DA ATIVIDADE LICENCIADA:

NOVO ALIMENTADOR EXPRESSO ATE PACAJÁ TENSÃO DE 34,5KV, NUMA EXTENSÃO DE 79,15 KM - Anapu - PA  
Coordenadas Geográficas: DATUM: SIRGAS2000 - W: 51:11:55,00 - S: 03:28:21,60

OBSERVAÇÕES:

A presente Licença autoriza da Rede de Distribuição Rural, que faz parte do Programa Luz para Todos, com 34,5 KV, 79,15 km de extensão e faixa de servidão 10 m, contemplando um novo alimentador expresso até Pacajá, nos termos do Laudo Técnico nº 511/2014, datado de 03/11/2014; Parecer Técnico nº 29325/GEINFRA/CLADILAP/2015, datado de 16/03/2015 e do Parecer Jurídico nº 13153/CONJUR/GABSEC/2015, datado de 28/05/2015.

OBRIGAÇÕES:

- Publicar a sua concessão, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, observando os termos da resolução CONAMA nº 0006, de 24 de janeiro de 1985, do Decreto nº 49.274, de 06 de junho de 1990 e da Lei nº 5.887, de 09 de maio de 1995
- Solicitar a Licença de Operação com antecedência mínima de 120 (cento e vinte) dias do prazo do término de sua vigência;
- Comunicar de imediato a esta secretaria qualquer alteração nas informações que subsidiaram a sua concessão.
- Dar cumprimento às condicionantes constantes no verso deste documento (Anexo I)

LOCAL E DATA:

Belém, 15 de Junho de 2014

Sylvia Cristina Souza de Oliveira Santos  
Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILAP

Edna Suelly Lobato Corumbá  
Coordenadoria de Infraestrutura Fauna Aquicultura e Pesca - CINF



**Licença de Instalação**

LI Nº: 2562/2015

VALIDADE ATÉ: 17/06/2018

PROCESSO Nº: 2014/0000018991

DATA DO PROTOCOLO: 30/06/2014

**Anexo I - Licença de Instalação**

**Relação das Condicionantes**

Informamos a Vossa Senhoria que durante a vigência da Licença de Instalação de nº. 2562/2015 requerida no processo protocolado sob nº. 2014/0000018991 em 30/06/2014, deverá cumprir com as exigências abaixo relacionadas:

**Item: Condicionante**

**Prazo de 30 dias**

1. Encaminhar Anúncio de Responsabilidade Técnica - ART de execução da obra a que deve ser encaminhada à esta SEMA, tendo o AS após o início das obras

**Prazo de 1095 dias**

2. Manter a atividade em consonância com o que dispõe a Instrução Normativa nº 005/2007-GAB/SECTAM, de 10 de julho de 2007, devendo adotar os procedimentos constantes no anexo apresentado, realizar ações de controle e monitoramento ambiental nos locais que poderão ocorrer nos locais que serão afetados pela obra, bem como, sempre que possível, evitar a interferência direta sobre Áreas de Preservação Permanente.

3. Informar a origem do material de construção imediato na construção civil. Caso pretenda utilizar material adquirido diretamente de fazenda, deverá encaminhar as cópias das licenças de exploração das mesmas, cujo prazo de validade esteja em vigência, antes do início das obras.

4. No caso de RDP necessitar intercalar propriedades rurais, deverá ser pronunciada autorização de passagem, conforme dispõe o art. 10, da IN 05/2007, encaminhando copia do documento à esta SEMA, a qual deverá conter, no mínimo, uma cópia da georreferência da propriedade, dados pessoais do responsável pela mesma e identificação do tipo de interferência: intercomunicação, isolação ou passagem.

5. Deverão ser adotados nos terrenos afetados as medidas de implantação do sistema de RDP, conforme dispõe o art. 10, da Resolução CONAMA 307, de 05 de julho de 2002, as quais são previstas nos anexos embasados de resíduos orgânicos, em áreas de "não terra" em encostas, corpos d'água, áreas úmidas e em áreas protegidas por Lei, em consonância com o § 3º, inciso II, da Lei de Proteção.

6. No caso de detecção de sítios arqueológicos, as obras deverão ser paralisadas até que o órgão competente possa realizar a avaliação do material encontrado e sugerir as ações pertinentes.

7. Apresentar a cada 365 dias Relatório Ambiental Anual, contendo documentação fotográfica do desenvolvimento das obras, que demonstre as conformidades e não conformidades, bem como as medidas de controle e mitigação adotadas com respeito aos impactos negativos ocasionados pelas mesmas, assim como as ações relativas à recuperação ambiental das áreas que sofreram a intervenção das obras, anexando ao mesmo compromissos de manutenção, assim como o recebimento de todos os resíduos sólidos oriundos da obra, ao qual deverá ser entregue DAS outorgado, quando tratar de manutenção da licença. Além disso, o final da obra deverá ter, obrigatoriamente, relatório técnico consolidado, contendo informações e documentação fotográfica que demonstre a conclusão das obras.

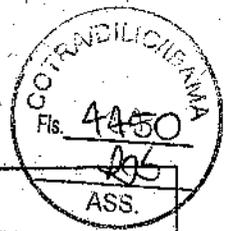
8. Comunicar imediatamente a SEMA a ocorrência de qualquer incidente que possa vir causar danos ambientais.

NOTA: O empreendimento estará sujeito a vistoria técnica, a qual poderá suscitir a solicitação de encaminhamento de outros elementos técnicos-ambientais e/ou a execução de ações de recuperação ambiental de origem empreendedora.

Solicitamos sua especial atenção para o fato de que o não atendimento das condições consignadas neste expediente, levará ao enquadramento automático do empreendimento nas normas penais da Legislação Ambiental em vigor.

Sylvia Christina Souza de Oliveira Santos  
Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILAP

Edna Suely Lobato Corumbá  
Coordenadoria de Infraestrutura Fauna Aquicultura e Pesca - CINF



**GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ**  
SECRETARIA DE ESTADO DE MEIO AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE - SEMAS/PA

## Licença de Instalação

<b>LI Nº: 49/2015</b>	<b>VALIDADE ATÉ: 01/03/2018</b>
<b>PROCESSO Nº: 2014/0000023096</b>	<b>DATA DO PROTOCOLO: 30/07/2014</b>

A Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade, no uso de suas atribuições que lhe confere a Lei Estadual nº 5.457, de 11 de maio de 1.988, alterada pelas Leis nº 5.752, de 26 de julho de 1.993 e nº 7.026, de 30 de julho de 2.007, e em conformidade com a Lei nº 5.887, de 09 de maio de 1.995, concede a presente licença ao empreendimento abaixo discriminado.

<b>NOME / RAZÃO SOCIAL / DENOMINAÇÃO:</b> CENTRAIS ELÉTRICAS DO PARÁ SA	<b>PORTE:</b> A-II
--	-----------------------

**ENDEREÇO:**  
RODOVIA AUGUSTO MONTENEGRO, 8150, KM 8,5 BAIRRO: COQUEIRO

<b>MUNICÍPIO:</b> Belém - PA	<b>CEP:</b> 66823-010
<b>INSC. ESTADUAL/RG:</b> 15-074480-3	<b>CNPJ/CPF:</b> 34.895.728/0001-80

**TIPOLOGIA LICENCIADA:**  
0706-f - Rede de Distribuição Rural - RDR

**VALOR AUTORIZADO:**  
CPK: 23,4770

**LOCALIZAÇÃO DA ATIVIDADE LICENCIADA:**  
ZONA RURAL DO MUNICÍPIO DE URUARA - Uruará - PA  
Coordenadas Geográficas: DATUM: SIRGAS2000 - W: 53:44:08,00 - S: 03:43:27,00

**OBSERVAÇÕES:**  
A presente Licença autoriza a implantação da Rede de Distribuição Rural, com tensão nominal de 34,5 kV (Programa Luz para Todos), 23,477 km de extensão e faixa de servidão 10 m, para o Novo Alimentador UR - 05, nos termos do Laudo Técnico nº 10200/2014, datado de 21/10/2014; do Parecer Técnico nº 39/GEINFRA/CLAVDILAP/2014, datado de 29/10/2014 e do Parecer Jurídico nº 11879/CONJUR/SECAD/2014, datado de 24/11/2014.

- OBRIGAÇÕES**
- Publicar a sua concessão, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, observando os termos da resolução CONAMA nº. 0006, de 24 de janeiro de 1986, do Decreto nº. 99.274, de 06 de junho de 1990 e da Lei nº. 5.887, de 09 de maio de 1995.
  - Solicitar a Licença de Operação com antecedência mínima de 120 (cento e vinte) dias do prazo do término de sua vigência;
  - Comunicar de imediato a esta secretaria qualquer alteração nas informações que subsidiaram a sua concessão;
  - Dar cumprimento às condicionantes constantes no verso deste documento (Anexo I).

**LOCAL E DATA:** Belém - PA, 02 de março de 2015

*Luiz Flávio*  
Luiz Flávio Fonseca Bezerra  
Coordenadoria de Licenciamento Ambiental - CLA

*Edna Suelly*  
Edna Suelly Lobato Corumbá  
Gerência de Projetos de Obras Cíveis e de Infra-  
Estrutura - GEINFRA

## Anexo I - Licença de Instalação

### Relação das Condicionantes

Informamos a Vossa Senhoria que durante a vigência da Licença de Instalação de nº. 49/2015 requerida no processo protocolado sob nº. 2014/0000023096 em 30/07/2014, deverá cumprir com as exigências abaixo relacionadas:

#### Item: Pendência

##### Prazo de 30 dias

1. Encaminhar Anotação de Responsabilidade Técnica - ART de execução da obra o que deve ser comunicado a esta SEMA, trinta dias após o início das obras;

##### Prazo de 1095 dias

2. Implantar a atividade em consonância com o que dispõe a Instrução Normativa nº 005/2007-GAB/SECTAM, de 10 de julho de 2007, devendo adotar os procedimentos constantes no relatório apresentado, realizar ações de correções e medidas de controle ambiental aos impactos que porventura ocorram nas áreas que serão afetadas pelas obras, bem como, sempre que possível, evitar interferência direta sobre Áreas de Preservação Permanente;

3. Informar a origem do material de emprego imediato na construção civil. Caso pretenda utilizar material adquirido diretamente de jazidas, deverá encaminhar as cópias das licenças de operação das mesmas, cujo prazo de validade esteja em vigência, antes do início das obras;

4. No caso da RDR necessitar interceptar propriedades rurais, deverá ser providenciado autorização de passagem, conforme dispõe o art. 10, da IN 05/2007 encaminhando cópia do documento a esta SEMA, o qual deverá conter, no mínimo, uma coordenada geográfica da propriedade, dados pessoais do responsável pela mesma e identificação do tipo de interferência (interceptação ou locação de poste);

5. Dar destino adequado aos resíduos oriundos das atividades de implantação do sistema de RDR, conforme dispõe o art. 10, da Resolução CONAMA 307, de 05 de julho de 2002, os quais não poderão ser dispostos em aterros de resíduos domiciliares, em áreas de "bota fora", em encostas, corpos d'água, lotes vagos e em áreas protegidas por Lei, em consonância com o § 1º, art. 4º, da referida Resolução;

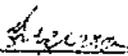
6. No caso de detecção de sítios arqueológicos, as obras deverão ser paralisadas para que o órgão competente possa realizar a avaliação do material encontrado e sugerir as ações decorrentes;

7. Apresentar a cada 365 dias Relatório Ambiental Anual, contendo documentação fotográfica do desenvolvimento das obras, que demonstre as conformidades e não conformidades, bem como as medidas de controle e mitigação adotadas com respeito aos impactos negativos ocasionados pelas mesmas, assim como as ações relativas à desmobilização e/ou recuperação das áreas que sofrerão a intervenção das obras, anexando ao mesmo comprovante(s) de destinação final e/ou recebimento de todos os resíduos sólidos oriundos da obra, ao qual deverá ser juntado DAE quitado, quando tratar de manutenção da licença. Além disso, ao final da obra, deverá ser apresentado relatório técnico consolidado, contendo informações e documentação fotográfica que demonstre a conclusão das obras; e

8. Comunicar imediatamente a SEMA, a ocorrência de qualquer incidente que possa vir causar dano ambiental.

**NOTA:** O empreendimento estará sujeito a vistoria técnica, a qual poderá suscitar a solicitação de encaminhamento de outros elementos técnico-ambientais e/ou a execução de ações que objetivem/otimizem a gestão ambiental do empreendimento.

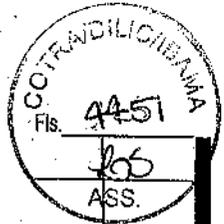
Solicitamos sua especial atenção para o fato de que o não atendimento das condições consignadas neste expediente, levará ao enquadramento automático do empreendimento nas normas penais da Legislação Ambiental em vigor.

  
Luiz Flavio Fonseca Bezerra  
Coordenadoria de Licenciamento Ambiental - CLA

  
Edna Suely Lobato Corumbá  
Gerência de Projetos de Obras Cíveis e de Infra-  
Estrutura - GEINFRA



GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ  
SECRETARIA DE ESTADO DE MEIO AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE - SEMAS/PA



### Licença de Instalação

LI Nº: 1142/2015	VALIDADE ATÉ: 17/06/2018
PROCESSO Nº: 2014/0000019300	DATA DO PROTOCOLO: 30/06/2014

A Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade, no uso de suas atribuições que lhe confere a Lei Estadual nº. 5.457, de 11 de maio de 1.988, alterada pelas Leis nº. 5.752, de 26 de julho de 1.993 e nº. 7.026, de 30 de julho de 2.007, e em conformidade com a Lei nº. 5.887, de 09 de maio de 1.995, concede a presente licença ao empreendimento abaixo discriminado.

NOME / RAZÃO SOCIAL / DENOMINAÇÃO: <b>CENTRAIS ELETRICAS DO PARA S.A.</b>	PORTE: <b>A-II</b>
--	-----------------------

ENDEREÇO: Rod. Augusto Montenegro, nº 8150 km 8,5, Bairro: coqueiro

MUNICÍPIO: Belém - PA	CEP: 66623-010
INSC. ESTADUAL/RG: 15-074480-3	CNPJ/CPF: 04.895.728/0001-80

TIPOLOGIA LICENCIADA:  
**0706-1 - Rede de Distribuição Rural - RDR**

VALOR AUTORIZADO:  
**CPK 16,11**

LOCALIZAÇÃO DA ATIVIDADE LICENCIADA:  
**NOVO ALIMENTADOR ZONA RURAL - Brasil Novo - PA**  
Coordenadas Geográficas: DATUM: SIRGAS2000 - W: 52:33:13,74 - S: 03:19:18,43

OBSERVAÇÕES:  
A presente Licença autoriza a Rede de Distribuição Rural, que faz parte do Programa Luz para Todos, com 34,5 kV, 16,12 km de extensão e faixa de servidão 10 m, do novo alimentador RO-01, nos termos do Laudo Técnico nº 510/2014, datado de 29/10/2014; Parecer Técnico nº 54659/GEINFRA/CLA/DILAP/2014, datado de 18/11/2014 e do Parecer Jurídico nº 12487/CONJUR/SECAD/2015, datado de 12/03/2015.

OBRIGAÇÕES

- Publicar a sua concessão, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, observando os termos da resolução CONAMA nº. 0066, de 24 de janeiro de 1996, do Decreto nº. 99.274, de 06 de junho de 1990 e da Lei nº. 5.867, de 09 de maio de 1995;
- Solicitar a Licença de Operação com antecedência mínima de 120 (cento e vinte) dias do prazo do término de sua vigência;
- Comunicar de imediato a esta secretaria qualquer alteração nas informações que subsidiaram a sua concessão;
- Dar cumprimento as condicionantes constantes no verso deste documento (Anexo.);

LOCAL E DATA: Belém - PA, 18 de junho de 2015

Sylvia Cristina Souza de Oliveira Santos  
Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILAP

Edna Suely Lobato Corembá  
Coordenadoria de Infraestrutura Fauna Aquicultura e Pesca - CiNP





GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ  
SECRETARIA DE ESTADO DE MEIO AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE - SEMAS/PA

## Licença de Instalação

LI Nº. 1142/2015

VALIDADE ATÉ 17/06/2018

PROCESSO Nº. 2014/7800019000

DATA DO PROTOCOLO 30/06/2017

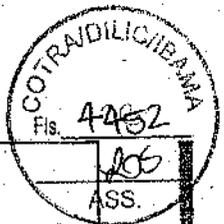
Solicitamos sua especial atenção para o fato de que o não atendimento das condições consignadas neste expediente, levará ao enquadramento automático do empreendimento nas normas penais da Legislação Ambiental em vigor.

Sylvia Christina Souza de Oliveira Santos  
Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILAP

Edna Suely Lobato Corumbá  
Coordenadoria de Infraestrutura Fauna Aquicultura e Pesca - CINF



GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ  
SECRETARIA DE ESTADO DE MEIO AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE - SEMAS/PA



## Licença de Instalação

LI Nº: 1142/2015

VALIDADE ATÉ: 17/06/2018

PROCESSO Nº: 2014/0000019000

DATA DO PROTOCOLO: 30/06/2014

### Anexo I - Licença de Instalação

#### Relação das Condicionantes

Informamos a Vossa Senhoria que durante a vigência da Licença de Instalação de nº 1142/2015 requerida no processo protocolado sob nº 2014/0000019000 em 30/06/2014, deverá cumprir com as exigências abaixo relacionadas:

#### Item: Pendência

##### Prazo de 30 dias

1. Encaminhar Anotação de Responsabilidade Técnica - ART de execução da obra o que deve ser comunicado a esta SEMA, trinta dias após o início das obras;

##### Prazo de 1095 dias

2. Implantar a atividade em consonância com o que dispõe a Instrução Normativa nº 005/2007-GAB/SECTAM, de 10 de julho de 2007, devendo adotar os procedimentos constantes no relatório apresentado, realizar ações de correções e medidas de controle ambiental aos impactos que porventura ocorram nas áreas que serão afetadas pelas obras, bem como, sempre que possível, evitar interferência direta sobre Áreas de Preservação Permanente;
3. Informar a origem do material de emprego imediato na construção civil. Caso pretenda utilizar material adquirido diretamente de jazidas, deverá encaminhar as cópias das licenças de operação das mesmas, cujo prazo de validade esteja em vigência, antes do início das obras;
4. No caso da RDR necessitar interceptar propriedades rurais, deverá ser providenciado autorização de passagem, conforme dispõe o art. 10, da IN 05/2007, encaminhando cópia do documento a esta SEMA, o qual deverá conter, no mínimo, uma coordenada geográfica da propriedade, dados pessoais do responsável pela mesma e identificação do tipo de interferência (interceptação ou locação de poste);
5. Dar destino adequado aos resíduos oriundos das atividades de implantação do sistema de RDR, conforme dispõe o art. 10, da Resolução CONAMA 307, de 05 de julho de 2002, os quais não poderão ser dispostos em aterros de resíduos domiciliares, em áreas de "bota fora", em encostas, corpos d'água, lotes vagos e em áreas protegidas por Lei, em consonância com o § 1º, art. 4º, da referida Resolução;
6. No caso de detecção de sítios arqueológicos, as obras deverão ser paralisadas para que o órgão competente possa realizar a avaliação do material encontrado e sugerir as ações decorrentes;
7. Apresentar a cada 365 dias Relatório Ambiental Anual, contendo documentação fotográfica do desenvolvimento das obras, que demonstre as conformidades e não conformidades, bem como as medidas de controle e mitigação adotadas com respeito aos impactos negativos ocasionados pelas mesmas, assim como as ações relativas à desmobilização e/ou recuperação das áreas que sofrerão a intervenção das obras, anexando ao mesmo comprovante(s) de destinação final e/ou recebimento de todos os resíduos sólidos oriundos da obra, ao qual deverá ser juntado DAE quitado, quando tratar de manutenção da licença. Além disso, ao final da obra, deverá ser apresentado relatório técnico consolidado, contendo informações e documentação fotográfica que demonstre a conclusão das obras; e
8. Comunicar imediatamente a SEMA, a ocorrência de qualquer incidente que possa vir causar dano ambiental.

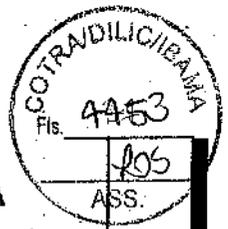
**NOTA:** O empreendimento estará sujeito a vistoria técnica, a qual poderá suscitar a solicitação de encaminhamento de outros elementos técnico-ambientais e/ou a execução de ações que objetivamente utilizem a gestão ambiental do empreendimento.

