





MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental

01
003937/08
E

Memorando nº 105 /DILIC/IBAMA

Brasília, 07 de agosto de 2008.

Ao Protocolo geral,
Sra Luciana de Oliveira

Assunto: **Solicitação de Abertura de Processo.**

1. Solicito a abertura de processo visando o licenciamento ambiental do seguinte empreendimento:

**PAVIMENTAÇÃO DA ESTRADA PARQUE PARATY-CUNHA-RJ-165
TRECHO PARQUE NACIONAL DA SERRA DA BOCAINA**

Empreendedor: FUNDAÇÃO DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE
RODAGEM /RJ

CNPJ/CPF: 28.521.870/0001-25

Atenciosamente,


SEBASTIAO CUSTODIO PIRES
Diretor de Licenciamento Ambiental

EM BRANCO



02
03931108

Identificação Empreendimento

Identificação

Dados do Empreendimento

Denominação do Empreendimento: PAVIMENTAÇÃO DA ESTRADA PARQUE PARATY-CUNHA-RJ-165
TRECHO PARQUE NACIONAL DA SERRA DA BOCAINA.
Nº de acompanhamento: 2008.08.020.0035518.
Tipologia: Rodovia.
Processo Arquivado? Não.
Situação do empreendimento: Aguardando Análise Formulário de Abertura de Processo (FAP).
Processo de Regularização? Não.
Coordenação Responsável pelo Processo: CGTMO.

Dados do Empreendedor

Empreendedor: FUNDAÇÃO DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM /RJ.
CPF/CNPJ: 28.521.870/0001-25.

Data da Entrega

Data de Entrega da FAP: 06/08/2008 15:44:13.

Dados Específicos

Solicitacao de Licença

Tipo de Solicitação: Licença Prévia.

Trecho

Trecho: DIVISA RJ-SP AO INICIO DA PARTE PAVIMENTADA.

Sub-Trecho

Sub-Trecho: ..

Segmento

Segmento: ..

Extensão

Extensão: 9 Km.

Classe da Rodovia

Classe da Rodovia: TURISTICA.

Código PNV

Código(s) PNV (só para rodovias federais): ..

EM BRANCO



03
 003937/09

UNIT(s)

UNIT(s) envolvida(s) (só para rodovias federais): ..

Municípios do ponto inicial e ponto final

Estado	Município	Ponto
RIO DE JANEIRO	PARATI	I
SAO PAULO	CUNHA	F

Pontos do Traçado

Longitude	Latitude
052 05 18.8 W	74 38 00.0 S
052 21 26.2 W	74 33 00.4 S

Unidades da Federação e municípios na área interceptada pelo trecho

Municípios envolvidos: PARATI / RJ, CUNHA / SP.

Intervenções

Intervenção	Observação obras especiais
Pavimentação	Sem Informação.

Melo Blótico e Físico

Dados Blóticos

Bioma

Bioma envolvido	Observação acerca do Bioma envolvido
Mata Atlântica	

Presença de Unidades de Conservação

Unidade de Conservação	Competência	Intervenção
Parque Nacional da Serra da Bocaina	Federal	direta (no interior da unidade)

Presença de Corredores de Proteção Ambiental

Corredores de Proteção Ambiental: ..

Existência de Áreas Prioritárias para Proteção da Biodiversidade

Área prioritária	Observação acerca da área prioritária
Prioridade Alta	

EM BRANCO



04
 023731128
 E

Existência de Ambientes com Caverna na Área

Potencial de existência de cavidade naturais na área: ..

Dados Físicos

Região Hidrográfica

Regiões Hidrográficas envolvidas no empreendimento: Atlântico Sudeste.

Corpo Hídrico Atravessado

Corpos Hídricos Atravessados: RIO PERQUEAÇU.

Socioeconômico

Terras Indígenas

Presença de terras indígenas nas áreas afetadas

Terra indígena: Sem Informação.

Quilombos

Presença de Quilombolas nos municípios afetados

Denominação

Localização

Sem Informação.

Sem Informação.

Atividades Econômicas

Descrição preliminar do perfil da atividade econômica predominante da área afetada

Atividade econômica

Descrição

Sem Informação.

Sem Informação.

Patrimônio Histórico

Referência de áreas Tombadas, de Patrimônio Histórico ou sítios arqueológicos conhecidos na área afetada

Item

Identificação

Localização

CAMINHO DO OURO

PARQUE NACIONAL DA SERRA DA BOCAINA

Estimativa de população atingida

Estimativa de população atingida

Estimativa do número de famílias a serem desapropriadas: 5.

Estimativa do número de propriedades a serem desapropriadas: 25.