10-10-10





GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ  
SECRETARIA DE ESTADO DE MEIO AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE - SEMAS/PA



**Autorização**

<b>AU Nº.: 2892/2015</b>	<b>VALIDADE ATÉ: 17/06/2016</b>
PROCESSO Nº.: 2014/0000018991	DATA DO PROTOCOLO: 30/06/2014

A Secretaria de Estado de Meio Ambiente, no uso de suas atribuições que lhe confere a Lei Estadual nº 5.457, de 11 de maio de 1.988, alterada pelas Leis nº 5.752, de 26 de julho de 1.993 e nº 7.026, de 30 de julho de 2.007, e em conformidade com a Lei nº 5.887, de 09 de maio de 1.995, concede a presente licença ao empreendimento abaixo discriminado.

NOME / RAZÃO SOCIAL / DENOMINAÇÃO: <b>CENTRAIS ELETRICAS DO PARA SA</b>	PORTE: <b>A-I</b>
--	----------------------

ENDEREÇO: <b>RODOVIA AUGUSTO MONTENEGRO, 8160, KM 8.5 BAIRRO: COQUEIRO</b>
---

MUNICÍPIO: <b>Belém - PA</b>	CEP: <b>66823-010</b>
---------------------------------	--------------------------

INSC. ESTADUAL/RG: <b>15-074480-3</b>	CNPJ/CPF: <b>04.895.728/0001-80</b>
--	--

**A EXECUÇÃO DA ATIVIDADE ABAIXO DESCRITA:**  
A presente autoriza a supressão de área correspondente a 1,48 ha para implantação Rede de Distribuição Rural, que faz parte do Programa Luz para Todos, com 34,5 kV, 79,15 km de extensão e faixa de servidão 10 m, contemplando um novo alimentador expresso até Pacajá, nos termos do Laudo Técnico nº 511/2014, datado de 03/11/2014, Parecer Técnico nº 29325/GEINFRA/CLA/DILAP/2015, datado de 16/03/2015 e do Parecer Jurídico nº 13153/CONJUR/GABSEC/2015, datado de 29/05/2015, vinculada à LI 2562/2015.

LOCAL E DATA:	<b>Belém - PA, 18 de junho de 2015</b>
---------------	--

Sylvia Cristina Souza de Oliveira Santos  
Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILAP

Edna Suelly Lobato Corumbá  
Coordenadoria de Infraestrutura Fauna Aquicultura e Pesca - CINP



## Anexo I - Autorização

### Relação das Condicionantes

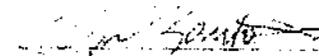
Informamos a Vossa Senhoria que durante a vigência da Autorização de nº. 2892/2015 requerida no processo protocolado sob nº. 2014/0000018991 em 30/06/2014, deverá cumprir com as exigências abaixo relacionadas:

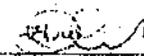
#### Item: Pendência

##### Prazo de 365 dias

1. Adotar os procedimentos constantes no relatório apresentado, devendo, sempre que possível, evitar interferência direta sobre Área de Preservação Permanente;
2. Adotar medidas de afastamento da fauna anteriormente ao início dos trabalhos de supressão;
3. O material vegetal composto por folhagens e galhos deverá preferencialmente ser aproveitado na incorporação de nutrientes em áreas degradadas existentes nas propriedades interceptadas pela rede;
4. Encaminhar os Termos de Recebimento do material lenhoso aproveitável/romaneio;
5. Adotar medidas compensatórias em relação às espécies a serem suprimidas, bem como, cumprir o que dispõe os artigos 11 e 17, da IN 005/2007-GAB/SECTAM de 10 de julho de 2007;
6. Recomenda-se que durante as ações de supressão, caso ocorra a visualização de algum animal e/ ou ninho, as atividades de supressão deverão ser interrompidas para que sejam efetuadas as medidas necessárias que garantam a sobrevivência dos indivíduos;
7. Encaminhar relatório da evidência de fauna silvestre durante a execução da supressão vegetal, devidamente assinado pelo responsável pela condução do mesmo e pelo representante legal da empresa;
8. Comunicar a esta gerência, o início das obras, com no mínimo de 20 (vinte) dias de antecedência, para a equipe técnica acompanhar as operações de supressão de vegetação e de resgate da fauna nas áreas suprimidas, conforme o art. 11º, § 2º da Lei Estadual 5977/1996;
9. A supressão de *Bertholletia excelsa* (Castanheira) poderá ser realizada somente quando não for possível desviar o traçado ou se no futuro o espécime possa colocar em risco a linha, o que deve ser tecnicamente comprovado;
10. Para a supressão de indivíduos de *Bertholletia excelsa* (Castanheira), atender o que preceitua a Lei Estadual nº 6.895 de 01/08/2006, que estabelece o replantio de no mínimo, o triplo de indivíduos suprimidos, observando que o mesmo deverá ser adotado para outras espécies protegidas; e
11. Adotar medidas de controle ambiental nas obras para a realização da Supressão Vegetal ora autorizada visando implantação de RDR durante todo o período de execução da supressão.

Solicitamos sua especial atenção para o fato de que o não atendimento das condições consignadas neste expediente levará ao enquadramento automático do empreendimento nas normas penais da Legislação Ambiental em vigor.

  
Sylvia Cristina Souza de Oliveira Santos  
Diretora de Licenciamento Ambiental - DILAP

  
Edna Suely Lobato Corumbá  
Coordenadoria de Infraestrutura Fauna Aquicultura e Pesca - CINF



## Autorização

AU Nº.: 156/2015

VALIDADE ATÉ: 01/03/2016

PROCESSO Nº.: 2014/0000023096

DATA DO PROTOCOLO: 30/07/2014

A Secretaria de Estado de Meio Ambiente, no uso de suas atribuições que lhe confere a Lei Estadual nº. 5.457, de 11 de maio de 1.988, alterada pelas Leis nº. 5.752, de 26 de julho de 1.993 e nº. 7.026, de 30 de julho de 2.007, e em conformidade com a Lei nº. 5.887, de 09 de maio de 1.995, concede a presente licença ao empreendimento abaixo discriminado.

NOME / RAZÃO SOCIAL / DENOMINAÇÃO:

CENTRAIS ELETRICAS DO PARA SA

PORTE:

A-I

ENDEREÇO:

RODOVIA AUGUSTO MONTENEGRO, 8150, KM 8.5 BAIRRO: COQUEIRO

MUNICÍPIO:

Belém - PA

CEP:

66823-010

INSC. ESTADUAL/RG:

15-074480-3

CNPJ/CPF:

14.895.728/0001-80

A EXECUÇÃO DA ATIVIDADE ABAIXO DESCRITA:

A presente autoriza a supressão de área correspondente a 0,225 hectares para implantação da Rede de Distribuição Rural, com tensão nominal de 34,5 kV (Programa Luz para Todos), 23,477 km de extensão e faixa de servidão 10 m, para o Novo Alimentador UR - 05, nos termos do Laudo Técnico nº 10200/2014, datado de 21/10/2014; do Parecer Técnico nº 39/GEINFRA/CLA/DILAP/2014, datado de 29/10/2014 e do Parecer Jurídico nº 11879/CONJUR/SECAD/2014, datado de 24/11/2014, vinculada à Licença de Instalação nº 49/2015.

LOCAL E DATA:

Belém - PA, 02 de março de 2015

Luiz Flavio Fonseca Bezerra  
Coordenadoria de Licenciamento Ambiental - CLA

Edna Suely Lobato Corumbá  
Gerência de Projetos de Obras Cíveis e de Infra-  
Estrutura - GEINFRA



## Anexo I - Autorização

### Relação das Condicionantes

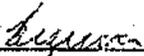
Informamos a Vossa Senhoria que durante a vigência da Autorização de nº 156/2015 requerida no processo protocolado sob nº 2014/0000023096 em 30/07/2014, deverá cumprir com as exigências abaixo relacionadas:

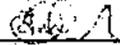
#### Item: Pendência

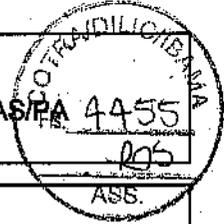
##### Prazo de 365 dias

1. Adotar os procedimentos constantes no relatório apresentado, devendo, sempre que possível, evitar interferência direta sobre Área de Preservação Permanente;
2. Adotar medidas de afugentamento da fauna anteriormente ao início dos trabalhos de supressão;
3. O material vegetal composto por folhagens e galhos deverá preferencialmente ser aproveitado na incorporação de nutrientes em áreas degradadas existentes nas propriedades interceptadas pela rede;
4. Encaminhar os Termos de Recebimento do material lenhoso aproveitável/romaneio;
5. Adotar medidas compensatórias em relação às espécies a serem suprimidas, bem como, cumprir o que dispõe os artigos 11 e 17, da IN 005/2007-GAB/SECTAM de 10 de julho de 2007;
6. Recomenda-se que durante as ações de supressão, caso ocorra a visualização de algum animal e/ou ninho, as atividades de supressão deverão ser interrompidas para que sejam efetuadas as medidas necessárias que garantam a sobrevivência dos indivíduos;
7. Encaminhar relatório da evidência de fauna silvestre durante a execução da supressão vegetal, devidamente assinado pelo responsável pela condução do mesmo e pelo representante legal da empresa;
8. Comunicar a esta gerência, o início das obras, com no mínimo de 20 (vinte) dias de antecedência, para a equipe técnica acompanhar as operações de supressão de vegetação e de resgate da fauna nas áreas suprimidas, conforme o art. 11º, § 2º da Lei Estadual 5977/1996; e
9. Adotar medidas de controle ambiental nas obras para a realização da Supressão Vegetal ora autorizada visando implantação da RDR, durante todo o período de execução da supressão.

Solicitamos sua especial atenção para o fato de que o não atendimento das condições consignadas neste expediente, levará ao enquadramento automático do empreendimento nas normas penais da Legislação Ambiental em vigor

  
Luiz Flavio Fonseca Eezerra  
Coordenadoria de Licenciamento Ambiental - CLA

  
Edna Suely Lobato Corumbá  
Gerência de Projetos de Obras Cíveis e de Infra-  
Estrutura - GEINFRA



## Autorização

AU Nº.: 470/2015

VALIDADE ATÉ: 17/06/2016

PROCESSO Nº.: 2014/0000019000

DATA DO PROTOCOLO: 30/06/2014

A Secretaria de Estado de Meio Ambiente, no uso de suas atribuições que lhe confere a Lei Estadual nº. 5.457, de 11 de maio de 1.988, alterada pelas Leis nº. 5.752, de 26 de julho de 1.993 e nº. 7.026, de 30 de julho de 2.007, e em conformidade com a Lei nº. 5.887, de 09 de maio de 1.995, concede a presente licença ao empreendimento abaixo discriminado.

NOME / RAZÃO SOCIAL / DENOMINAÇÃO:

CENTRAIS ELETRICAS DO PARA S.A.

PORTE:

A-I

ENDEREÇO:

Rod. Augusto Montenegro nº 8150 km 8,5 Bairro: coqueiro

MUNICÍPIO:

Belém - PA

CEP:

66.23-010

INS. ESTADUAL/RG:

15-074480-3

CNPJ/CPF:

09.955.728/0001-80

A EXECUÇÃO DA ATIVIDADE ABAIXO DESCRITA:

A presente autoriza a supressão de área correspondente a 0,19 ha para implantação Rede de Distribuição Rural, que faz parte do Programa Luz para Todos, com 34,5 kV, 16,12 km de extensão e faixa de servidão 10 m, do novo limitador RO-01, nos termos do Laudo Técnico nº 510/2014, datado de 29/10/2014; Parecer Técnico nº 5458/GEINFRA/CLA/DIAP/2014, datado de 18/11/2014 e do Parecer Jurídico nº 12487/CONJUR/SECAD/2015, datado de 12/03/2015, vinculada a LI nº 147/2015.

LOCAL E DATA:

Belém - PA, 18 de junho de 2015

Sylvia Christina Souza de Oliveira Sarmento  
Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILAP

Edna Suely Lobato Corumbá  
Coordenadoria de Infraestrutura Fauna Aquicultura e Pesca - CINP

**APENAS VISUALIZAÇÃO**



## Anexo I - Autorização

### Relação das Condicionantes

Informamos a Vossa Senhoria que durante a vigência da Autorização de nº. 470/2015 requerida no processo protocolado sob nº. 2014/0000019000 em 30/06/2014, deverá cumprir com as exigências abaixo relacionadas:

#### Item: Pendência

##### Prazo de 365 dias

1. Adotar os procedimentos constantes no relatório apresentado, devendo, sempre que possível, evitar interferência direta sobre Área de Preservação Permanente;
2. Adotar medidas de afastamento da fauna anteriormente ao início dos trabalhos de supressão;
3. O material vegetal composto por folhagens e galhos deverá preferencialmente ser aproveitado na incorporação de nutrientes em áreas degradadas existentes nas propriedades interceptadas pela rede;
4. Encaminhar os Termos de Recebimento do material lenhoso aproveitável/romaneio;
5. Adotar medidas compensatórias em relação às espécies a serem suprimidas, bem como, cumprir o que dispõe os artigos 11 e 17, da IN 005/2007-GAB/SECTAM de 10 de julho de 2007;
6. Recomenda-se que durante as ações de supressão, caso ocorra a visualização de algum animal e/ou ninho, as atividades de supressão deverão ser interrompidas para que sejam efetuadas as medidas necessárias que garantam a sobrevivência dos indivíduos;
7. Encaminhar relatório da evidência de fauna silvestre durante a execução da supressão vegetal, devidamente assinado pelo responsável pela condução do mesmo e pelo representante legal da empresa;
8. Comunicar a esta gerência, o início das obras, com no mínimo de 20 (vinte) dias de antecedência, para a equipe técnica acompanhar as operações de supressão de vegetação e o resgate da fauna nas áreas suprimidas, conforme o art. 11º, § 2º da Lei Estadual 5977/1996; e
9. Adotar medidas de controle ambiental nas obras para a realização da Supressão Vegetal ora autorizada visando implantação da RDR, durante todo o período de execução da supressão.

Solicitamos sua especial atenção para o fato de que o não atendimento das condições consignadas neste expediente, levará ao enquadramento automático do empreendimento nas normas penais da Legislação Ambiental em vigor.

Sylvia Christina Souza de Oliveira Santos  
Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILAP

Edna Suely Lobato Corumbá  
Coordenadoria de Infraestrutura Fauna Aquicultura e Pesca - CINP



## Anexo I - Autorização

### Relação das Condicionantes

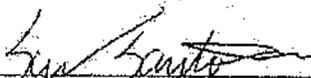
Informamos a Vossa Senhoria que durante a vigência da Autorização de nº. 470/2015 requerida no processo protocolado sob nº. 2014/0000019000 em 30/06/2014, deverá cumprir com as exigências abaixo relacionadas:

#### Item: Pendência

##### Prazo de 365 dias

1. Adotar os procedimentos constantes no relatório apresentado, devendo, sempre que possível, evitar interferência direta sobre Área de Preservação Permanente;
2. Adotar medidas de afugentamento da fauna, anteriormente ao início dos trabalhos de supressão;
3. O material vegetal composto por folhagens e galhos deverá preferencialmente ser aproveitado na incorporação de nutrientes em áreas degradadas existentes nas propriedades interceptadas pela rede;
4. Encaminhar os Termos de Recabimento do material lenhoso aproveitável/romaneio;
5. Adotar medidas compensatórias em relação às espécies a serem suprimidas, bem como, cumprir o que dispõe os artigos 11 e 17, da IN 005/2007-GAB/SECTAM de 10 de julho de 2007;
6. Recomenda-se que durante as ações de supressão, caso ocorra a visualização de algum animal a/ ou ninho, as atividades de supressão deverão ser interrompidas para que sejam efetuadas as medidas necessárias que garantam a sobrevivência dos indivíduos;
7. Encaminhar relatório da evidência de fauna silvestre durante a execução da supressão vegetal, devidamente assinado pelo responsável pela condução do mesmo e pelo representante legal da empresa;
8. Comunicar a esta gerência, o início das obras, com no mínimo de 20 (vinte) dias de antecedência, para a equipe técnica acompanhar as operações de supressão de vegetação e de resgate da fauna nas áreas suprimidas, conforme o art. 11º, § 2º da Lei Estadual 5977/1996 e;
9. Adotar medidas de controle ambiental nas obras para a realização da Supressão Vegetal ora autorizada visando implantação da RDR, durante todo o período de execução da supressão.

Solicitamos sua especial atenção para o fato de que o não atendimento das condições consignadas neste expediente, levará ao enquadramento automático do empreendimento nas normas penais da Legislação Ambiental em vigor.

  
Sylvia Christina Souza de Oliveira Santos  
Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILAP

  
Edna Suelly Lobato Corumbá  
Coordenadoria de Infraestrutura Fauna Aquicultura e Pesca - CINP

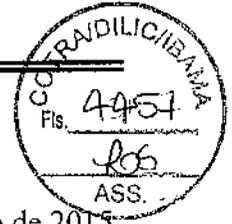
**EM BRANCO**



MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO	
Documento - Tipo:	<i>Ofício</i>
Nº. 02001.0168	<i>21/2015-78</i>
Recebido em:	<i>31/08/2015</i>
<i>[Assinatura]</i>	
Assinatura	

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL  
 PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE ARAGUAÍNA-TO  
 GABINETE DO 2º OFÍCIO

Ofício nº 872 /2015-PRM/AGA/2º Ofício  
 Etiqueta PRM/AGA/TO nº 3974 /2015



Araguaína/TO, 17 de agosto de 2015.

A Sua Senhoria o Senhor  
**THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO**  
 Diretor de Licenciamento Ambiental  
 SCEN Trecho 2 Edifício Sede do IBAMA  
 70.818-900 Brasília/DF

**Assunto:** Requisita informações  
**Ref. Inquérito Civil nº 1.36.000.000294/2008-27** (informar este número na resposta)

Senhor Diretor,

Informo que tramita nesta Procuradoria da República em Araguaína/TO o Inquérito Civil em epígrafe, instaurado a fim de investigar possível dano ambiental decorrente do funcionamento de ponte construída sobre o Rio Araguaia, na diretriz da Rodovia BR 230 – Transamazônica, na divisa dos Estados do Tocantins e Pará, entre os municípios de Araguatins/TO e Palestina/PA, sem a devida licença de operação.

Ocorre que ofício datado de 26 de abril de 2011, proveniente da Diretoria de Licenciamento Ambiental do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – DILIC/IBAMA (cópia em anexo), informa que a ponte sobre o Rio Araguaia está concluída e em uso público. Todavia, estaria ainda faltando a conclusão dos acessos, o que não impede a passagem de veículos. Por fim, afirma que até então o empreendedor não havia solicitado a respectiva licença de operação.

Sendo assim, requisito, com amparo no artigo 8º, inciso II, da Lei Complementar nº 75/1993,<sup>1</sup> que Vossa Senhoria preste informações atualizadas referentes a licença de operação eventualmente emitida para aquele empreendimento.

**Estabeleço o prazo de 30 (trinta) dias, a contar do recebimento deste, para apresentação de resposta formal, devendo ser juntada a documentação pertinente.**

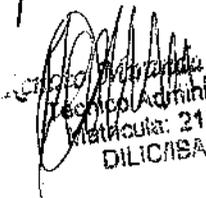
Cordialmente,

*[Assinatura]*  
**FELIPE TORRES VASCONCELOS**  
 Procurador da República

<sup>1</sup> Art. 8º Para o exercício de suas atribuições, o Ministério Público da União poderá, nos procedimentos de sua competência: II – requisitar informações, exames, perícias e documentos de autoridades da Administração Pública direta ou indireta.

A CGTMO:

P/ providências e encaminhamentos.

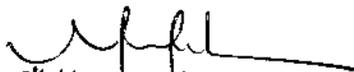
  
Marcelo Carvalho  
Técnico Administrativo  
Matrícula: 2175863  
DILIC/IBAMA

01/09/2015

A LOTRA,

P/ ANÁLISE E RESPOSTA.

em 01/09/2015



Marcus Vinicius Leite Cabral de Melo  
Coordenador Geral de Transportes,  
Mineração e Obras Cíveis  
CGTMO/DILIC/IBAMA

A analista Roguely

Para análise e

resposta.

 419115  
Larissa/Carolina Amorim dos Santos  
Coordenadora de Licenciamento de  
Transportes - Substituta  
COTRA/DILIC/IBAMA



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA  
SCEN Av L-4 Norte, trecho 2, Edifício Sede - Brasília - DF CEP: 70.818-900  
Tel.: (0xx) 61 3316-1071 - URL: http://www.ibama.gov.br



OFÍCIO Nº 386 /2011 – DILIC/IBAMA

Brasília, 26 de abril de 2011.

A Sua Senhoria o Senhor,  
**Álvaro Lotufo Manzano**  
Procurador da República  
Procuradoria da República no Estado do Tocantins  
201 Norte, Conjunto 02, Lote 05.  
Plano Diretor Norte – PALMAS/TO  
Fone/Fax: (63) 3219.7200

Embr. n.  
9.5.11  
[Handwritten signature]

Assunto: **Licenciamento BR 230/TO**

Senhor Procurador da República,

1. Em resposta ao ofício PR/TO nº 893/2011 – ALM, informo que o empreendimento denominado Ponte sobre o Rio Araguaia, na diretriz da rodovia federal BR 230, divisa TO/PA, já se encontra concluído e em uso público.
2. Segundo informações prestadas pelo DNIT, as obras da estrutura da ponte estão finalizadas, mas ainda falta a conclusão dos acessos à ponte, o que não impede a passagem de veículos.
3. Até a presente data, o empreendedor não solicitou deste IBAMA a Licença de Operação para o empreendimento.
4. Sem mais para o momento, coloco-me à disposição para quaisquer esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,

Procuradoria da República PALMAS-TO Nº ETIQUETA ÚNICO	
16 MAI 2011	
PR/TO 5777/2011 - [Handwritten]	
Hora	Assinatura

GISELA DAMM FORATINNI  
Diretora de Licenciamento Ambiental  
DILIC/IBAMA

**EM BRANCO**

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO  
Documento - Tipo: 0100  
Nº. 02001.0165 56/2015-28  
Recebido em: 27/08/2015  
Assinatura [assinatura]

Diretoria de Planejamento e Pesquisa  
Coordenação Geral de Meio Ambiente  
Ofício nº 1512 /2015/CGMAB/DPP

Brasília, 27 de agosto 2015

A Sua Senhoria o Senhor  
Thomaz Miazak de Toledo  
Diretor de Licenciamento Ambiental - Substituto  
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA  
Brasília, DF



**Assunto: BR-230/PA – Cronogramas de obras atualizado e estimativas de conclusão de obras expedido pelas construtoras.**

Anexo: Memorando nº 2052/2015/CGCONT/DIR

Senhor Diretor

1. Ao cumprimentá-lo, encaminhamos em anexo, para conhecimento, o cronograma de obras atualizado e a estimativa de conclusão das mesmas, expedidos pelas construtoras responsáveis pela pavimentação asfáltica da rodovia BR 230/PA, bem como as atividades que serão desenvolvidas em seus respectivos lotes construtivos, em atendimento às solicitações feita por esse Instituto, por meio da LI nº 825/2011 (Renovada em 30/01/2015), da ASV nº 716/2012 (Renovada em 12/05/2015) e da reunião técnica de vistoria IBAMA de 01/07/2015.

2. Sem mais para o momento colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários

Atenciosamente,

[assinatura]  
**Adailton Cardoso Dias**  
Diretor de Planejamento e Pesquisa

*A Analista Reguel  
e equipe  
para providências  
02/08/15*

[assinatura]  
**Tatiana Veil de Souza**  
Coordenadora de Licenciamento de  
Transportes, Rodovias e Ferrovias  
COFRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

11

11

11

11

# DNIT

CGCONT/DIR/DNIT  
CS- 1240007

Diretoria de Infraestrutura Rodoviária  
Coordenação-Geral de Construção Rodoviária  
Memorando nº 2052/2015/CGCONT/DIR

Brasília, 18 de Agosto de 2015.

À Coordenação-Geral de Meio Ambiente,

**ASSUNTO:** BR-230/PA – Cronogramas de obras

**ANEXO:** Cópia Memorando nº 1053/CGMAB/DPP;  
Cópia Carta nº 077/2015-Consórcio Ambiental BR-230/422/PA;  
Tabela com prazo de execução das obras de pavimentação e OAE da BR-230/PA;  
Cronograma de obras dos lotes em atividade (Lote 3 TORC, Lote 1.2 TAMASA-CIMCOP, Lotes 2 e 3 MAC-VILASA-PAVOTE);  
Fichas Contratuais.



Senhora Coordenadora-Geral,

Encaminhamos documentação em atendimento à solicitação feita através ao Memorando nº 1053/2014/CGMAB/DPP, no qual essa Coordenação solicita informações referentes aos cronogramas de obras e atividades exigidas pelo Órgão Ambiental Licenciador.

Em resposta a essas solicitações esta Coordenação-Geral de Construção Rodoviária faz as seguintes considerações:

- Cronograma de obras dos lotes - Encaminhamos anexo cronograma de obras dos lotes em atividades referente ao ano de 2015. Segue, também, tabela com ESTIMATIVA de conclusão das obras.
- Execução das
- Obras de Arte Especiais – Informamos que, dos 4 lotes de pontes da BR-230/PA, somente o Lote 1 foi contratado e tem previsão de conclusão para julho de 2017. Os demais lotes e a obra de construção da ponte sobre o Rio Xingu estão em fase de licitação.
- Instalação das passagens de fauna - Aguardando definição do IBAMA com relação aos tipos e locais de implantação das passagens de fauna.
- Recuperação das áreas degradadas e passivos ambientais – Aguardando levantamento da Supervisora de Obras, juntamente com a Gestão Ambiental em relação as soluções e prazo para recuperação das áreas.

Atenciosamente,

Cleber – CGCONT – Ramal 4172

Recebido no Apoio da  
CGMAB/DPP/DNIT  
Em: 18/08/2015  
Hora: 13:05hs  
CS: Mirlene



**PRAZO DE EXECUÇÃO DAS OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO E OAE DA BR-230/PA**

Contr	Empresa Executora	Lote	Segmento (km)	Prazo de Conclusão das Obras (Contrato)	Estimativa de Conclusão das Obras
00.003	CONSORCIO TAMASA - CIMCOP	Lote 1.1	134,90 - 178,60	08/09/2014	Finalizado. Entrega Definitiva. A SR está trabalhando em novo programa para reapurção do segmento
00.003	CONSORCIO TAMASA - CIMCOP	Lote 1.2	178,60 - 280,54	30/01/2016	Após os trabalhos previstos para este ano, licitação mais 70Km para pavimentação. Em situação normal e plena de execução a empresa prevê a conclusão em mais 2 anos de serviços (03/2018)
02.005	CONSTRUTORA SANCHES TRIPOLONI LTDA.	Lote 2	283,60 - 388,60	08/05/2015	Contrato em fase de ativo de prazo. Esdima-se que após a liberação do direito Inaligena, seja necessário mais 1 ano da efetivo serviço (03/2017)
02.005	TORC - TERRAP - OBRAS RODOV. CONST. LTDA	Lote 3	388,60 - 493,60	03/08/2015	Contrato com previsão de término para 03/2016, contornio prorrogação de prazo e aprovação da RPFQ, que encontra-se em análise na CGCONT.
02.005	TORC - TERRAP - OBRAS RODOV. CONST. LTDA	Lote 4	493,00 - 643,60	30/12/2015	Contrato dependente da RPFQ(em análise). finalização prevista para 30/12/2016
02.004	CONSTRUTORA SANCHES TRIPOLONI LTDA	Lote 5	643,60 - 728,00	31/12/2015	Contrato dependendo da RPFQ(em análise), finalização prevista para 30/12/2015
00.010	CONSTRUTORA SANCHES TRIPOLONI LTDA	Lote 1	728,00 - 811,10	16/08/2015	Contrato não possui O.S, devido a segmento sem licença ambiental
00.010	CONSORCIO MAC - VILASA - PAVOTEC	Lote 2	811,10 - 894,22	30/01/2016	Previsão de término, em condições orçamentárias normais, para o 1º semestre de 2016, no segmento com licença ambiental
00.010	CONSORCIO MAC - VILASA - PAVOTEC	Lote 3	894,22 - 976,99	30/01/2016	Previsão de término, em condições orçamentárias normais, para o 1º semestre de 2016.
00.004	CONSORCIO ARTELESTE - DELTACON	Lote 1 (12 Pontes)	498,10 - 732,90	08/07/2017	08/07/2017 conforme previsão inicial
	A Licitar	Lote 2 (11 Pontes)	298,00 - 449,30		720 dias (Prazo de Execução)
	A Licitar	Lote 3 (15 Pontes)	185,00 - 260,00		720 dias (Prazo de Execução)
	A Licitar	Lote 4 (11 Pontes)	739,10 - 976,20		720 dias (Prazo de Execução)
	A Licitar	Ponte Rio Xingu	571,00 - 571,70		600 dias (Prazo de Execução)



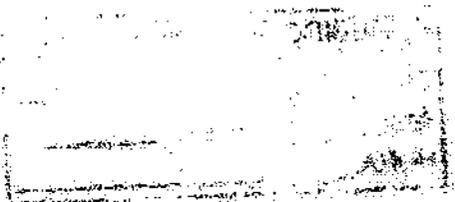
# DNIT

2. Sem mais para o momento colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,



**Eng.ª Angela Parente**  
Coordenadora Geral de Meio Ambiente/Substituta





Carta N° 077/2015-Consórcio Ambiental BR-230/422/PA

Brasília, 24 de julho de 2015.

À Senhora  
Eng. Angela Parente  
Coordenadora Geral de Meio Ambiente - Substituta  
Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP  
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT

**Assunto:** BR-230/PA - Solicita cronograma de obras.

**Contrato:** PP-508/11-00

**Anexos:** Ata de reunião vistoria IBAMA de 01/07/2015.

Prezada Coordenadora,

Tendo em vista a reunião realizada em Altamira/PA no dia 01 de julho de 2015 durante a vistoria do IBAMA, como também a LI 825/2011 (renovada em 30/01/2015) e ASV 716/2012 (renovada em 12/05/2015), solicitamos o prazo de execução final das obras e, de preferência, o cronograma real das seguintes atividades, por lote de obras:

- Pavimentação da rodovia BR-230/PA;
- Execução das Obras de Arte Especiais -- (incluindo a sobre o rio Xingu);
- Instalação das passagens de fauna (no eixo da rodovia e nas pontes);
- Recuperação das Áreas Degradadas;
- Recuperação dos Passivos Ambientais (cabe ressaltar que o prazo deve considerar o monitoramento obrigatório de 02 anos após a recuperação do passivo ambiental); e
- Implantação do Plantio Compensatório (cabe ressaltar que o prazo deve considerar o monitoramento obrigatório de 03 anos após execução do plantio).

Esses dados são necessários para o atendimento das condicionantes das licenças ambientais como também para o dimensionamento dos programas ambientais vigentes e daqueles que ainda devem ser contratados.

Desde já agradecemos e nos colocamos à disposição para assessorarmos no que for necessário o assunto em tela e para quaisquer esclarecimentos pertinentes.

Atenciosamente,

Edmar Cabral da Silva Júnior  
Coordenador Setorial de Gerenciamento

Recebido no Apoio da  
CGMAB/DPP/DNIT

Em: 24/07/2015

Por: *Rosângela*

CRONOMA DE OBRAS - TORC - LOTE 3

FICOS (ETAPAS)	Quantitativos (mts)			2013	2014	2015
	ATACADO	CONCLUÍDO	A CONCLUIR			
Desmatamento	106.000	99.000	6.000			
Terraplenagem	104.000	88.100	15.900			
Libras de Arte Cimentada	104.000	88.100	15.900			
Utilização do Sub-Leito	100.000	88.100	11.900			
Sub-Base	100.000	82.800	17.200			
Base	100.000	82.700	17.300			
CSUCI	100.000	80.500	19.500			
Drenagem Superficial	100.000	82.700	17.300			
Signalização	29.200	29.200	0			
Cerca de Vedação	106.000	88.100	18.900			
Res. Ambiental (Hidrossensibilidade, recondição jazidas, APP's, Áreas de Apoio, etc)	104.000	88.100	15.900			

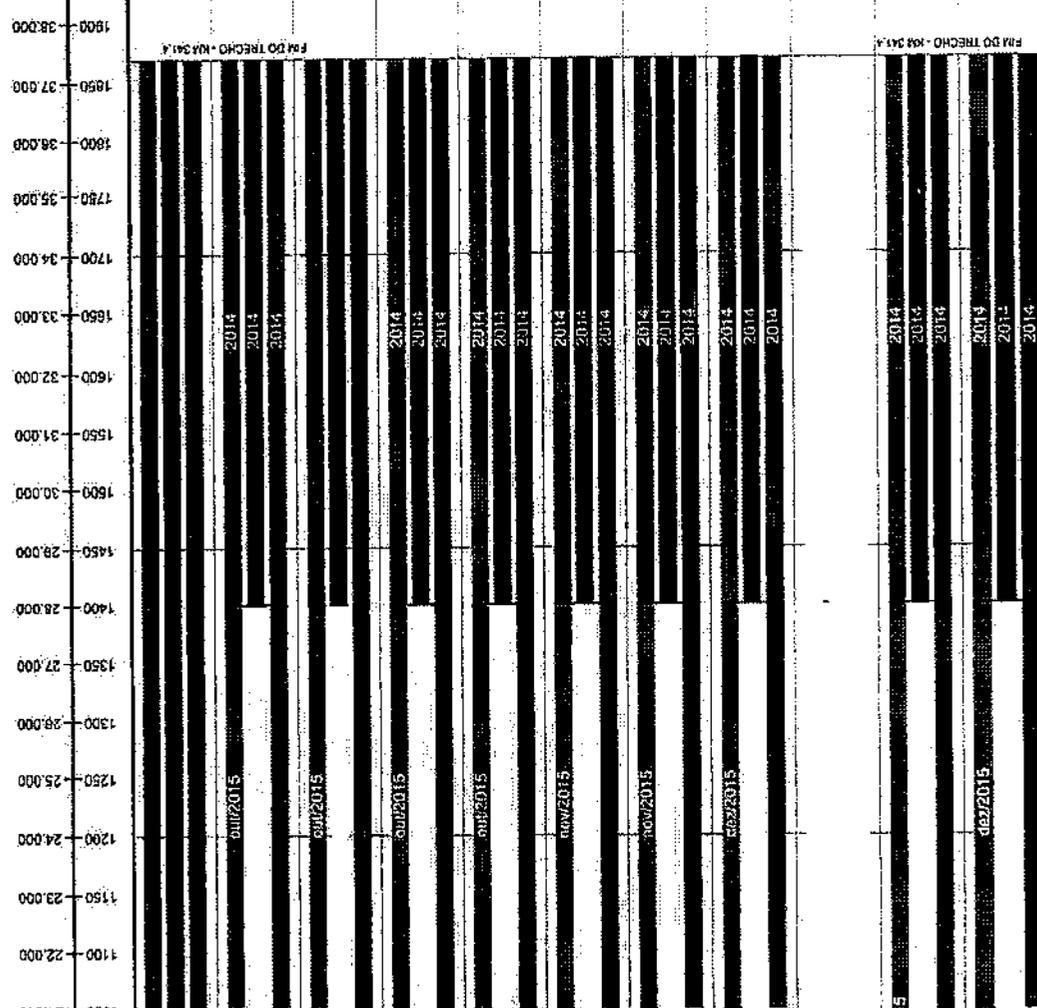
RODOVI: BR-230/PA  
 TRECHO: DIVISA TORC (Início Trav. Rio Araguaiá) - PAJAM (Palmares)  
 SUBTRE: Ent. BR-422 (Novo Departamento) - Atapá (Início Pavimentação)  
 SEGME: Km 292,0 ao Km 357,0  
 EXTENS: 105,0 Km  
 EMPRE: TORC - Terraplenagem, Obras Rodoviárias e Construções Ltda

Obs: Este cronograma só terá validade com aprovação da 2ª RFO pelo DNIT.  
 PLANEJADO  
 CONCLUÍDO

CRONOGRAMA DE AVANÇO FÍSICO  
 JULHO/2015  
 VERSÃO 01  
 DATA PLANEJAMENTO: JUL/2015  
 PÁGINA 01

CRONOMA DE OBRAS - TORC - LOTE 3

VIÇOS (ETAPAS)	Quantitativos (m <sup>2</sup> s)			FIM DO TRECHO - M <sup>2</sup> S <sup>2</sup> A
	ATACADO	CONCLUÍDO	A CONCLUIR	
Desmatamento	105.000	99.000	6.000	
Torreplenaçom	104.000	88.100	15.900	
bras de Alta Corrente	104.000	88.100	15.900	
Instalação do Sub-Leito	100.000	88.100	11.900	
Sub-Basó	100.000	82.800	17.200	
Basó	100.000	82.700	17.300	
CBUC	100.000	80.500	19.500	
Trançagem Superficial	100.000	82.700	17.300	
Sinalização	29.200	29.200	0	
Carça de Vegetação	105.000	88.100	16.900	
Reio Ambiental (Hidrosserradura, reconç de fazidas, APP's, Áreas de Apoio, antelão de Obra, etc)	104.000	88.100	15.900	



CRONOGRAMA DE AVANÇO FÍSICO

RODOVY BR-230/PA  
 TRECHO DIVISA TORFA (Início Trav. Rio Arequale) - PANAM (Palmarés)  
 SUBTRÍ Entr. BR-422 (Novo Repartimento) - Anapó (Início Pavimentação)  
 SEGME Km 252,0 ao Km 387,0  
 EXTENS 105,0 Km  
 EMPRE TORC - Terminaçom, Obras Recovárias e Construções Ltda

Obs: Este cronograma foi elaborado pelo DNIT RPPC pelo DNIT

PLANEJADO  
 CONCLUÍDO

CONTRATO: TT-00 05322013

JANEIRO: 2015  
 VERSÃO 01  
 DATA PLANEJAMENTO: JUL/2015  
 PÁGINA: 02



CRONOGRAMA DE OBRAS - CONSÓRCIO MAC - VILASA - PAVOTEC - LOTE 2

SERVIÇOS (ETAPAS)	Quantitativos (mts)		A CONCLUIR
	ATACADO	CONCLUÍDO	
Limpeza	43.120	43.120	40.000
Terraçagem	43.120	38.985	48.186
Obras de Aço Corrente	31.840	27.200	56.820
Regularização de Subsolo	14.360	13.460	108.000
Sub-Base	12.500	12.500	70.820
Barras	5.660	5.120	78.000
CEIÃO - 1ª camada	5.880	4.156	78.000
CEIÃO - 2ª camada	0	0	83.120
Drenagem Subsuperficial	20.900	20.900	60.220
Drenagem Superficial	1.500	0	83.120
Shalbotão	0	0	83.120
Córrea	18.200	9.706	71.412
Recuperação Ambiental (Hidrosemeadura, recomposição de jazidas, APPs, Areas de Apoio, Canteiro de Obra, etc)	21.880	7.900	716.620

RASOIA: BR-230/PA  
 TÍTULO: OBRAS DE REFORMA E MANUTENÇÃO DE PAVIMENTOS - ON - PAVAM (Pavimentação)  
 SUBTÍTULO: SUBTÍTULO: OBRAS DE REFORMA E MANUTENÇÃO DE PAVIMENTOS - ON - PAVAM (Pavimentação)  
 SEQUÊNCIA: 01/10/2015 - 08/08/2015  
 EXTENSÃO: 81,83 km - 40,84 km  
 EMPRESA: CONSÓRCIO MAC PAVOTEC

PLANEJADO  
 CONCLUÍDO  
 A PARAR

CRONOGRAMA DE AVANÇO FÍSICO  
 VERSÃO 01  
 AGOSTO 2015  
 PÁGINA 01

CONTRATO: TP-06-0103/2012



CRONOGRAMA DE OBRAS - CONSÓRCIO MAC - VILASA - PAVOTEC - LOTE 2

SERVIÇOS (ETAPAS)	Quantitativos (m³)		A CONCLUIR
	ATACADO	CONCLUÍDO	
Limpeza	43.120	43.120	40.000
Temporização	43.120	36.965	48.165
Obras de Arte Corrente	31.840	27.200	56.920
Regularização de Sub-Lote	14.360	13.430	66.660
Sub-Base	12.300	12.300	70.620
Base	5.860	5.120	78.000
CBUQ - 1ª camada	5.860	4.158	78.002
CBUQ - 2ª camada	0	0	83.120
Drenagem Subterrânea	20.800	20.800	82.220
Drenagem Superficial	1.500	0	83.120
Sinalização	0	0	83.120
Calçada	18.200	9.703	73.412
Recuperação Ambiental (Recomposição, reconstituição de jazidas, APP's, Áreas de Apoio, Canteiro de Obra, etc)	21.980	7.500	75.820

CRONOGRAMA DE AVANÇO FÍSICO

RDC/OMA: BR-230/PA CH: TOMA (Início Tiro Rio Arapoti) - EX: PAMM (Pântanos) GUTTRECHO: ENR: PA 370 - ENR: BR-162/PA (Rafada) SEGMENTO: EXTENSÃO: EMPRESA:	CONTRATO: TI-09-01037012 AGOSTO 2015	VERSÃO 01 DATA DE ELABORAÇÃO: JUN/2011 PÁGINA 04
--	---	--



CRONOGRAMA DE OBRAS - MANSA - DROOP - LOTE 2.3

SERVIÇOS (E)	Quantidade (M³)		FÍSICO	FÍSICO
	ATUADO	CONCLUIDO / ACORDADO		
Demolição	21,00	0,00	0,00	0,00
Terrapleno	0,00	4,25	0,00	0,00
Obras de Alinhamento	45,73	45,18	42,75	42,75
Reparação de	4,00	4,36	0,00	0,00
Substituição	4,10	2,00	0,00	0,00
Outros	1,00	18,08	0,00	0,00
Calçamento	18,00	18,00	0,00	0,00
Divisórias	18,00	4,25	0,00	0,00
Sinalização	18,00	0,00	0,00	0,00
Outros	22,00	22,00	22,00	22,00
Manutenção e conservação	10,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00

CRONOGRAMA DE AVANÇO FÍSICO		CRONOGRAMA DE AVANÇO FÍSICO	
VERSIÃO 01	VERSIÃO 02	VERSIÃO 01	VERSIÃO 02
DEZEMBRO 2015	DEZEMBRO 2015	DEZEMBRO 2015	DEZEMBRO 2015

DE AVANÇO FÍSICO		DE AVANÇO FÍSICO	
VERSIÃO 01	VERSIÃO 02	VERSIÃO 01	VERSIÃO 02
DEZEMBRO 2015	DEZEMBRO 2015	DEZEMBRO 2015	DEZEMBRO 2015



## FICHA CONTRATUAL

### CADASTRO BÁSICO

Número do Contrato	00 00353/2013	LICITAÇÃO:
Orgão de Origem	DNIT	Nº do Edital 000855/2012-00
Modal do Contrato	Rodoviário	Tipo PREÇO GLOBAL
Tipo do Contrato	Obra de Engenharia	Modalidade REGIME DIFERENCIADO DE CONTRATAÇÃO
PIN		Lotes 01
Situação	ENCERRADO EM 08/07/2015	
Situação TCU	Liberado	Tipo de Intervenção IMP/PAVIMENTAÇÃO DE PISTA SIMPLES
Número do Processo	50800.019570/2013-13	Programa DNIT CONSTRUÇÃO DE PISTA SIMPLES
Administração do Contrato	Direta	
Órgão Conveniente		
Nº do Convênio		
Empresa Executora	CONSÓRCIO TAMASA - CIMCOP	
Objeto do Contrato	EXECUÇÃO DAS OBRAS REMANESCENTES DE IMPLANTAÇÃO E PAVIMENTAÇÃO NA RODOVIA BR-230/PA	

### UNIDADES RESPONSÁVEIS

Unid. de Lavratura	SEDE
Unidade Gestora	COORDENAÇÃO-GERAL DE CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA
Unid. Resp. p/ Fiscalização	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NOS ESTADOS DO PARÁ
Unidade Local (UL)	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NOS ESTADOS DO PARÁ
Fiscal	CHAIRA LACERDA NEPOMUCENO
Substituto(s)	MAURO HUMBERTO DE OLIVEIRA BRANDAO SOARES
Unid. Resp. Gestão Pag.	COORDENAÇÃO-GERAL DE CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA

### LOCALIZAÇÃO DA OBRA

UF	Via	Km Inicial	Km Final	Extensão	Subtrecho
PA	BR-230	134,90	178,60	43,70	DIV. TO/PA (INÍCIO TRAVESSIA RIO ARAGUAIA) - DIV. PA/AM (PALMARES)
					PNV Inicial: 230BPA1305 - PERÍMETRO URBANO CIDADE NOVA - FIM TRECHO PAVIMENTADO
					PNV Final: 230BPA1330 - ENTR PA-268 (P/ITUPIRANGA) - RIO CAJAZEIRAS
					Município(s): ITUPIRANGA, ITUPIRANGA, NOVO REPARTIMENTO
Extensão Total				43,70	

**PRAZO DE EXECUÇÃO****DATAS**

Data da Proposta 21/02/2013  
 Data da Aprovação 20/03/2013  
 Data da Assinatura 13/05/2013  
 Data da Publicação 10/05/2013  
 Número da OS/OF  
 Data de Emissão da OS/OF  
 Data de Assinatura da OS  
 Início da Vigência 11/05/2013  
 Prazo de Vigência 455  
 Término da Vigência 08/08/2014

Contagem CORRIDOS  
 Início dos Serviços 14/08/2013  
 Nº de Dias (Prazo de Execução) 360  
 Prev. Inicial do Término 08/08/2014  
 Nº de Dias Paralisados 0  
 Nº de Dias Prorrogados 0  
 Término dos Serviços 08/08/2014  
 Nº de dias para a Execução 360

**REAJUSTAMENTO**

Forma de Cálculo NORMAL  
 Data-Base 03/2012  
 Data dos Índices Iniciais 01/03/2012  
 Mês da Mudança dos Índices MARÇO

**VALORES**

Preço Inicial 16.500.000,00  
 Total de Aditivos 0,00  
 PI Vigente 16.500.000,00  
 Total de Reajustamento 2.013.060,97  
 Total (PI + R) 18.513.060,97

**FONTE DE RECURSOS:**

Percentual do OGU 100,00%  
 Entidade Externa INDEFINIDO  
 Percentual da Entidade Externa 0,00%

**GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO:**

Tipo Valor Global  
 Percentual 5%

**OBSERVAÇÕES**

APÓLICE DE RISCO DE ENGENHARIA E RESPONSABILIDADE CIVIL Nº 1006700010859

## FICHA CONTRATUAL

### CADASTRO BÁSICO

Número do Contrato	00 00354/2013	LICITAÇÃO:
Orgão de Origem	DNIT	Nº do Edital 000855/2012-00
Modal do Contrato	Rodoviário	Tipo PREÇO GLOBAL
Tipo do Contrato	Obra de Engenharia	Modalidade REGIME DIFERENCIADO DE CONTRATAÇÃO
PIN		Lotes 02
Situação	ATIVO EM 18/10/2013	Tipo de Intervenção IMP/PAVIMENTAÇÃO DE PISTA SIMPLES
Situação TCU	Liberado	Programa DNIT CONSTRUÇÃO DE PISTA SIMPLES
Número do Processo	50600.019569/2013-81	
Administração do Contrato	Direta	
Órgão Convenente		
Nº do Convênio		
Empresa Executora	CONSÓRCIO TAMASA - CIMCOP	
Objeto do Contrato	EXECUÇÃO DAS OBRAS REMANESCENTES DE IMPLANTAÇÃO E PAVIMENTAÇÃO NA RODOVIA BR-230/PA	

### UNIDADES RESPONSÁVEIS

Unid. de Lavratura	SEDE
Unidade Gestora	COORDENAÇÃO-GERAL DE CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA
Unid. Resp. p/ Fiscalização	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NOS ESTADOS DO PARÁ
Unidade Local (UL)	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NOS ESTADOS DO PARÁ
Fiscal	ENILSON VIEIRA ROCHA
Substituto(s)	NEWTON JOSE DA SILVA MONTEIRO
Unid. Resp. Gestão Pag.	COORDENAÇÃO-GERAL DE CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA

### LOCALIZAÇÃO DA OBRA

UF	Via	Km Inicial	Km Final	Extensão	Subtrecho
PA	BR-230	178,60	280,54	101,94	DIV. TO/PA (INÍCIO TRAVESSIA RIO ARAGUAIA) & DIV. PA/AM (PALMARES)
					PNV Inicial: 230BPA1330 - ENTR PA-288 (P/ITUPIRANGA) - RIO CAJAZEIRAS
					PNV Final: 230BPA1360 - RIO CAJAZEIRAS - RIO PUCURUÍ
					Município(s): ITUPIRANGA, ITUPIRANGA, NOVO REPARTIMENTO
Extensão Total				101,94	

**PRAZO DE EXECUÇÃO****DATAS**

Data da Proposta 21/02/2013  
 Data da Aprovação 20/03/2013  
 Data da Assinatura 13/05/2013  
 Data da Publicação 10/05/2013  
 Número da OS/OF  
 Data de Emissão da OS/OF  
 Data de Assinatura da OS  
 Início da Vigência 11/05/2013  
 Prazo de Vigência 995  
 Término da Vigência 30/01/2016

Contagem CORRIDOS  
 Início dos Serviços 14/08/2013  
 N° de Dias (Prazo de Execução) 900  
 Prev. Inicial do Término 30/01/2016  
 N° de Dias Paralisados 0  
 N° de Dias Prorrogados 0  
 Término dos Serviços 30/01/2016  
 N° de dias para a Execução 900

**REAJUSTAMENTO**

Forma de Cálculo NORMAL  
 Data-Base 03/2012  
 Data dos Índices Iniciais 01/03/2012  
 Mês da Mudança dos Índices MARÇO

**VALORES**

Preço Inicial 170.136.000,00  
 Total de Aditivos 0,00  
 PI Vigente 170.136.000,00  
 Total de Reajustamento 23.197.514,09  
 Total (PI + R) 193.333.514,09

**FONTE DE RECURSOS:**

Percentual do OGU 100,00%  
 Entidade Externa INDEFINIDO  
 Percentual da Entidade Externa 0,00%

**GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO:**

Tipo Valor Global  
 Percentual 5%

**OBSERVAÇÕES**

APÓLICE DE RISCO DE ENGENHARIA E RESPONSABILIDADE CIVIL Nº 1008700010861

## FICHA CONTRATUAL

### CADASTRO BÁSICO

Número do Contrato	00 00532/2013	LICITAÇÃO:
Orgão de Origem	DNIT	Nº do Edital 000582/2009-02
Modal do Contrato	Rodoviário	Tipo MENOR PREÇO
Tipo do Contrato	Obra de Engenharia	Modalidade CONCORRÊNCIA
PIN		Lotes ÚNICO
Situação	AGUARDANDO CONCLUSÃO	
Situação TCU	Liberado	Tipo de Intervenção IMP/PAVIMENTAÇÃO DE PISTA SIMPLES
Número do Processo	50600.004496/2009-46	Programa DNIT CONSTRUÇÃO DE PISTA SIMPLES
Administração do Contrato	Direta	
Órgão Conveniente		
Nº do Convênio		
Empresa Executora	TORC - TERRAP. OBRAS RODOV. CONST. LTDA	
Objeto do Contrato	EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS REMANESCENTES DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO E PAVIMENTAÇÃO NA RODOVIA BR-230/PA. TRECHO TO/PA (INÍCIO TRV. RIO ARAGUAIA)- PA/AM (PALMARES), SUBTRECHO ENTR. BR-422 (NOVO REPARTIMENTO)-ANAPÚ (INÍCIO TRECHO PAVIMENTADO), SEGMENTO KM252,0-KM357,0	

### UNIDADES RESPONSÁVEIS

Unid. de Lavratura	SEDE
Unidade Gestora	COORDENAÇÃO-GERAL DE CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA
Unid. Resp. p/ Fiscalização	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NOS ESTADOS DO PARÁ
Unidade Local (UL)	ALTAMIRA
Fiscal	JAIRO DE JESUS RÁBELO
Substituto(s)	PAULO ROBERTO FONTES DA SILVA
Unid. Resp. Gestão Pag.	COORDENAÇÃO-GERAL DE CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA

### LOCALIZAÇÃO DA OBRA

UF	Via	Km Inicial	Km Final	Extensão	Subtrecho
PA	BR-230	368,60	493,60	105,00	DIV. TO/PA (INÍCIO TRAV. RIO ARAGUAIA) & DIV. PA/AM (PALMARES)
					PNV Inicial: 230BPA1400 - ENTR BR-422 (NOVO REPARTIMENTO) - RIO ARATAÚ
					PNV Final: 230BPA1430 - FIM TRECHO PAVIMENTADO - ANAPÚ (INÍCIO TRECHO PAVIMENTADO)
					Município(s): PACAJÁ
Extensão Total				105,00	

**PRAZO DE EXECUÇÃO****DATAS**

Data da Proposta 01/05/2009  
 Data da Aprovação 24/05/2010  
 Data da Assinatura 31/07/2013  
 Data da Publicação 07/08/2013  
 Número da OS/OF  
 Data de Emissão da OS/OF  
 Data de Assinatura da OS  
 Início da Vigência 08/08/2013  
 Prazo de Vigência 720  
 Término da Vigência 28/07/2015

Contagem CORRIDOS  
 Início dos Serviços 14/08/2013  
 N° de Dias (Prazo de Execução) 720  
 Prev. Inicial do Término 03/08/2015  
 N° de Dias Paralisados 0  
 N° de Dias Prorrogados 0  
 Término dos Serviços 03/08/2015  
 N° de dias para a Execução 720

**REAJUSTAMENTO**

Forma de Cálculo NORMAL  
 Data-Base 05/2009  
 Data dos Índices Iniciais 01/05/2009  
 Mês da Mudança dos Índices MAIO

**VALORES**

Preço Inicial 92.953.923,97  
 Total de Aditivos 18.464.200,99  
 PI Vigente 111.418.124,86  
 Total de Reajustamento 17.485.314,34  
 Total (PI + R) 128.883.439,20

**FONTE DE RECURSOS:**

Percentual do OGU 100,00%  
 Entidade Externa INDEFINIDO  
 Percentual da Entidade Externa 0,00%

**GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO:**

Tipo Valor Faturado  
 Percentual 5%

**OBSERVAÇÕES**

SERVIÇOS REMANESCENTE DO CONTRATO UT-02-583/2010-EGESA

## FICHA CONTRATUAL

### CADASTRO BÁSICO

Número do Contrato	02 00584/2010	LICITAÇÃO:
Órgão de Origem	DNIT	Nº do Edital 000583/2009-02
Modal do Contrato	Rodoviário	Tipo MENOR PREÇO
Tipo do Contrato	Obra de Engenharia	Modalidade CONCORRÊNCIA
PIN		Lotes ÚNICO
Situação	ATIVO EM 25/08/2010	
Situação TCU	Liberado	Tipo de Intervenção IMP/PAVIMENTAÇÃO DE PISTA SIMPLES
Número do Processo	50802.000727/2009-22	Programa DNIT CONSTRUÇÃO DE PISTA SIMPLES
Administração do Contrato	Direta	
Órgão Convenente		
Nº do Convênio		
Empresa Executora	TORC - TERRAP. OBRAS RODOV. CONST. LTDA	
Objeto do Contrato	Execução dos Serviços Remanescentes das Obras de Implantação e Pavimentação na Rodovia BR-230/PA.	

### UNIDADES RESPONSÁVEIS

Unid. de Lavratura	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NOS ESTADOS DO PARÁ
Unidade Gestora	COORDENAÇÃO-GERAL DE CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA
Unid. Resp. p/ Fiscalização	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NOS ESTADOS DO PARÁ
Unidade Local (UL)	ALTAMIRA
Fiscal	JAIRO DE JESUS RABELO
Substituto(s)	PAULO ROBERTO FONTES DA SILVA
Unid. Resp. Gestão Pag.	COORDENAÇÃO-GERAL DE CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA

### LOCALIZAÇÃO DA OBRA

UF	Via	Km Inicial	Km Final	Extensão	Subtrecho
PA	BR-230	493,60	643,60	150,00	Div. TO/PA(Início Trv. Rio Araguaí) - Div. PA/AM (Palmares)
		PNV Inicial: 230BPA1430 - FIM TRECHO PAVIMENTADO - ANAPÚ (INÍCIO TRECHO PAVIMENTADO)			
		PNV Final: 230BPA1505 - INÍCIO DO TRECHO PAVIMENTADO - FIM DO TRECHO PAVIMENTADO			
		Município(s): ANAPÚ, VITÓRIA DO XINGU, ALTAMIRA			
Extensão Total				150,00	

**DATAS**

Data da Proposta 01/06/2009  
Data da Aprovação 14/10/2009  
Data da Assinatura 25/06/2010  
Data da Publicação 28/06/2010  
Número da OS/OF  
Data de Emissão da OS/OF  
Data de Assinatura da OS  
Início da Vigência 29/06/2010  
Prazo da Vigência 1847  
Término da Vigência 31/12/2014

**PRAZO DE EXECUÇÃO**

Contagem CORRIDOS  
Início dos Serviços 28/06/2010  
Nº de Dias (Prazo de Execução) 900  
Prev. Inicial do Término 13/12/2012  
Nº de Dias Paralisados 0  
Nº de Dias Prorrogados 1112  
Término dos Serviços 30/12/2015  
Nº de dias para a Execução 2012

**REAJUSTAMENTO**

Forma de Cálculo NORMAL  
Data-Base 05/2009  
Data dos Índices Iniciais 01/05/2009  
Mês da Mudança dos Índices MAIO

**VALORES**

Preço Inicial 158.077.379,10  
Total de Aditivos 33.362.674,84  
PI Vigente 189.440.053,94  
Total de Reajustamento 21.868.033,24  
Total (PI + R) 211.308.087,18

**FONTE DE RECURSOS:**

Percentual do OGU 100,00%  
Entidade Externa INDEFINIDO  
Percentual da Entidade Externa 0,00%

**GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO:**

Tipo Valor Global  
Percentual 5%

**OBSERVAÇÕES**

## FICHA CONTRATUAL

### CADASTRO BÁSICO

Número do Contrato	02 00582/2010	LICITAÇÃO:
Orgão de Origem	DNIT	Nº do Edital 000581/2009-02
Modal do Contrato	Rodoviário	Tipo MENOR PREÇO
Tipo do Contrato	Obra de Engenharia	Modalidade CONCORRÊNCIA
PIN		Lotes ÚNICO
Situação	PARALISADO EM 04/05/2015	
Situação TCU	Liberado	Tipo de Intervenção IMP/PAVIMENTAÇÃO DE PISTA SIMPLES
Número do Processo	50800.004494/2009-57	Programa DNIT CONSTRUÇÃO DE PISTA SIMPLES
Administração do Contrato	Direta	
Órgão Conveniente		
Nº do Convênio		
Empresa Executora	CONSTRUTORA SANCHES TRIPOLONI LTDA	
Objeto do Contrato	Execução dos Serviços Remanescentes das Obras de Implantação e Pavimentação na Rodovia BR-230/PA, Trecho Div.TO/PA(Trv.R.Araguaia)-Div.PA/AM(Palmares), Subtrecho:Rio Cajazeiras-Rio Arataú, segmento Km147(Km283,6 -PNV09 - Km252(Km388,6-PNV09), Ext.:105Km. ✕	

### UNIDADES RESPONSÁVEIS

Unid. de Lavratura	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NOS ESTADOS DO PARÁ
Unidade Gestora	COORDENAÇÃO-GERAL DE CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA
Unid. Resp. p/ Fiscalização	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NOS ESTADOS DO PARÁ
Unidade Local (UL)	MARABÁ
Fiscal	ENILSON VIEIRA ROCHA
Substituto(s)	MARCUS CAVALCANTE DE OLIVEIRA
Unid. Resp. Gestão Pag.	COORDENAÇÃO-GERAL DE CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA

### LOCALIZAÇÃO DA OBRA

UF	Via	Km Inicial	Km Final	Extensão	Subtrecho
PA	BR-230	283,60	388,60	105,00	Div. TO/PA(Início Trv. Rio Araguaia) - Div. PA/AM (Palmares)
					PNV Inicial: 230BPA1360 - RIO CAJAZEIRAS - RIO PUCURUÍ
					PNV Final: 230BPA1400 - ENTR BR-422 (NOVO REPARTIMENTO) - RIO ARATAÚ
					Município(s): NOVO REPARTIMENTO, PACAJÁ
Extensão Total				105,00	

**DATAS****PRAZO DE EXECUÇÃO**

Data da Proposta 01/05/2009  
 Data da Aprovação 14/10/2009  
 Data da Assinatura 25/06/2010  
 Data da Publicação 28/06/2010  
 Número da OS/OF  
 Data de Emissão da OS/OF  
 Data de Assinatura da OS  
 Início da Vigência 29/08/2010  
 Prazo de Vigência 900  
 Término da Vigência 14/12/2012

Contagem CORRIDOS  
 Início dos Serviços 05/07/2010  
 Nº de Dias (Prazo de Execução) 900  
 Prev. Inicial do Término 20/12/2012  
 Nº de Dias Paralisados 112  
 Nº de Dias Prorrogados 755  
 Término dos Serviços 06/05/2015  
 Nº de dias para a Execução 1655

**REAJUSTAMENTO**

Forma de Cálculo NORMAL  
 Data-Base 05/2009  
 Data dos Índices Iniciais 01/05/2009  
 Mês da Mudança dos Índices MAIO

**VALORES**

Preço Inicial 142.930.316,01  
 Total de Aditivos 13.909.128,58  
 PI Vigente 156.839.444,59  
 Total de Reajustamento 16.677.779,11  
 Total (PI + R) 173.517.223,70

**FONTÊ DE RECURSOS:**

Percentual do OGU 100,00%  
 Entidade Externa INDEFINIDO  
 Percentual da Entidade Externa 0,00%

**GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO:**

Tipo Valor Global  
 Percentual 5%

**OBSERVAÇÕES**

## FICHA CONTRATUAL

### CADASTRO BÁSICO

Número do Contrato	02 00435/2012	LICITAÇÃO:
Orgão de Origem	DNIT	Motivo da Dispensa Art.24-XI-contratação por rescisão contratual
Modal do Contrato	Rodoviário	
Tipo do Contrato	Obra de Engenharia	
PIN		
Situação	ATIVO EM 28/09/2012	
Situação TCU	Liberado	Tipo de Intervenção IMP/PAVIMENTAÇÃO DE PISTA SIMPLES
Número do Processo	50802.000488/2012-14	Programa DNIT CONSTRUÇÃO DE PISTA SIMPLES
Administração do Contrato	Direta	
Órgão Convenente		
Nº do Convênio		
Empresa Executora	CONSTRUTORA SANCHES TRIPOLONI LTDA	
Objeto do Contrato	Execução dos Serviços Remanescentes das Obras de Implantação e Pavimentação na Rodovia BR-230/PA, Trecho IV Div. TO/PA (Trv. R. Araguaia)-Div. PA/AM (Palmares), Subtrecho: Rio Cajazeiras-Rio Arataú, segmento Km147(Km283,6-PA-09 - Km252(Km388,6-PA-09), Ext.:105Km	

### UNIDADES RESPONSÁVEIS

Unid. de Lavratura	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NOS ESTADOS DO PARÁ
Unidade Gestora	COORDENAÇÃO-GERAL DE CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA
Unid. Resp. p/ Fiscalização	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NOS ESTADOS DO PARÁ
Unidade Local (UL)	ALTAMIRA
Fiscal	JAIRO DE JESUS RABELO
Substituto(s)	PAULO ROBERTO FONTES DA SILVA
Unid. Resp. Gestão Pag.	COORDENAÇÃO-GERAL DE CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA

### LOCALIZAÇÃO DA OBRA

UF	Via	Km Inicial	Km Final	Extensão	Subtrecho
PA	BR-230	643,60	728,00	84,40	Div. TO/PA (Início Trav. Rio Araguaia)-Div. PA/AM(Palmares)
					PNV Inicial: 230BPA1505 - INÍCIO DO TRECHO PAVIMENTADO - FIM DO TRECHO PAVIMENTADO
					PNV Final: 230BPA1530 - MEDICILÂNDIA - ENTR PA-370
					Município(s): MEDICILÂNDIA, BRASIL NOVO, ALTAMIRA, ALTAMIRA
Extensão Total				84,40	

**DATAS**

Data da Proposta 01/05/2009  
Data da Aprovação 04/06/2012  
Data da Assinatura 10/07/2012  
Data da Publicação 30/07/2012  
Número da OS/OF  
Data de Emissão da OS/OF  
Data da Assinatura da OS  
Início da Vigência 31/07/2012  
Prazo de Vigência 609  
Término da Vigência 31/03/2014

**PRAZO DE EXECUÇÃO**

Contagem CORRIDOS  
Início dos Serviços 09/08/2012  
Nº de Dias (Prazo de Execução) 211  
Prev. Inicial do Término 07/03/2013  
Nº de Dias Paralisados 0  
Nº de Dias Prorrogados 1029  
Término dos Serviços 31/12/2015  
Nº de dias para a Execução 1240

**REAJUSTAMENTO**

Forma de Cálculo NORMAL  
Data-Base 05/2009  
Data dos Índices Iniciais 01/05/2009  
Mês da Mudança dos Índices MAIO

**VALORES**

Preço Inicial 79.984.028,33  
Total de Aditivos 10.114.759,87  
PI Vigente 90.098.788,20  
Total de Reajustamento 9.877.879,98  
Total (PI + R) 99.976.668,18

**FONTE DE RECURSOS:**

Percentual do OGU 100,00%  
Entidade Externa INDEFINIDO  
Percentual da Entidade Externa 0,00%

**GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO:**

Tipo Valor Global  
Percentual 5%

**OBSERVAÇÕES**

## FICHA CONTRATUAL

### CADASTRO BÁSICO

Número do Contrato	00 01032/2012	LICITAÇÃO:
Orgão de Origem	DNIT	Nº do Edital 000541/2012-00
Modal do Contrato	Rodoviário	Tipo PREÇO GLOBAL
Tipo do Contrato	Obra de Engenharia	Modalidade REGIME DIFERENCIADO DE CONTRATAÇÃO
PIN		Lotes 01
Situação	CADASTRADO EM 15/08/2015	
Situação TCU	Liberado	Tipo de Intervenção IMP/PAVIMENTAÇÃO DE PISTA SIMPLES
Número do Processo	50600.085455/2012-48	Programa DNIT CONSTRUÇÃO DE PISTA SIMPLES
Administração do Contrato	Direta	
Órgão Conveniente		
Nº do Convênio		
Empresa Executora	CONSTRUTORA SANCHES TRIPOLONI LTDA	
Objeto do Contrato	EXECUÇÃO DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO E PAVIMENTAÇÃO NA RODOVIA BR-230/PA, LOTE 01	

### UNIDADES RESPONSÁVEIS

Unid. de Lavratura	SEDE
Unidade Gestora	COORDENAÇÃO-GERAL DE CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA
Unid. Resp. p/ Fiscalização	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NOS ESTADOS DO PARÁ
Unidade Local (UL)	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NOS ESTADOS DO PARÁ
Fiscal	DAVID WILKERSON BESSA DA LUZ
Substituto(s)	
Unid. Resp. Gestão Pag.	COORDENAÇÃO-GERAL DE CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA

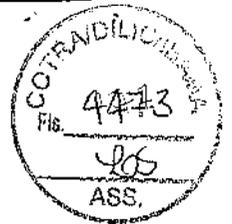
### LOCALIZAÇÃO DA OBRA

UF	Via	Km Inicial	Km Final	Extensão	Subtrecho
PA	BR-230	728,00	811,10	83,10	DIV. TO/PA (INÍCIO TRAVESSIA RIO ARAGUAIA) - DIV. PA/AM (PALMARES)
					PNV Inicial: 230BPA1530 - MEDICILÂNDIA - ENTR PA-370
					PNV Final: 230BPA1540 - ENTR PA-370 - URUARÁ
					Município(s):
Extensão Total				83,10	

**DATAS****PRAZO DE EXECUÇÃO**

Data da Proposta 25/10/2012  
 Data da Aprovação 27/11/2012  
 Data da Assinatura 24/12/2012  
 Data da Publicação 28/12/2012  
 Número da OS/OF  
 Data de Emissão da OS/OF  
 Data de Assinatura da OS  
 Início da Vigência 29/12/2012  
 Prazo de Vigência 900  
 Término da Vigência 16/06/2015

Contagem CORRIDOS  
 Início dos Serviços 29/12/2012  
 Nº de Dias (Prazo de Execução) 900  
 Prev. Inicial do Término 16/06/2015  
 Nº de Dias Paralisados 0  
 Nº de Dias Prorrogados 0  
 Término dos Serviços 16/06/2015  
 Nº de dias para a Execução 900

**REAJUSTAMENTO**

Forma de Cálculo NORMAL  
 Data-Base 09/2011  
 Data dos Índices Iniciais 01/09/2011  
 Mês da Mudança dos Índices SETEMBRO

**VALORES**

Preço Inicial 118.850.000,00  
 Total de Aditivos 0,00  
 PI Vigente 118.850.000,00  
 Total de Reajustamento 0,00  
 Total (PI + R) 118.850.000,00

**FONTE DE RECURSOS:**

Percentual do OGU 100,00%  
 Entidade Externa INDEFINIDO  
 Percentual da Entidade Externa 0,00%

**GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO:**

Tipo Valor Global  
 Percentual 5%

**OBSERVAÇÕES**

APÓLICE Nº 03.67.0002798.000000 PARA COBERTURA DE RISCOS DE ENGENHARIA E APÓLICE Nº 03.51.0013310.000000 PARA COBERTURA DE RESPONSABILIDADE CIVIL GERAL.

## FICHA CONTRATUAL

### CADASTRO BÁSICO

Número do Contrato	00 01037/2012	LICITAÇÃO:
Orgão de Origem	DNIT	Nº do Edital 000541/2012-00
Modal do Contrato	Rodoviário	Tipo MENOR PREÇO
Tipo do Contrato	Obra de Engenharia	Modalidade REGIME DIFERENCIADO DE CONTRATAÇÃO
PIN		Lotes 02
Situação	ATIVO EM 25/10/2013	
Situação TCU	Liberado	Tipo de Intervenção IMP/PAVIMENTAÇÃO DE PISTA SIMPLES
Número do Processo	50600.085454/2012-01	Programa DNIT CONSTRUÇÃO DE PISTA SIMPLES
Administração do Contrato	Direta	
Órgão Convenente		
Nº do Convênio		
Empresa Executora	CONSÓRCIO MAC - VILASA - PAVOTEC	
Objeto do Contrato	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA PARA EXECUÇÃO DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO E PAVIMENTAÇÃO NA RODOVIA BR-230/PA - LOTE 02	

### UNIDADES RESPONSÁVEIS

Unid. de Lavratura	SEDE
Unidade Gestora	COORDENAÇÃO-GERAL DE CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA
Unid. Resp. p/ Fiscalização	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NOS ESTADOS DO PARÁ
Unidade Local (UL)	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NOS ESTADOS DO PARÁ
Fiscal	ODIR LOURINHO NASCIMENTO
Substituto(s)	PAULO ROBERTO FONTES DA SILVA
Unid. Resp. Gestão Pag.	COORDENAÇÃO-GERAL DE CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA

### LOCALIZAÇÃO DA OBRA

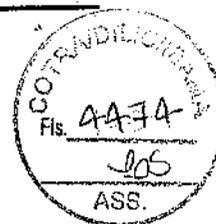
UF	Via	Km Inicial	Km Final	Extensão	Subtrecho
PA	BR-230	811,10	894,22	83,12	DIV. TO/PA (INÍCIO TRAVESSIA RIO ARAGUAIA) - DIV. PA/AM (PALMARES)
					PNV Inicial: 230BPA1540 - ENTR PA-370 - URUARÁ
					PNV Final: 230BPA1590 - PLACAS - ENTR BR-183(A) (RURÓPOLIS)
					Município(s): PLACAS, URUARA
Extensão Total				83,12	

**DATAS**

Data da Proposta 25/10/2012  
 Data da Aprovação 27/11/2012  
 Data da Assinatura 31/12/2012  
 Data da Publicação 17/01/2013  
 Número da OS/OF  
 Data de Emissão da OS/OF  
 Data de Assinatura da OS  
 Início da Vigência 18/01/2013  
 Prazo de Vigência 1108  
 Término da Vigência 30/01/2016

**PRAZO DE EXECUÇÃO**

Contagem CORRIDOS  
 Início dos Serviços 14/08/2013  
 Nº de Dias (Prazo de Execução) 900  
 Prev. Inicial do Término 30/01/2016  
 Nº de Dias Paralisados 0  
 Nº de Dias Prorrogados 0  
 Término dos Serviços 30/01/2016  
 Nº de dias para a Execução 900

**REAJUSTAMENTO**

Forma de Cálculo NORMAL  
 Data-Base 09/2011  
 Data dos Índices Iniciais 01/09/2011  
 Mês da Mudança dos Índices SETEMBRO

**VALORES**

Preço Inicial 127.000.000,00  
 Total de Aditivos 0,00  
 PI Vigente 127.000.000,00  
 Total de Reajustamento 20.376.348,58  
 Total (PI + R) 147.376.348,58

**FONTE DE RECURSOS:**

Percentual do OGU 100,00%  
 Entidade Externa INDEFINIDO  
 Percentual da Entidade Externa 0,00%

**GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO:**

Tipo Valor Global  
 Percentual 5%

**OBSERVAÇÕES**

APÓLICE DE RISCO DE ENGENHARIA E RESPONSABILIDADE CIVIL Nº 1006700011281

## FICHA CONTRATUAL

### CADASTRO BÁSICO

Número do Contrato	00 01038/2012	LICITAÇÃO:
Orgão de Origem	DNIT	Nº do Edital 000541/2012-00
Modal do Contrato	Rodoviário	Tipo MENOR PREÇO
Tipo do Contrato	Obra de Engenharia	Modalidade REGIME DIFERENCIADO DE CONTRATAÇÃO
PIN		Lotes 03
Situação	ATIVO EM 30/10/2013	
Situação TCU	Liberado	Tipo de Intervenção ADEQUAÇÃO-REST./MELH.
Número do Processo	50600.085453/2012-59	Programa DNIT ADEQUAÇÃO-REST./MELH.
Administração do Contrato	Direta	
Órgão Conveniente		
Nº do Convênio		
Empresa Executora	CONSÓRCIO MAC - PAVOTEC	
Objeto do Contrato	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA PARA EXECUÇÃO DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO E PAVIMENTAÇÃO NA RODOVIA BR-230/PA - LOTE 03	

### UNIDADES RESPONSÁVEIS

Unid. de Lavratura	SEDE
Unidade Gestora	COORDENAÇÃO-GERAL DE CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA
Unid. Resp. p/ Fiscalização	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NOS ESTADOS DO PARÁ
Unidade Local (UL)	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NOS ESTADOS DO PARÁ
Fiscal	PAULO ROBERTO FONTES DA SILVA
Substituto(s)	JAIRO DE JESUS RABELO
Unid. Resp. Gestão Pag.	COORDENAÇÃO-GERAL DE CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA

### LOCALIZAÇÃO DA OBRA

UF	Via	Km Inicial	Km Final	Extensão	Subtrecho
PA	BR-230	894,22	976,99	82,77	DIV. TO/PA (INÍCIO TRAVESSIA RIO ARAGUAIA) - DIV. PA/AM (PALMARES)
					PNV Inicial: 230BPA1590 - PLACAS - ENTR BR-163(A) (RURÓPOLIS)
					PNV Final: 230BPA1590 - PLACAS - ENTR BR-163(A) (RURÓPOLIS)
					Município(s): RUROPOLIS, PLACAS
Extensão Total				82,77	

**DATAS****PRAZO DE EXECUÇÃO**

Data da Proposta 25/10/2012  
 Data da Aprovação 27/11/2012  
 Data da Assinatura 31/12/2012  
 Data da Publicação 21/01/2013  
 Número da OS/OF  
 Data de Emissão da OS/OF  
 Data de Assinatura da OS  
 Início da Vigência 22/01/2013  
 Prazo de Vigência 900  
 Término da Vigência 10/07/2015

Contagem CORRIDOS  
 Início dos Serviços 14/08/2013  
 Nº de Dias (Prazo de Execução) 900  
 Prev. Inicial do Término 30/01/2018  
 Nº de Dias Paralisados 0  
 Nº de Dias Prorrogados 0  
 Término dos Serviços 30/01/2018  
 Nº de dias para a Execução 900

**REAJUSTAMENTO**

Forma de Cálculo NORMAL  
 Data-Base 09/2011  
 Data dos Índices Iniciais 01/09/2011  
 Mês da Mudança dos Índices SETEMBRO

**VALORES**

Preço Inicial 119.800.000,00  
 Total de Aditivos 0,00  
 PI Vigente 119.800.000,00  
 Total de Reajustamento 19.411.584,16  
 Total (PI + R) 139.211.584,16

**FONTE DE RECURSOS:**  
 Percentual do OGU 100,00%  
 Entidade Externa INDEFINIDO  
 Percentual da Entidade Externa 0,00%

**GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO:**  
 Tipo Valor Global  
 Percentual 5%

**OBSERVAÇÕES**



**FICHA CONTRATUAL**

**CADASTRO BÁSICO**

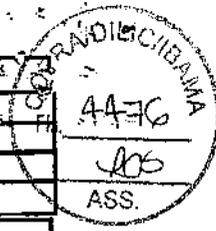
Número do Contrato	00 00422/2015	LICITAÇÃO:
Orgão de Origem	DNIT	Nº do Edital 000121/2015-00
Modal do Contrato	Rodoviário	Tipo CONTRATAÇÃO INTEGRADA
Tipo do Contrato	Obra de Engenharia	Modalidade REGIME DIFERENCIADO DE CONTRATAÇÃO
PIN		Lotes ÚNICO
Situação	CADASTRADO EM 05/08/2015	
Situação TCU	Liberado	Tipo de Intervenção CONSTRUÇÃO DE OAE
Número do Processo	50800.028714/2014-03	Programa DNIT OBRA DE ARTE ESPECIAL
Administração do Contrato	Direta	
Órgão Conveniente		
Nº do Convênio		
Empresa Executora	ARTELESTE CONSTRUÇÕES LTDA	
Objeto do Contrato	DESENV. DOS PROJ. BÁSICO E EXEC., A EXECUÇÃO DAS OBRAS E TODAS AS DEMAIS OPERAÇÕES NECESSÁRIAS E SUFICIENTES P/A ENTREGA FINAL DE 12 (DOZE) PONTES, LOCAL NA BR-230/PA - TRECHO:DIV. TO/PA(INÍCIO TRAV. RIO ARAGUAIA)DIV. PA/AM(PALMARES)(KM 495,60 760,80)	

**UNIDADES RESPONSÁVEIS**

Unid. de Lavratura	SEDE
Unidade Gestora	COORDENAÇÃO-GERAL DE CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA
Unid. Resp. p/ Fiscalização	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NOS ESTADOS DO PARÁ
Unidade Local (UL)	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT NOS ESTADOS DO PARÁ
Fiscal	JOAO CLAUDIO CORDEIRO DA SILVA JUNIOR
Substituto(s)	
Unid. Resp. Gestão Pag.	COORDENAÇÃO-GERAL DE CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA

**LOCALIZAÇÃO DA OBRA**

UF	Via	Km Inicial	Km Final	Extensão	Subtrecho
PA	BR-230	498,10	498,10	0,00	PONTE SOBRE O RIO ANAPÚ (km 498,10) PNV Inicial: 230BPA1440 - ANAPÚ (INÍCIO TRECHO PAVIMENTADO) - FIM TRECHO PAVIMENTADO PNV Final: 230BPA1440 - ANAPÚ (INÍCIO TRECHO PAVIMENTADO) - FIM TRECHO PAVIMENTADO Município(s):
PA	BR-230	510,10	510,10	0,00	PONTE SOBRE O RIO PILÃO (km 510,10) PNV Inicial: 230BPA1450 - FIM TRECHO PAVIMENTADO - ENTR PA-167(A)/258 (P/ SENADOR JOSÉ PORFÍR PNV Final: 230BPA1450 - FIM TRECHO PAVIMENTADO - ENTR PA-167(A)/258 (P/ SENADOR JOSÉ PORFÍR Município(s):
PA	BR-230	518,60	518,60	0,00	PONTE SOBRE O RIO PRAIADO (km 518,60) PNV Inicial: 230BPA1450 - FIM TRECHO PAVIMENTADO - ENTR PA-167(A)/258 (P/ SENADOR JOSÉ PORFÍR PNV Final: 230BPA1450 - FIM TRECHO PAVIMENTADO - ENTR PA-167(A)/258 (P/ SENADOR JOSÉ PORFÍR Município(s):
PA	BR-230	525,40	525,40	0,00	PONTE SOBRE O RIO JACUBA (km 525,40) PNV Inicial: 230BPA1450 - FIM TRECHO PAVIMENTADO - ENTR PA-167(A)/258 (P/ SENADOR JOSÉ PORFÍR PNV Final: 230BPA1450 - FIM TRECHO PAVIMENTADO - ENTR PA-167(A)/258 (P/ SENADOR JOSÉ PORFÍR Município(s):
PA	BR-230	564,90	564,90	0,00	PONTE SOBRE O RIO SÃO BENEDITO (km 564,90) PNV Inicial: 230BPA1460 - ENTR PA-167(A)/258 (P/ SENADOR JOSÉ PORFÍRIO) - INÍCIO TRAVESSIA RI PNV Final: 230BPA1460 - ENTR PA-167(A)/258 (P/ SENADOR JOSÉ PORFÍRIO) - INÍCIO TRAVESSIA RJ Município(s):



PA	BR-230	566,10	566,10	0,00	PONTE SOBRE O RIO PURAQUÊ (km 566,10)
		PNV Inicial: 230BPA1460 - ENTR PA-167(A)/258 (P/ SENADOR JOSÉ PORFÍRIO) - INÍCIO TRAVESSIA RI			
		PNV Final: 230BPA1460 - ENTR PA-167(A)/258 (P/ SENADOR JOSÉ PORFÍRIO) - INÍCIO TRAVESSIA RI			
		Município(s):			
PA	BR-230	659,30	659,30	0,00	PONTE SOBRE O RIO PANELAS (km 659,30)
		PNV Inicial: 230BPA1505 - INÍCIO DO TRECHO PAVIMENTADO - FIM DO TRECHO PAVIMENTADO			
		PNV Final: 230BPA1505 - INÍCIO DO TRECHO PAVIMENTADO - FIM DO TRECHO PAVIMENTADO			
		Município(s):			
PA	BR-230	680,50	680,50	0,00	PONTE SOBRE O RIO JACURÚ (km 680,50)
		PNV Inicial: 230BPA1510 - FIM DO TRECHO PAVIMENTADO - BRASIL NOVO			
		PNV Final: 230BPA1510 - FIM DO TRECHO PAVIMENTADO - BRASIL NOVO			
		Município(s):			
PA	BR-230	703,20	703,20	0,00	PONTE SOBRE O RIO PENETECAL I (km 703,20)
		PNV Inicial: 230BPA1520 - BRASIL NOVO - MEDICILÂNDIA			
		PNV Final: 230BPA1520 - BRASIL NOVO - MEDICILÂNDIA			
		Município(s):			
PA	BR-230	703,60	703,60	0,00	PONTE SOBRE O RIO PENETECAL II (km 703,60)
		PNV Inicial: 230BPA1520 - BRASIL NOVO - MEDICILÂNDIA			
		PNV Final: 230BPA1520 - BRASIL NOVO - MEDICILÂNDIA			
		Município(s):			
PA	BR-230	730,80	730,80	0,00	PONTE SOBRE O RIO PACAL (km 730,80)
		PNV Inicial: 230BPA1530 - MEDICILÂNDIA - ENTR PA-370			
		PNV Final: 230BPA1530 - MEDICILÂNDIA - ENTR PA-370			
		Município(s):			
PA	BR-230	732,90	732,90	0,00	PONTE SOBRE O RIO SEIKO (km 732,90)
		PNV Inicial: 230BPA1530 - MEDICILÂNDIA - ENTR PA-370			
		PNV Final: 230BPA1530 - MEDICILÂNDIA - ENTR PA-370			
		Município(s):			
Extensão Total				0,00	

**DATAS****PRAZO DE EXECUÇÃO**

Data da Proposta	29/04/2015	Contagem CORRIDOS
Data da Aprovação	25/05/2015	Início dos Serviços 21/07/2015
Data da Assinatura	16/07/2015	Nº de Dias (Prazo de Execução) 720
Data da Publicação	20/07/2015	Prev. Inicial do Término 09/07/2017
Número da OS/OF		Nº de Dias Paralisados 0
Data de Emissão da OS/OF		Nº de Dias Prorrogados 0
Data de Assinatura da OS		Término dos Serviços 09/07/2017
Início da Vigência	21/07/2015	Nº de dias para a Execução 720
Prazo de Vigência	900	
Término da Vigência	05/01/2018	

**REAJUSTAMENTO**

Forma de Cálculo	NORMAL
Data-Base	05/2014
Data dos Índices Iniciais	01/05/2014
Mês da Mudança dos Índices	MAIO

**VALORES**

Preço Inicial	48.950.000,00
Total de Aditivos	0,00
PI Vigente	48.950.000,00
Total de Reajustamento	0,00
Total (PI + R)	48.950.000,00

**FONTE DE RECURSOS:**

Percentual do OGU	100,00%
Entidade Externa	INDEFINIDO
Percentual da Entidade Externa	0,00%

**GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO:**

Tipo	Valor Global
Percentual	30%

**OBSERVAÇÕES**

1243553

Diretoria de Planejamento e Pesquisa  
Ofício nº 687/2015/DP

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO	
Documento - Tipo:	<i>Ofício</i>
Nº.	02001.0169 <i>47/2015-20</i>
Recebido em:	01/09/2015
<i>Carmita</i>	
Assinatura	

Brasília, 31 de agosto 2015

A Sua Senhoria o Senhor  
Thomaz Miazak de Toledo  
Diretor de Licenciamento Ambiental  
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA  
Brasília, DF



Assunto: BR-230/PA – Memorando 2116/2015/CGCONT/DIR, referente a retificação da quilometragem do segmento paralisado adjacente TI Parakanã.

Anexo: Memorando nº 2116/2015/CGCONT/DIR

Senhor Diretor

1. Ao cumprimentá-lo, encaminhamos em anexo, para conhecimento, Memorando nº 2116/2015/CGCONT/DIR referente a retificação da quilometragem do segmento paralisado adjacente à TI Parakanã.
2. Sem mais para o momento colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários

Atenciosamente,

*Adailton Cardoso Dias*  
**Adailton Cardoso Dias**  
Diretor de Planejamento e Pesquisa

*- A Analista Raquel e a equipe para análise e melhorias.*  
9/9/15

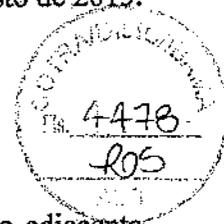
*Tatiana Veil*  
**Tatiana Veil de Sousa**  
Coordenadora de Licenciamento de Transportes, Rodovias e Ferrovias  
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

EM BRANCO

Diretoria de Infraestrutura Rodoviária  
Coordenação-Geral de Construção Rodoviária  
Memorando nº 216 /2015/CGCONT/DIR

Brasília, 21 de Agosto de 2015.

À Coordenação-Geral de Meio Ambiente,



**ASSUNTO:** BR-230/PA – Retificação da quilometragem do segmento paralisado adjacente TI Parakanã.

**ANEXO:**1- Mapa com detalhamento do segmento paralisado adjacente a TI Parakanã;

- 2- ofício nº 541/DPDS/FUNAI-MJ;
- 3- ofício nº 559/DPDS/FUNAI-MJ;
- 4- Licença de Instalação nº 825/2011 (Renovação).

Senhora Coordenadora-Geral,

Considerando que, no ofício nº 541/DPDS/FUNAI-MJ, parágrafo 2º e item 2, a FUNAI informa que o segmento bloqueado na rodovia BR-230/PA adjacente a TI Parakanã é:

*“ 2. Lote 02 – Trecho 02: 20 Km antes do limite leste da TI Parakanã até Km 286,60.  
Lote 01: - Trecho 01- Trecho 01: Km286,6 até 20 Km depois do limite oeste da TI Parakanã.”;*

Considerando que, no ofício nº 559/DPDS/FUNAI-MJ, o item “a” informa que o segmento bloqueado na TI Parakanã vai do km 232 ao km 310,6;

Considerando que, na Licença de Instalação nº 825/2011 (Renovado), a condicionante específica não autoriza as obras nos seguimentos entre os km 232 e 310,6 e km 728 e 851,10, até que a FUNAI emita anuência específica.

Informamos que, após a análise desta Coordenação, as informações das quilometragens apresentadas nos ofícios supramencionados são baseadas nos dados do SNV (Sistema Nacional de Viação), e que estas quilometragens não coincidem com os km de projetos.

Recebido no Apoio da  
CGMAB/DPP/DNIT  
Em: 24/08/2015  
Hora: 11:44hs  
CS: Manlene  
A conferir

# DNIT

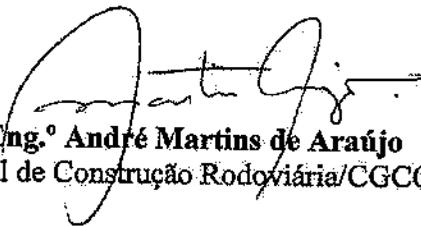
Informamos ainda que, conforme exposto no mapa anexo, as obras na rodovia BR-230/PA, adjacente a TI Parakanã, estão liberadas até o km 240 de projeto (estaca 3070, coordenadas S 4.739371° e W 49.639213), tendo como referência o Rio Valentim.

Ressaltamos que, o km 240 de projeto corresponde ao km 232 do SNV e estando distante do início da TI Parakanã exatos 20 km, conforme determinação da FUNAI.

Relatamos que as obras no segmento em pauta, cuja responsabilidade é do Consórcio TAMASA/CIMCOP, encontra-se paralisada no **km 232 de projeto** (estaca 2670 e km 224 do SNV), estando aproximadamente a 8 km do ponto de bloqueio.

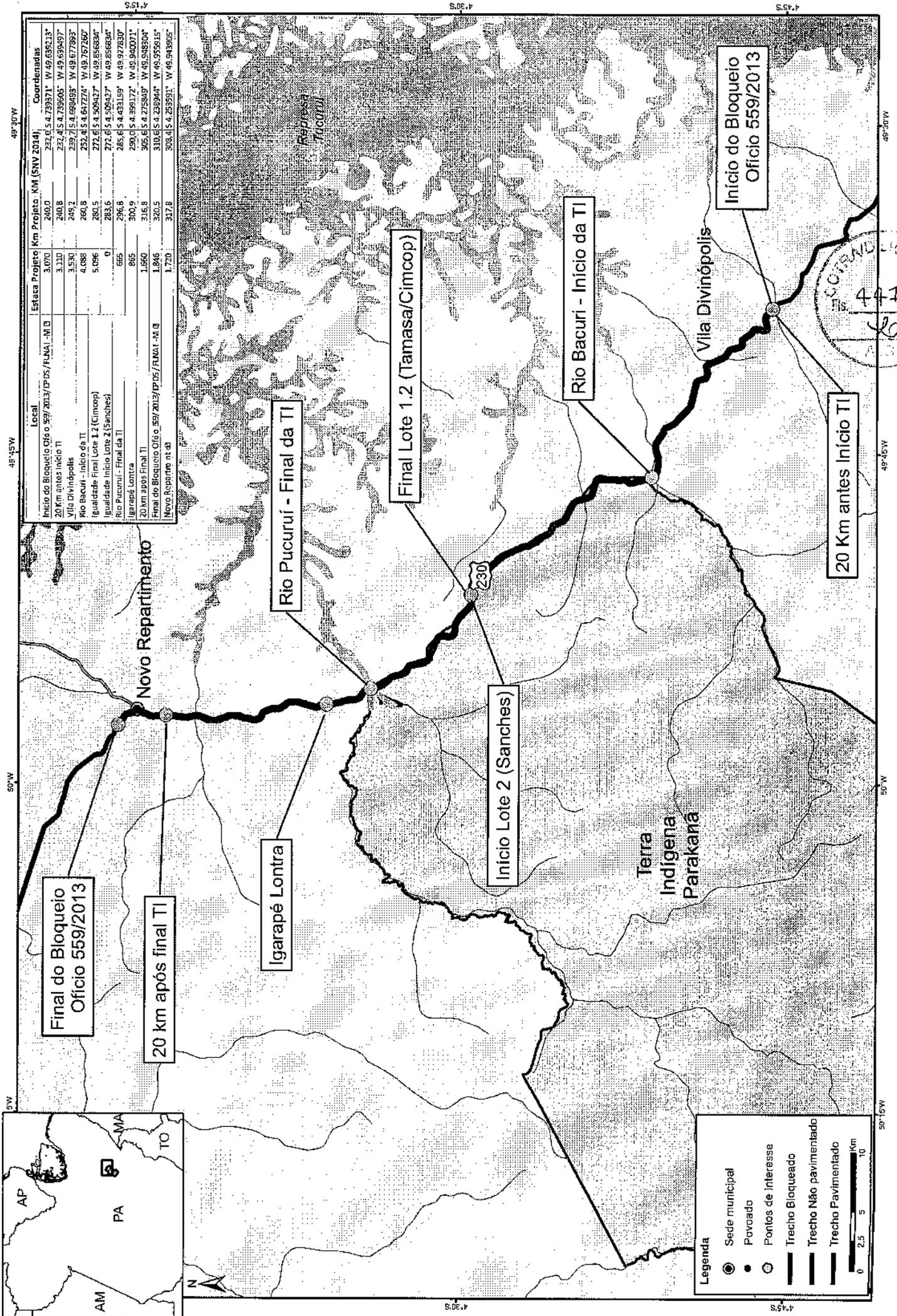
Assim, informamos essa Coordenação-Geral de Meio Ambiente sobre a **continuidade das obras nos 8 km restantes**, até o limite do bloqueio estabelecido pela FUNAI (km 240 de projeto equivalente ao km 232 do SNV).

Atenciosamente,

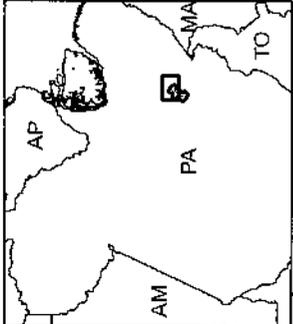


**Eng.º André Martins de Araújo**  
Coordenador-Geral de Construção Rodoviária/CGCONT/DIR/DNIT

# ÁREA DE INFLUÊNCIA DA TERRA INDÍGENA PARAKANÁ - BR-230/PA



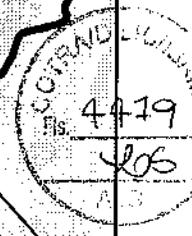
Local	Estaca Projeto Km	Projeto KM (SNV 2014)	Coordenadas
Início do Bloqueio Ofício 559/2013/PP/DS/FLMA - M. B.	3.070	240,0	252,8 S 4.739371° W 49.680113°
20 Km antes início TI	3.110	240,8	252,8 S 4.739605° W 49.694957°
Vila Divinópolis	3.590	249,2	259,7 S 4.699493° W 49.677893°
Rio Bacuri - início da TI	4.088	260,8	252,8 S 4.617274° W 49.767467°
Igualdade Final Lote 1.2 (Cimcop)	5.096	280,5	272,8 S 4.509427° W 49.856834°
Igualdade início Lote 2 (Sanches)	0	283,6	272,8 S 4.509427° W 49.856834°
Rio Pucuruí - Final da TI	655	296,8	285,8 S 4.493159° W 49.972830°
Igarapé Lontra	865	300,9	290,0 S 4.499172° W 49.940071°
20 Km após Final TI	1.660	316,8	305,8 S 4.278349° W 49.948304°
Final do Bloqueio Ofício 559/2013/PP/DS/FLMA - M. B.	1.946	320,5	310,8 S 4.239944° W 49.955615°
Novo Repartimento	1.720	317,8	308,8 S 4.239991° W 49.943905°



**Legenda**

- Sede municipal
- Povoado
- Pontos de interesse
- ▬ Trecho Bloqueado
- ▬ Trecho Não pavimentado
- ▬ Trecho Pavimentado

0 2,5 5 10 Km



**EM BRANCO**



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável

Setor Bancário Sul Qd 02. Lote 14 – Edifício Cleto Meireles, 6º andar Cep: 70070-120 - Brasília/DF

Fone: (61) 3247-6801 e-mail: [dpds@funai.gov.br](mailto:dpds@funai.gov.br)



OFICIO Nº 541/2013/DPDS/FUNAI-MJ

Brasília, 31 de julho de 2013.

A Sua Senhoria a Senhora

**GISELA DAMM FORATTINI**

Diretora de Licenciamento Ambiental

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA

SCEN Irecho 2, Edifício Sede do IBAMA

70818-900 – Brasília/DF

**Assunto: Manifestação da Funai sobre o licenciamento ambiental da BR 230/PA (Km 00 a Km 984 - subtrecho Divisa TO/PA – Rurópolis)**

Referência: Processo Funai nº 08620.001080/2005-DV

Senhora Diretora,

1. Tendo em vista a necessidade de manifestação da Fundação Nacional do Índio – Funai, em relação à continuidade do licenciamento ambiental visando a pavimentação da BR 230 (Km 00 a Km 984 - subtrecho Divisa TO/PA – Rurópolis), vimos por meio deste expor o que se segue:

- Desde 2005, a partir da abertura do processo administrativo em epígrafe no órgão indigenista, a Funai vem buscando cumprir suas obrigações em referência ao acompanhamento do componente indígena no licenciamento ambiental;
- Em novembro de 2005 (Of. nº 466/CMAM/CGPIMA/05) e em março de 2007 (Of. nº 073/CMAM/CGPIMA/07), a Funai emitiu dois Termos de Referência (TRs), contendo diretrizes e orientações gerais para a elaboração dos cognominados Estudos de Componente Indígena (ECI) por parte do empreendedor. Não obstante, não se obteve nesse período encaminhamentos concretos por parte do DNIT;
- Em outubro de 2009, foi celebrado Termo de Cooperação Técnica entre Funai e DNIT visando regularizar as ações do componente indígena, que já se encontrava defasado e cujo objeto é: *“assegurar a execução dos Estudos de Componente Indígena do licenciamento ambiental e a implementação das medidas mitigatórias e compensatórias aos impactos causados às TIs situadas nas áreas de influência direta e indireta, advindos das obras de pavimentação da BR 230/PA (subtrecho TO/PA-Marabá-Novo Repartimento-Medicilândia-Rurópolis), BR 422/PA (subtrecho Novo Repartimento-Tucuruí) e BR 163/PA (subtrecho Santarém-Rurópolis)”*;
- Em abril de 2011 (Ofs. nº 570 e 588/CGMAB/DPP), o DNIT encaminhou os estudos referentes ao componente indígena, em relatórios individualizados por TI;

considerando que, dentre outras lacunas e inconsistências, a primeira versão de todos os relatórios não considerou adequadamente o diagnóstico dos impactos sinérgicos e cumulativos da BR 230 com a UHE Belo Monte, tal como anteriormente requerido pelo TR anexo ao citado Termo de Cooperação Técnica (no tópico “Desenvolvimento Regional”);

- Em fevereiro de 2012, os ECI foram considerados aptos à apresentação para as comunidades indígenas, quando se iniciaram as tentativas de agendamento de tais reuniões junto ao empreendedor;
- Em julho de 2013, ainda na fase de verificação de impactos ambientais e socioculturais junto aos povos e terras indígenas, foram apresentados os ECI nas TIs impactadas pela BR 230/PA e BR 422/PA (à exceção da aldeia Akrãkaprekti, na TI Mãe Maria), restando pendentes as apresentações dos ECI nas TIs afetadas pela BR 163/PA.

2. Diante do exposto, manifestamo-nos pela continuidade do licenciamento ambiental em epígrafe, devendo ser observadas as seguintes condições<sup>1</sup>:

**1. Lote Único – Marabá (Km 134,90) até Itupiranga - 43,70km de extensão**

**Lote 01 – Trecho 01: Itupiranga até 20 Km antes do limite leste da TI Parakanã**

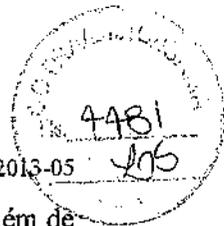
- a. Apresentação, em até 1(um) mês, dos ECI referentes à Terra Indígena Mãe Maria na aldeia Akrãkaprekti;
- b. Elaboração e validação do PBA para as Terras Indígenas Mãe Maria, Sororó, Gleba Tuapekuakau e Nova Jacundá, com etapa de campo e gabinete, garantindo a participação indígena no detalhamento e a posterior apresentação do produto às comunidades, seguindo as etapas previstas nas Instruções Normativas da Funai, no prazo máximo de 4(quatro) meses;
- c. Termo de Compromisso assinado entre DNIT e Funai, no prazo máximo de 5 (cinco) meses e início da execução das medidas do PBA para as Terras Indígenas Mãe Maria, Sororó, Gleba Tuapekuakau e Nova Jacundá, no prazo máximo de 6 (seis) meses

**2. Lote 01 – Trecho 02: 20 Km antes do limite leste da TI Parakanã até Km 286,60**

**Lote 02 – Trecho 01: Km 286,60 até 20 Km depois do limite oeste da TI Parakanã**

Tendo em vista a vulnerabilidade da Terra Indígena Parakanã e dos requisitos necessários para a continuidade do licenciamento, manifestamo-nos no sentido de que intervenções relacionadas às obras previstas neste trecho ocorram somente após o cumprimento das seguintes condições, e que estas sejam atestadas pela Funai, ao IBAMA:

- a. Comprovação, mediante vistoria da Funai, da retirada dos comércios e bares localizados na margem da Estrada Transamazônica e próximos a Terra Indígena Parakanã, conforme relação e localização apresentadas pelo Programa Parakanã, a título de ações emergenciais e de segurança;
- b. Comprovação, mediante vistoria da Funai, da instalação de quebras molas nas proximidades das aldeias e locais de circulação de índios nas proximidades da rodovia;
- c. Comprovação, mediante vistoria da Funai, do processo de uso d'água para diminuição da poeira na estação seca, nos locais de acesso às aldeias e de uso dos índios Parakanã no entorno da rodovia; uma vez que o aumento da



- circulação de veículos torna o uso da estrada extremamente perigoso, além de afetar as atividades cotidianas dos Parakanã;
- d. Implementação do Plano de Proteção, previsto desde o Termo de Cooperação Técnica Funai/DNIT de 2009, e formalizado em 2013;
  - e. Extinção das vicinais ilegais na faixa de domínio da rodovia;
  - f. Implementação de ações de proteção e resguardo das áreas de açazais, com execução de obras de engenharia específicas; incluindo deslocamento do eixo central da rodovia para a margem não coincidente com a II (ou apresentação de justificativa técnica atestando a impossibilidade de tal ação, no prazo máximo de 1(um) mês;
  - g. Elaboração e validação do PBA para a Terra Indígena Parakanã, em etapa de campo e gabinete, garantindo a participação indígena no detalhamento e a posterior apresentação do produto às comunidades, seguindo as etapas previstas nas Instruções Normativas da Funai, contendo obrigatoriamente ações que resguardem melhor a territorialidade dos indígenas e promovam a proteção da terra indígena, no prazo máximo de 3 (três) meses;
  - h. Termo de Compromisso assinado entre DNIT e Funai, no prazo máximo de 4 (quatro) meses e início da execução das medidas do PBA para a Terra Indígena Parakanã, no prazo máximo de 5 (cinco) meses.

### 3. Lote 02 – Trecho 02: 20 Km depois da TI Parakanã até Pacajá (Km 388,60)

- a. Elaboração e implementação do Plano de Proteção para a Terra Indígena Trocará, previsto no Termo de Cooperação Técnica Funai/DNIT de 2009;
- b. Elaboração e validação do PBA para a Terra Indígena Trocará, com etapa de campo e gabinete, garantindo a participação indígena no detalhamento e a posterior apresentação do produto às comunidades, seguindo as etapas previstas nas Instruções Normativas da Funai, no prazo máximo de 4 (quatro) meses;
- c. Termo de Compromisso assinado entre DNIT e Funai, no prazo máximo de 5 (cinco) meses e início da execução das medidas do PBA para a Terra Indígena Trocará, no prazo máximo de 6 (seis) meses.

**Observação:** Considerando que o Termo de Cooperação Técnica de 2009, no que concerne à rodovia BR 422/PA, está restrito ao subtrecho Novo Repartimento-Tucuruí, enfatizamos que em caso de proposta de pavimentação do trecho seguinte incidente na TI Trocará, recomenda-se a apresentação e discussão de traçados alternativos, com vistas à exclusão da BR do interior da citada TI, previamente ao cumprimento dos demais requisitos legais e administrativos referidos ao componente indígena.

### 4. Lote 03 – Pacajá (Km 388, 60) até Anapu -- 105,00 km de extensão

- a. Implementação, em até 1 (um) mês, conforme compromisso assumido pelo DNIT, das ações de fortalecimento da Associação Indígena da Terra Indígena Trincheira Bacajá, podendo ser considerada uma ação antecipatória do PBA;
- b. Elaboração e validação do PBA para a Terra Indígena Trincheira Bacajá, em etapa de campo e gabinete, garantindo a participação indígena no detalhamento e a posterior apresentação do produto às comunidades seguindo as etapas previstas nas Instruções Normativas da Funai, no prazo máximo de 4 (quatro) meses;
- c. Termo de Compromisso assinado entre DNIT e Funai, no prazo máximo de 5 (cinco) meses e início da execução das medidas do PBA para a Terra Indígena Trincheira Bacajá, no prazo máximo de 6 (seis) meses;

### 5. Lote 04 – Anapu até Altamira - 150,00 km de extensão

seguinte as etapas previstas nas Instruções Normativas da Funai, no prazo máximo de 3 (três) meses;

- b. Elaboração e validação do PBA para a Área Indígena Juruna do Km 17 – Aldeia Boa Vista, garantindo a participação indígena no detalhamento e posterior apresentação do produto às comunidades, seguindo as etapas previstas nas Instruções Normativas da Funai, com obrigatoriedade de previsão de ação visando o resguardo fundiário da comunidade no prazo máximo de 3 (três) meses;
- c. Apoio à finalização dos processos de regularização fundiária das Terras Indígenas Arara da Volta Grande e Paquiçamba e da Área Indígena Juruna do Km 17 – aldeia Boa Vista, conforme solicitação da Funai;
- d. Termo de Compromisso assinado entre DNII e Funai, no prazo máximo de 4 (quatro) meses e início da execução das medidas do PBA para as Terras Indígenas Arara da Volta Grande e Paquiçamba e da Área Indígena Juruna do Km 17 – aldeia Boa Vista, no prazo máximo de 5 (cinco) meses;
- e. Elaboração e validação de estudos e medidas/programas voltados ao etnodesenvolvimento/fortalecimento institucional das comunidades indígenas moradoras da cidade de Altamira, observando as etapas previstas nas Instruções Normativas da Funai no prazo máximo de 4 (quatro) meses;
- f. Termo de Compromisso assinado entre DNII e Funai, garantindo a execução das ações aprovadas para as comunidades indígenas moradoras da Cidade de Altamira, no prazo máximo de 5 (cinco) meses;
- g. Início da execução das ações aprovadas no prazo máximo de 6 (seis) meses;
- h. Elaborar e validar, junto à Coordenação Geral de Índios Isolados e Recém Contatados- CGIIRC, programas, medidas e ações voltados à proteção da Terra Indígena Ituna Itata, de índios isolados, no prazo máximo de 3 (três) meses;
- i. Termo de Compromisso assinado entre DNII e Funai, no prazo máximo de 4 (quatro) meses e início da execução das medidas do PBA para a Terra Indígena Ituna Itata no prazo máximo de 5 (cinco) meses;
- j. Início da execução das ações aprovadas no prazo máximo de 5 (cinco) meses.

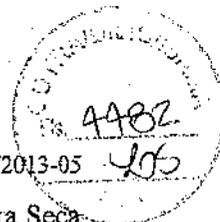
**6. Lote Sem denominação – Altamira até Medicilândia (Km 728) - 84,5 km de extensão**

- a. Elaboração e validação do PBA para a Terra Indígena Koatinemo, garantindo a participação indígena, seguindo as etapas previstas nas Instruções Normativas da Funai, no prazo máximo de 3 (três) meses;
- b. Elaboração e validação do PBA para as Terras Indígenas Araweté do Igarapé Ipixuna e Apyterewa, garantindo a participação indígena, seguindo as etapas previstas nas Instruções Normativas da Funai, com acompanhamento e orientação obrigatórios da CGIIRC, no prazo máximo de 3 (três) meses;
- c. Termo de Compromisso assinado entre DNII e Funai, no prazo máximo de 4 (quatro) meses e início da execução das medidas do PBA para as Terras Indígenas Koatinemo, Araweté do Igarapé Ipixuna e Apyterewa, no prazo máximo de 5 (cinco) meses;
- d. Extinção das viciniais ilegais na faixa de domínio da rodovia.

**7. Lote 01- Medicilândia (Km 728) até Uruará (Km 811,10) - 83,10 km de extensão**

**Lote 02 – Trecho 01: – Uruará (km 811,10) até Km 851,10 - 40,0 km de extensão**

Tendo em vista a vulnerabilidade das Terras Indígenas Arara, Cachoeira Seca e Kataraã, manifestamo-nos no sentido de que intervenções relacionadas às obras previstas neste trecho ocorram somente após o cumprimento das seguintes condições, e que estas sejam atestadas pela Funai ao IBAMA:



- a. Início da execução de Plano de Proteção nas Terras Indígenas Cachoeira Seca e Arara, de acordo com as diretrizes descritas pela Funai, no prazo máximo de 2 (dois) meses;
- b. Extinção das vicinais ilegais na faixa de domínio da rodovia;
- c. Elaboração e validação do PBA para as Terras Indígenas Arara e Kararaô, garantindo a participação indígena e posterior apresentação do produto às comunidades, seguindo as etapas previstas nas Instruções Normativas da Funai, no prazo máximo de 3 (três) meses;
- d. Elaboração e validação do PBA para a Terra Indígena Cachoeira Seca, garantindo a participação indígena e posterior apresentação do produto às comunidades, seguindo as etapas previstas nas Instruções Normativas da Funai, com acompanhamento e orientação obrigatórios da CGIIRC, no prazo máximo de 3 (três) meses;
- e. Apoio à finalização dos processos de regularização fundiária da Terra Indígena Cachoeira Seca, conforme solicitação da Funai;
- f. Apoio às ações de desintrusão/extrusão das Terras Indígenas Arara e Kararaô;
- g. Abertura de acesso terrestre, observada a legislação, até a aldeia Laranjal, na Terra Indígena Arara, podendo ser considerada uma ação antecipatória do PBA;
- h. Termo de Compromisso assinado entre DNIT e Funai, no prazo máximo de 4 (quatro) meses e início da execução das medidas do PBA para as Terras Indígenas Arara, Cachoeira Seca e Kararaô no prazo máximo de 5 (cinco) meses.

**8. Lote 02 – Trecho 02: – Km 851,10 até Placas (Km 894,22) – 43,12 km de extensão**

- a. Execução de Plano de Proteção nas Terras Indígenas Cachoeira Seca e Arara, de acordo com as diretrizes descritas pela Funai, incluindo a aviventação dos limites da II Cachoeira Seca;
- b. Elaboração e validação do PBA para a Terra Indígena Cachoeira Seca, garantindo a participação indígena e posterior apresentação do produto às comunidades, seguindo as etapas previstas nas Instruções Normativas da Funai, com acompanhamento e orientação obrigatórios da CGIIRC, no prazo máximo de 3 (três) meses;
- c. Elaboração e validação do PBA para as Terras Indígenas Arara, garantindo a participação indígena e posterior apresentação do produto às comunidades, seguindo as etapas previstas nas Instruções Normativas da Funai, no prazo máximo de 3 (três) meses;
- d. Elaboração e validação do PBA para as Terras Indígenas Xipaya e Kuruaya, garantindo a participação indígena e posterior apresentação do produto às comunidades, seguindo as etapas previstas nas Instruções Normativas da Funai, no prazo máximo de 3 (três) meses;
- e. Termo de Compromisso assinado entre DNIT e Funai, no prazo máximo de 4 (quatro) meses e início da execução das medidas do PBA para as Terras Indígenas Cachoeira Seca, Arara, Xipaya e Kuruaya, no prazo máximo de 5 (cinco) meses;
- f. Extinção das vicinais ilegais na faixa de domínio da rodovia.

**9. Lote 03 – Placas (Km 894,22) até Rurópolis (km 984) - 89,78 km de extensão**

- a. Apresentação dos ECI para as comunidades indígenas nas Áreas Indígenas Borari Alter do Chão, Bragança, Km 43, Marituba, Muratuba do Pará, Pimental, São Luiz do Tapajós e Taquara, no prazo máximo de 2 (dois) meses;
- b. Apresentação dos ECI para as Terras Indígenas Praia do Mangue e Praia

- d. Elaboração do PBA, garantindo a participação indígena no detalhamento, seguindo as etapas previstas nas Instruções Normativas da Funai, para as Áreas Indígenas Borari Alter do Chão, Bragança, Km 43, Marituba, Muratuba do Pará, Pimental, São Luiz do Tapajós e Taquara, no prazo máximo de 3 (três) meses;
- e. Elaboração do PBA, garantindo a participação indígena no detalhamento, seguindo as etapas previstas nas Instruções Normativas da Funai, para as Terras Indígenas Praia do Mangue e Praia do Índio, no prazo máximo de 3 (três) meses;
- f. Termo de Compromisso assinado entre DNIT e Funai, no prazo máximo de 4 (quatro) meses e início da execução das medidas do PBA para as Terras Indígenas Praia do Mangue e Praia do Índio e nas Áreas Indígenas Borari Alter do Chão, Bragança, Km 43, Marituba, Muratuba do Pará, Pimental, São Luiz do Tapajós e Taquara, no prazo máximo de 5 (cinco) meses.

3. Ainda como condição necessária, ressalta-se que a elaboração e detalhamento das ações que farão parte do Plano Básico Ambiental deverão levar em consideração as questões surgidas a partir da apresentação dos ECI. Da mesma maneira, para a região do Médio Xingu, as ações que serão contempladas no PBA deverão considerar o Plano Básico Ambiental da UHE Belo Monte, de modo a não sobrepor, concorrer ou substituir ações já previstas.

4. Lembramos que está vedada a localização de caixas de empréstimo, jazidas, botafora, canteiros e outras estruturas de apoio às obras no interior das terras indígenas em comento; ao tempo em que recomendamos que tais itens guardem uma distância mínima de 10 Km das TIs.

5. Considerando a vulnerabilidade de algumas terras indígenas ao longo da BR 230, os impactos a que estão submetidos os povos indígenas devido às consequências advindas da pavimentação, bem como ao histórico do processo de licenciamento ambiental da BR 230/PA, em especial aos compromissos assumidos pelo DNIT para o componente indígena, solicitamos ao IBAMA que preveja, como condicionante, mecanismo de sanção e penalidade, a ser aplicado contra o empreendedor, no caso de descumprimento de quaisquer das condicionantes elencadas pela Funai, e a ser revertido em benefício dos povos indígenas, sem prejuízo à solicitação de suspensão da anuência da Funai no processo de licenciamento e da obrigação de cumprimento das condicionantes.

6. Destacamos ainda que apenas com o cumprimento rigoroso e integral das condições elencadas, nos prazos estipulados, o componente indígena da região impactada pela pavimentação da BR 230 poderá ser considerado como regular.

7. Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos através da Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável – DPDS

Atenciosamente,

Assinado no original  
**CAROLINA SCHNEIDER COMANDULLI**  
Diretora Substituta



**MINISTÉRIO DA JUSTIÇA**

Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável

Setor Bancário Sul, Qd. 02, Lote 14 – Edifício Cleto Meireles, 6º andar. Cep: 70070-120 - Brasília/DF

Fone: (61) 3247-6801 e-mail: [dpds@funai.gov.br](mailto:dpds@funai.gov.br)



OFÍCIO Nº 559/2013/DPDS/FUNAI-MJ

Brasília, 05 de agosto de 2013.

A Sua Senhoria a Senhora

**Gisela Damm Forattini**

Diretora de Licenciamento Ambiental

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA

SCEN Trecho 2, Edifício Sede do Ibama, Bloco C

70418-900 – Brasília/DF

**Assunto: Manifestação da Funai sobre o licenciamento ambiental da BR 230/PA (Km 00 a Km 984 - subtrecho Divisa TO/PA – Rurópolis) – esclarecimentos adicionais**

Referência: Processo Funai nº 08620.001080/2005-DV

Senhora Diretora,

1. Tendo em vista a solicitação de esclarecimentos adicionais sobre o teor da manifestação esboçada no Ofício nº 541/2013/DPDS/FUNAI-MJ, efetuada por esse Instituto via correio eletrônico, ratificamos ainda que:

- a) Os trechos em que a Funai entende ser imprescindível o cumprimento prévio das condições e prazos apresentados nos itens 2 e 7 do Ofício em epígrafe, antes do início de quaisquer intervenções relacionadas às obras de pavimentação previstas, são: i) do Km 232 ao Km 310,6; e ii) do Km 728 ao Km 851,10;
- b) Reitera-se a necessidade de que seja referenciada a fonte dos dados de marcação dos lotes utilizados pela Funai em sua manifestação, a saber: mapa anexo ao Ofício nº 887/2013/CGMAB/DPP; o que se justifica em face de informações divergentes recebidas a esse respeito em reuniões e comunicações oficiais;
- c) Enfatizamos ainda a importância de referência às condições e prazos apresentados pela Funai em seu Ofício nº 541/2013/DPDS/FUNAI-MJ, de modo a permitir o efetivo monitoramento das ações imprescindíveis à regularização do componente indígena sob responsabilidade do empreendedor.

Atenciosamente,

**ASSINATURA NO ORIGINAL**  
**CAROLINA SCHNEIDER COMANDULLI**  
 Diretora Substituta

EMERSON



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
Diretoria de Licenciamento Ambiental  
Coordenação de Transporte  
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09566 Brasília - DF  
CEP: 70818-900 e (61) 3316-1071  
www.ibama.gov.br



OF 02001.009809/2015-15 COTRA/IBAMA

Brasília, 02 de setembro de 2015.

À Senhora  
Angela Maria Barbosa Parente  
Coordenadora-Geral Substituta da Dnit/Cgmab  
SAN Quadra 3 Lote A Ed. Núcleo dos Transportes  
BRASILIA - DISTRITO FEDERAL  
CEP.: 70040902

Assunto: **BR-230/PA, Div.TO/PA-Rurópolis: considerações vistoria realizada em junho-julho de 2015**

Senhora Coordenadora-Geral Substituta,

1. No âmbito do licenciamento ambiental referente às obras de pavimentação da Rodovia BR-230/PA, trecho Div. TO/PA - Rurópolis (Processo Ibama nº 02001.005186/00-17), apresento as seguintes considerações e solicitações considerando os resultados decorrentes de vistoria realizada ao empreendimento, entre 29 de junho a 03 de julho, ano corrente.

2. Ainda que as obras sigam sendo conduzidas com o acompanhamento ambiental por parte da equipe de gestão e supervisão ambiental, cabe ao DNIT e às suas contratadas estreitar a comunicação e dar agilidade à tomada de providências, no que se refere à correção de ocorrências ambientais, revisões de projeto, execução de obras complementares e/ou contratações dos serviços pendentes, evitando-se assim paralisações, descontinuidades e, por conseguinte, os danos ambientais decorrentes já conhecidos do período chuvoso. Em complementação ao já registrado em reunião realizada no dia 01 de julho de 2015, na Unidade Local - Altamira (memória da reunião em Anexo), destaco:

que os posicionamentos do DNIT se dêem de forma consolidada diante de recomendações técnicas das empresas contratadas (medidas e recomendações corretivas, cronogramas etc), para que o IBAMA tenha claro as informações prestadas e a posição do empreendedor frente aos assuntos tratados. Foi dado como exemplo o documento enviado em atendimento à condicionante 2.9 "a" da LI renovada, que por



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
Diretoria de Licenciamento Ambiental  
Coordenação de Transporte  
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09566 Brasília - DF  
CEP: 70818-900 e (61) 3316-1071  
www.ibama.gov.br

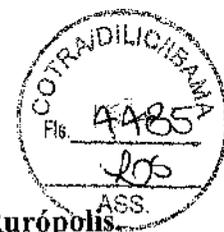
- apresentar posicionamentos muitas vezes distintas, foi considerada não atendida;
- que as recomendações exaradas nas vistorias, nas novas condicionantes da LI e da ASV renovadas e nos programas do novo PBA reformulado sejam internalizadas imediatamente por todos os envolvidos, de forma que a execução da obra se adeque a elas, tendo em vista a necessidade de se ajustar a execução das obras aos problemas ambientais recorrentes que precisam ser corrigidos ou evitados. Em complementação ao discutido, nos casos em que o projeto de engenharia não esteja de acordo com essas recomendações ou que ações ainda carecem de providências (desapropriação, plantio compensatório etc), cabe ao DNIT adotá-las de imediato;
  - que a LI 825/11 foi renovada até 2017, prazo máximo permitido pela norma vigente, sendo recomendado ao Dnit a revisão do planejamento de obras e cronogramas, priorizando-se a conclusão dos trechos atacados;
  - que o relatório semestral enviado ao IBAMA seja um documento único da gestão ambiental das obras como um todos, e não somente de execução das ações da equipe de gestão e supervisão ambiental, cabendo ao DNIT consolidá-lo contemplando as ações de todos os envolvidos na sua elaboração.

3. De forma mais pontual, seguem , anexas, para atendimento e demais providências, as **principais recomendações e providências** decorrentes das atividades realizadas.

4. Sem mais para o momento, nos colocamos à disposição para esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

  
**TATIANA VEIL DE SOUZA**  
Coordenadora da COTRA/IBAMA



**Recomendações e Providências decorrentes de vistoria à BR-230/PA, Div. PA/TO – Rurópolis,  
realizada de 28/06/15 a 3/07/15**

**Bota-foras:**

A partir do “Levantamento de 'bota-foras' (BF) já implantados” enviado pelo DNIT ao IBAMA, em atendimento à condicionante 2.9 'a' da LI renovada, selecionou-se alguns para registro na vistoria, em cada lote de obras, de acordo com a numeração ali adotada.

Entre os problemas recorrentes nos bota-foras já implantados, destacam-se: exposição prolongada do solo sujeita a ação das chuvas intensas, demora na finalização das etapas preparatórias para a pavimentação e instalação dos dispositivos de drenagem definitivos, falta de dispositivos de drenagem provisórios (que disciplinem o escoamento superficial até a finalização da terraplanagem, da pavimentação e da construção dos dispositivos de drenagem definitivos), falhas no dimensionamento dos dispositivos de drenagem já implantados e carreamento de solo desagregado pela drenagem natural do relevo. Como resultado, observa-se o surgimento e agravamento de processos erosivos (superficial e em sulcos), em diferentes graus de magnitude, ravinamentos e assoreamento de corpos hídricos ou áreas de sensibilidade hídrica em pontos de baixada.

Ainda que o Levantamento não tenha apresentado um croqui ou imagem dessas áreas em detalhe que comprovasse que as mesmas foram dispostas de acordo com o previsto no projeto (conforme solicitado na LI renovada), identificou-se que as medidas propostas pela supervisão ambiental se mostram, *a priori*, adequadas ao registrado nos locais amostrados. No entanto, as medidas foram apresentadas em um nível superficial, com caráter mais orientativo do que executivo, cabendo portanto que as recomendações sejam devidamente internalizadas pelo projeto de engenharia, ensejando sua devida adequação, no que couber. Assim, considera-se que o referido Levantamento não atende plenamente ao solicitado na condicionante 2.9, “a” da LI renovada pela falta da apresentação de cronograma exato para a adoção das medidas propostas, pela não comprovação de que os limites previstos no projeto estão sendo respeitados ou, ainda, que as medidas propostas estão efetivamente inseridas no projeto e, portanto, serão adotadas.

Algumas medidas de correção já tem sido implantadas em decorrência dos registros feitos pela supervisão ambiental por meio do seu acompanhamento rotineiro das obras ou pelo IBAMA em vistorias anteriores, bem como tem sido informado pelos responsáveis pelo acompanhamento das obras que diversos dos problemas ainda serão remediados em etapas futuras. No entanto, percebe-se que seu efeito é muitas vezes paliativo e que a delonga entre as etapas de abertura das frentes de obras e finalização da pavimentação, com a devida instalação dos dispositivos de drenagem, somados a falta de medidas preventivas ou temporárias de proteção dos trechos atacados, acabam por permitir a reincidência ou agravamento de impactos. Além disso, ainda que se cumpra o cronograma previsto para as obras e que se conclua a pavimentação, com a instalação dos dispositivos de proteção previstos no projeto, vários pontos de ocorrência ambiental ou de não conformidade tem sido associados a falhas no projeto, seja por subdimensionamento ou insuficiência das soluções necessárias pelas peculiaridades da região.

Considera-se ser este um dos pontos de origem dos principais problemas ambientais recorrentes na execução das obras de pavimentação da BR (como os rompimentos observados em alguns dos

segmentos com obras concluídas), com impacto direto aos meios físico, biótico e social.

Desta forma, com o intuito de promover uma gestão ambiental adaptativa da obra, adequando as medidas de mitigação e o projeto de engenharia conforme a confirmação (ou agravamento) dos impactos previstos, solicita-se para a correção ou prevenção das ocorrências ambientais nos bota-foras e sua efetiva proteção, o seguinte:

- Reapresentação do Levantamento elaborado em atendimento da condicionante 2.9 “a” da LI, com comprovação de que as medidas de correção ou proteção ali previstas estejam inseridas no projeto de engenharia. Deverá ser apresentado detalhe do projeto geométrico para cada BF, com os limites de cada um em relação à faixa de domínio e pontos notáveis (APP, cortes, aterros etc), bem como cronograma de execução imediata, em especial das etapas previstas para o ano de 2015, a fim de corrigi-los e protegê-los adequadamente antes do início do período chuvoso.
- Que aterros e novos bota-foras não sejam implantados até que o levantamento a ser apresentado em atendimento das condicionantes 2.9 “b” e “c” da LI comprove que as medidas de proteção e de drenagem foram revisadas e incorporadas ao projeto;
- Que no planejamento das obras sejam priorizadas a finalização dos segmentos já abertos, em fase de terraplanagem, de forma que sejam concluídas as etapas de pavimentação e instalação de dispositivos de drenagem definitivos para a devida proteção dessas áreas à ação das chuvas;
- Que, uma vez atendida a condicionante 2.9, novos bota-foras sejam instalados e consolidados durante período seco, devendo ser limitada a previsão do uso de ensecadeiras ou bacias de sedimentação para a construção de OAC's ou OAE's. Que se observe a qualidade do material de origem (rocha, folhelho etc) para o seu uso de forma adequada, conforme as especificações técnicas e construtivas recomendadas a cada caso;
- Que as adequações, recomendações ou redimensionamentos se apliquem a todos os bota-foras, bem como aterros, ainda que não tenham sido pontualmente registrados no levantamento ou na vistoria realizada. Destaca-se que os registros feitos em vistoria são por amostras do problema, em decorrência do tempo limitado e da extensão do trecho licenciado. Portanto, não se exclui com isso as demais áreas na mesma situação, as quais devem ser objeto das mesmas recomendações e providências, bem como do acompanhamento pelo IBAMA nas próximas vistorias, sem prejuízo das sanções cabíveis.

### **Fauna**

Constatou-se que em vários casos para os quais o IBAMA outrora solicitou instalação de passagem exclusiva de fauna, não há altura de aterro suficiente para sua implantação. Logo, mantém-se a recomendação de monitoramento dos atropelamentos, a fim de se avaliar a necessidade de outras medidas mitigadoras.

Considerando que foram vistoriados apenas os pontos conflituosos de indicação de passagem de fauna, solicita-se relatório comprobatório da execução das determinações presentes no Anexo 2. Ademais, recomenda-se prosseguir o monitoramento de todos os pontos citados neste e nos relatórios anteriores, inclusive das passagens exclusivas localizadas em áreas brejosas, para análise



da necessidade de implantação de banqueta, que permita a travessia seca no interior daquelas. Inclusive, sugere-se o prazo de mais duas campanhas de monitoramento dos atropelamentos para que se instalem essas plataformas internas nos bueiros, de modo a propiciar a passagem seca e segura dos animais.

Por fim, destaca-se que cercas deverão ser instaladas em todos os tipos de passagem, independentemente do resultado do monitoramento do atropelamento.

### **Socioeconomia**

Para assegurar a manutenção da sinalização, diante das dificuldades relatadas pelo empreendedor, a questão deve ser incluída nos projetos do Programa de Educação Ambiental (PEA) e do Programa de Comunicação Social (PCS), além de que deve ser considerada a possibilidade de uso de outros materiais para a confecção das placas – o que talvez demande alteração nas normas relativas à sinalização rodoviária, provisória ou não.

Travessias de áreas urbanas e povoados ao longo da rodovia devem contar com soluções como a implantação de lombada eletrônica, de modo a reduzir o risco de ocorrência de acidentes com pedestres devido à futura ampliação da velocidade decorrente da pavimentação da rodovia. A escolha da alternativa para redução da velocidade deve ser acompanhada de justificativa técnica, devidamente fundamentada, acerca da efetividade da solução escolhida.

Deve ser elaborado projeto do PEA voltado ao Balneário Curuaúna I, em prazo de 45 dias, e então deve ser imediatamente iniciada sua execução. Caso ainda não tenha sido realizado, deve ser feito estudo dos visitantes e dos responsáveis pelo local, para identificação do(s) seu(s) perfil/is, de modo a orientar o adequado desenho do projeto, a ser elaborado conforme a IN Ibama nº 02/2012, visando a apropriação pública das informações pertinentes, a produção de conhecimentos que permitam o posicionamento responsável e qualificado dos atores envolvidos e a participação e mobilização desses grupos para evitar os potenciais impactos à fauna decorrentes da presença do balneário justamente em local de importante passagem de fauna.

O empreendedor deve responder a solicitação de moradora da agrovila Novo Jardim acerca do acesso ao local (-03°51'43.45", -54°04'58.18"), o qual, segundo relato em campo, após o início das obras foi prejudicado, não tendo sido adotada medida corretiva pelo Dnit até o momento.

Deve ser adotada solução que resulte em efetiva substituição do uso da via anterior, pavimentada, pelo desvio implantado no local de coordenadas -03°23'18.10", -52°41'35.60".

Onde for identificada a disposição irregular de resíduos sólidos na faixa de domínio, deve-se buscar identificar aproximadamente a origem de tais resíduos e executar o PEA conforme previsto pela IN Ibama nº 02/2012 de modo a compreender as causas de tal irregularidade e propor soluções concretas, buscando o envolvimento e engajamento das comunidades locais.

Tendo em vista já se observar expansão urbana desordenada potencialmente motivada pela pavimentação da BR-230, deve ser imediatamente dado início à implementação das medidas necessárias para suporte à elaboração ou atualização do plano diretor do município de Uruará e dos demais municípios afetados pelo empreendimento, conforme definido pelo art. 41, § 1º da Lei nº 10.257/2001 e pela Resolução ConCidades nº 22/2006.

Deve ser apresentada a relação das entidades locais identificadas no mapeamento realizado para a execução do PCS e do PEA e as entidades representativas/lideranças devem passar a ser o canal prioritário para a execução desses programas – sem deixar de lado toda a comunidade, porém tendo as entidades e seus representantes como o primeiro contato, imprescindível. Caso esse cadastro das entidades/representantes não tenha sido organizado, ele deve ser organizado e apresentado ao Ibama em 60 dias.

Devem ser incluída nas ações do PEA visitas à obra, com apresentação prática sobre seu planejamento, execução e cuidados ambientais.

Para que as ações do PEA e do PCS possam ser executadas com a qualidade e extensão espacial de que necessitam, a equipe deve ser ampliada. Não é viável esperar que a atual equipe, composta por três técnicos (sendo um o coordenador do grupo), consiga realizar mais do que atualmente já vem realizando, tendo em vista a magnitude do empreendimento em questão. Justamente tendo em vista a magnitude do empreendimento, é inaceitável que o PEA e o PCS contem com um quadro tão reduzido, que na prática inviabiliza o atendimento da IN Ibama nº 02/2012, assim como a simples manutenção de contato com todas as entidades representativas e comunidades locais existentes ao longo do empreendimento licenciado. Supõe-se que a equipe deveria ser no mínimo três vezes maior do que é hoje e isso deve ser avaliado e o empreendedor deve apresentar uma resposta com encaminhamento resolutivo ao Ibama em 45 dias.

Devem ser buscadas formas de fomentar o uso do canal de comunicação pela sociedade. Sua criação e divulgação não devem ser encaradas como mera formalidade a ser cumprida por exigência do Ibama, mas deve ser buscada sua efetividade.

O impacto decorrente da potencial perda da fonte de renda dos comércios no entorno da travessia de balsa pelo rio Xingu deve ser identificado e avaliado nos estudos relativos à construção da ponte sobre o rio Xingu, para que sejam apresentadas propostas de mitigação/compensação do impacto, reorientando a economia local de maneira efetiva e participativa.

O uso da rodovia por ciclistas e por demais usuários não motorizados deve ser considerada pelo empreendedor, para proposição de soluções que forneçam segurança a tais usuários da rodovia.

Para todas as ocupações irregulares na faixa de domínio ao longo do empreendimento cuja remoção se fizer necessária para a execução e/ou segurança do empreendimento, ela deve ser realizada conforme o procedimento definido pela Instrução de Serviço DG/Dnit nº 18/2013 – caso o procedimento já esteja judicializado, deve ser apresentada como proposta de negociação a oferta que decorreria da aplicação da referida instrução de serviço.

Quanto à poeira em suspensão nos lotes em obras ou ainda não atacados, o empreendedor deve esclarecer por que a situação está dessa forma, tendo em vista que há medidas previstas para evitar tal ocorrência. Caso esteja havendo omissão, medidas coatoras cabíveis devem ser tomadas.

### **Projeto de engenharia**

Observa-se que questões relevantes ao acompanhamento ambiental da obra e às adequações exigidas pelo IBAMA, como bota-foras, passagens de fauna etc, passam pela análise e adequação do projeto de engenharia. Contudo, várias das análises tem sido feitas sem a garantia de que as informações apresentadas ao IBAMA estão efetivamente incorporadas ao projeto, o que tem sido



constantemente utilizado como argumento para não execução. Como exemplo, cita-se os casos do que já foi analisado com relação às passagens de fauna sob as OAEs. Dessa forma, para o projeto de engenharia, solicita-se:

- que os estudos complementares ou relatórios elaborados em atendimento às condicionantes ambientais que envolvam propostas ou revisões de projeto, sejam validadas pela(s) equipe(s) responsáveis pelo projeto de engenharia (unidade local do DNIT, supervisão de obras etc), antes de serem submetidos ao IBAMA, garantindo compatibilidade entre a proposta técnica e o projeto;
- que, uma vez o IBAMA se manifestando a respeito das propostas e/ou levantamentos, quaisquer alterações ou adequações aprovadas sejam incorporadas ao projeto de forma definitiva, por meio da sua revisão;
- que o projeto de engenharia, em especial o componente ambiental e projeto de drenagem, seja revisado ou atualizado quanto às soluções construtivas originalmente apontadas para todos os lotes, em especial nas áreas de sensibilidade ambiental, já que diversas das ocorrências ambientais tem sido imputadas à má qualidade do material de origem descartado, ou à falta/insuficiência de dispositivos de proteção ou de drenagem nos aterros e cortes, de acordo com o previsto no projeto originalmente aprovado. Tal revisão deve ser priorizada e agilizada, em caráter de urgência, até dezembro de 2015, conforme planejamento das obras, de forma a se evitar a repetição dos danos ambientais oriundos de falhas de projeto e, assim, permitir o avanço da abertura de novas frentes de obras, condicionada a essa readequação;
- Que o projeto executivo de engenharia seja reapresentado até dezembro de 2015, em meio digital, constando as revisões e readequações a serem realizadas, em atendimento às condicionantes 1.3 e 2.9 da LI.

Com relação ao registro das **informações sobre a supervisão ambiental nos relatórios semestrais**, solicita-se:

1. Incluir, nos relatórios semestrais, tópico específico quanto ao acompanhamento e atendimento efetivo das recomendações decorrentes das vistorias, com destaque para as medidas, prazos e justificativas para seu atendimento.
2. Reiterar reforço constante da sinalização provisória, em especial nas cabeceiras de pontes, desvios e frentes de obras.
3. Incluir nos relatórios avaliação técnica do projeto de engenharia, com medidas corretivas sugeridas e pactuadas com as construtoras, bem como cronograma de ação para correção dos pontos críticos identificados neste relatório e nos das vistorias anteriores.
4. Que os registros de não conformidade ambiental sejam mantidos nos relatórios até sua completa correção, ainda que sejam parcialmente submetidos à medidas de correção, devendo ser pactuados prazos até a solução definitiva. Casos de reincidência de problemas em que as medidas adotadas não foram efetivas, devem ser destacados e mantido o seu histórico.

5. Que as informações espaciais sejam entregues em formato vetorial/raster com metadados (nas extensões *.shp e kml ou kmz*) e que os registros a serem apresentados com a indicação da localização geográfica sejam apresentados em coordenadas grau/minuto/segundo (GMS), a fim de uniformizar as informações com a base de dados do IBAMA.

Em relação ao **remanejamento ou ampliação da rede elétrica** pela CELPA, conforme já destacado neste relatório, tem-se a considerar o seguinte:

1. Reitera-se que quaisquer atividades oriundas do remanejamento ou ampliação da rede elétrica, dentro dos limites da faixa de domínio da rodovia, devem ser formalmente autorizadas pelo DNIT, comunicadas previamente e acompanhadas pela equipe de supervisão ambiental, respeitado o cumprimento das condições presentes nas licenças/autorizações e nos programas ambientais, em especial no que se refere a supressão da vegetação, resgate de fauna e controle de processos erosivos.
2. A não obediência a essa orientação implica aos agentes responsáveis (concessionária e construtoras) as sanções cabíveis e ao DNIT a responsabilidade solidária por eventuais danos ambientais decorrentes, conforme exposto no Ofício IBAMA nº 02001.007452/2015-22 em 09 de julho de 2015. Tendo em vista as informações já prestadas pelo DNIT a esse respeito, documentação técnica será encaminhada à fiscalização para avaliação e sanções cabíveis.

Destaca-se novamente que as **pontes e suas cabeceiras** ainda não foram construídas, representando interrupções do pavimento e, conseqüentemente, riscos à segurança do tráfego na rodovia. Por isso, reiteram-se as seguintes recomendações específicas:

1. Reforçar, constantemente, os desvios e a sinalização provisória nas suas proximidades, executando a conservação rotineira das cabeceiras, especialmente nas APPs;
2. Agilizar processo para construção das pontes, de forma que o aumento do fluxo e da velocidade média ao longo do trecho com o final das obras de pavimentação não resultem em acidentes e riscos ambientais (assoreamento, erosões nas APPs etc), internalizando no projeto de construção os levantamentos e propostas de recomposição das APPs já apresentados;
3. Na ponte sobre o rio Arataú, proceder a devida recuperação da área com celeridade, conforme definido no Ofício IBAMA nº 02001.007452/2015-22, com a sinalização adequada da área, conforme definido no art. 5.3, Anexo da IN IBAMA nº 02/2012;
4. Reitera-se a orientação de que as OAEs deverão apresentar adaptações para passagem seca de fauna (exceto nos casos em que há restrições para tal implantação), conforme Nota Técnica nº 02001.000865/2015-86 COTRA/IBAMA.
5. Nas OAEs que interceptam ou são próximas a comunidades locais, avaliar a possível demanda para tráfego de pedestres e bicicletas para travessia do curso d'água, para inclusão de passeio para pedestre no projeto da OAE. Caso seja identificada a não necessidade, isso deve ser tecnicamente justificado ao Ibama, de acordo com o Manual de Projeto Geométrico de Travessias Urbanas do Dnit (2010).

Por fim, devido ao número de situações urgentes, em especial as relacionadas a ocorrências ambientais nos Lotes 2 e 5 (Construtora Sanches-Tripoloni) e à supressão de vegetação realizada pela CELPA, em desatendimento à ASV nº 716/2012, solicito ao DNIT providencias imediatas para solução dos problemas citados a serem tomadas ainda em 2015 e informadas regularmente ao IBAMA por meio dos relatórios semestrais (cond. 2.17 da LI 825/11).



EM BRANCO



**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**  
**INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS**  
**Coordenação de Transporte**



DESP. ENC. ABERT. 02001.001287/2015-03 COTRA/IBAMA

Brasília, 21 de outubro de 2015

Ao Arquivo Setorial da SETORIAL DILIC

Solicitamos o encerramento e abertura de volume do processo nº 02001.005186/2000-17. Após o encerramento e abertura do volume tramite o processo para a Coordenação de Transporte.

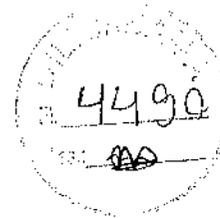
Atenciosamente,

**LARISSA CAROLINA AMORIM DOS SANTOS**  
Coordenadora Substituta da COTRA/IBAMA

**EM BRANCO**



**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**  
**INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS**  
Unidade Setorial da Diretoria de Licenciamento Ambiental



**TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME**

Aos 21 dias do mês de outubro de 2015, procedemos ao encerramento deste volume nº XXIII do processo de nº 02001.005186/2000-17, contendo 187 folhas. Abrindo-se em seguida o volume nº XXIV. Assim sendo subscrevo e assino.

*Maycon Roberto da S. Martins*  
**MAYCON ROBERTO DA S. MARTINS**  
Responsável do(a) SETORIAL DILIC/IBAMA

**EM BRANCO**