EM BRANCO



05
 003981/28
 9

Áreas Urbanas Interceptadas

Áreas urbanas interceptadas pelo empreendimento

Contato

Contato(s)

Dados do(s) Contato(s)

Nome	Endereço	Fone/Fax	Email
ELIZABETH VALLE VIANA PAIVA	AV PRESIDENTE VARGAS ,1100 8 ANDAR CENTRO RIO DE JANEIRO/RJ CEP:20071-000	(0xx21) 2263-0628 (0xx21) 2263-0541	PRESIDENCIA@DER.RJ.GOV.BR

Informações complementares

Informações

Informações sobre licenças emitidas por órgãos ambientais

Instituição	Processo nº	Tipo documento	Nº do documento	Vencimento
Sem Informação.	Sem Informação.	Sem Informação.	Sem Informação.	Sem Informação.

Informações sobre estudos ambientais já realizados

Descrição do estudo	Autoria do estudo	Responsável técnico	Data	Observações
Sem Informação.	Sem Informação.	Sem Informação.	Sem Informação.	Sem Informação.

Outros Órgãos Consultados (IPHAN, FUNAI, Fundação Palmares, ANA, ANEEL, ANTT, etc.)

Instituição	Processo nº	Tipo documento	Nº do documento	Vencimento	Observações
Sem Informação.	Sem Informação.	Sem Informação.	Sem Informação.	Sem Informação.	Sem Informação.

EM BRANCO

06
00393408**SOLICITAÇÃO DE LICENÇA**
Licença Prévia - LP**DADOS DO REQUERENTE**

Nome ou Razão Social: FUNDAÇÃO DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM /RJ

Número de Inscrição: 1313572

CNPJ/CPF: 28.521.870/0001-25 | Endereço: AV. PRES. VARGAS, Nº 1.100

CEP: 20071-000 | Telefone: (0xx21) 2263-0628 | Fax: (0xx21) 2263-0541

Email: PRESIDENCIA@DER.RJ.GOV.BR

Bairro: CENTRO

Município: RIO DE JANEIRO

Estado: RIO DE JANEIRO

DADOS DO EMPREENDIMENTO

Nome: PAVIMENTAÇÃO DA ESTRADA PARQUE PARATY-CUNHA-RJ-165 TRECHO PARQUE NACIONAL DA SERRA DA BOCAINA

Tipologia: Rodovia

Valor do Empreendimento: \$16.000.000,00

Informações Adicionais: PAVIMENTAÇÃO ESTRADA PARQUE PARATY-CUNHA TRECHO PARQUE NACIONAL SERRA DA BOCAINA

Declaro, para os devidos fins, que o desenvolvimento das atividades relacionadas nesse requerimento realizar-se-á de acordo com os dados transcritos no formulário de solicitação de abertura de processo.

Henrique Alberto Santos Ribeiro

Assinatura:

Data de envio da solicitação: 06/08/2008

EM BRANCO

06

11 08 08



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

Memo nº 259/2008-COTRA/CGTMO/DILIC

Em 25 de agosto de 2008.

À Coordenadora-Geral de Transportes, Mineração e Obras Cíveis
Rosa Helena Zago

Assunto: **Formação de Equipe para Licenciamento Ambiental da Pavimentação da Estrada Parque Paraty-Cunha (RJ-165).**

Senhora Coordenadora-Geral,

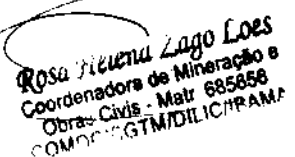
1. Indico a analista **Tatiana Veil de Souza** e o Técnico Especializado **Geza de Faria Arbocz** para compor a equipe técnica dos procedimentos de licenciamento ambiental da Pavimentação da Estrada Parque Paraty-Cunha (RJ-165) – trecho do Parque Nacional da Serra da Bocaina, registrado sob o número 02001.003937/2008-18. Para função cumulativa de Técnico Responsável pelo Processo – TRP, indico a técnica **Tatiana Veil de Souza**.

Atenciosamente,


EUGENIO PIO COSTA

Coordenador de Licenciamento de Transportes
CGTMO/DILIC/IBAMA

*De acordo
A cotra
pl promovimento
25/8/08*


Rosa Helena Zago Loes
Coordenadora de Mineração e
Obras Cíveis - Matr. 685856
CGTMO/DILIC/IBAMA

EM BRANCO





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3225-0445 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Fls: 08
Processo: 3937/08
Assinatura: [assinatura]

TERMO DE ANEXAÇÃO DE DOCUMENTO

Os seguintes documentos foram anexados ao presente processo:

- Transmissão de Fax do DER/RJ, em 26/07/07 (fl. 09);
- Ofício nº 191/2007 - COTRA/CGTMO/DILIC, de 30/07/07 (fl. 30);
- Decreto nº 40.979, de 15/10/2007 (fl. 11 à 13);
- Ofício nº 308/2008 - CGTMO/DILIC, de 23/04/08 (fl. 14);
- Ofício nº 221/2008 - DIREP/ICMBio, Protocolo IBAMA nº 5.966, de 23/05/08 (fl. 15);
- Memorando nº 142/2008 - CGTMO/DILIC, de 05/06/08 (fl. 16);
- Memorial descritivo do Projeto Básico de Engenharia para pavimentação da Rodovia RJ-165 - Maio/08 (fl. 17 à 40);
- Relatório de Vistoria nº 40/2008 - COTRA/CGTMO/DILIC, de 19/06/08 (fl. 71 à 102);
- Despacho nº 017/2008 - COTRA, de 19/06/08 (fl. 103);
- Memorando nº 235/2008 - DILIC, de 20/06/08 (fl. 104);
- Ofício nº 438/2008 - DILIC/IBAMA, de 20/06/08 (fl. 105);
- Ofício nº 439/2008 - DILIC/IBAMA, de 20/06/08 (fl. 106);
- Ofício nº 440/2008 - DILIC/IBAMA, de 20/06/08 (fl. 107);
- Ofício nº 441/2008 - DILIC/IBAMA, de 20/06/08 (fl. 108);
- Ofício nº 193/2008/COMAP/DIREP, de 20/06/08 (fl. 109);
- Ofício ASS-I/PRE nº 003, de 27/06/08 (fl. 110 à 123);
- Ofício nº 554/2008 - CGTMO/DILIC/IBAMA, de 23/07/08 (fl. 124).

Estes documentos estão sendo anexados em 29 de agosto de 2008, pois o processo de licenciamento referente à pavimentação da Rodovia Paraty-Cunha só foi aberto em 07 de agosto de 2008.

Tatiana Veil
TATIANA VEIL DE SOUZA
Analista Ambiental
Matrícula 1319417

EM BRANCO



DER - RJ

FUNDAÇÃO DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

AVENIDA PRESIDENTE VARGAS, 1.100 - 9º ANDAR
 CENTRO - RJ - CEP 20071-002
 TEL (0xx21) 2223-8080 (Mesa)
 Fax (0xx21) 2263-1687 2263-0541

www.der.rj.gov.br

TRANSMISSÃO DE FAX

DATA	26.07.07	HORA		Nº	
DESTINATARIO	Coord de Licenciamento de InfraEstrutura em Transportes/ DILIC / IBAMA /DF				
ATINENTE	Engº Agron JULIO AZEVEDO 61 3316-1071 julio.azevedo@ibama.gov.br				
Nº FAX	(61) 3225-0564	LOCALIDADE	DISTRITO FEDERAL		
REMETENTE	DIVISÃO DE PLANOS E PROGRAMAS - DPP / APL / PRE				
ENVIADO POR	ARQ NANCY MACHADO				
TEL CONTATO	21 2223-8080	RAMAL	2289 / 4		
Nº DE FOLHAS CONTANDO COM ESTA	01 + 01				

Assunto: **Processo 02015.005800/2005-04 Obras de Pavimentação**

Prezado Senhor,

Visto que o referido processo de travessia da APA da Serra da Mantiqueira em território fluminense pelas rodovias estadual RJ-163/151 encontra-se sob sua análise, encaminhamos em anexo, Fax de 22.06.07, periodo da greve, endereçado a esta DILIC para subsidio a competente instrução, cujo licenciamento tramita na Feema E-07/200.672/98.

Em tempo: Gostaria de submeter a mesma sugestão a travessia do Parque Nacional da Serra da Bocaina pela rodovia estadual RJ-165 (Paraty-Cunha), cujo licenciamento tramita na Feema E-07/201.147/97.

Aguardamos breve manifestação ao pedido solicitado.

Nancy Medeiros Machado
 Arq. Nancy Medeiros Machado
 CREA-RJ 21-1-06592-4/D - Matr 13158.898-4
 Diretor da Divisão de Planos e Programas
 DPP / APL - PRE

- ANEXOS
- 1 - OF. 103/07 APA SERRA DA MANTIQUEIRA
 - 2 - NOTIFICACAO FEEMA DICAM NOT/01007239
 - 3 - OF. PRM/RES/GAB/DAD 136/05 (MPF)
 - 4 - OF. SERVA/DAT Nº 23.

Repassado em: 27/07

EM BRANCO



Folha 10
Processo 3937108
Assinatura JB

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
COORDENAÇÃO GERAL DE TRANSPORTES, MINERAÇÃO E OBRAS CIVIS
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3225-0564 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 191/2007 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 30 de julho de 2007.

A Sua Senhoria a Senhora

Nancy Machado

Diretora da Divisão de Planos e Programas - DPP/APL/PRE

Fundação Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio de Janeiro - DER-RJ

Avenida Presidente Vargas, 1.100 - 9º Andar

Centro - RJ - CEP 20.071-002

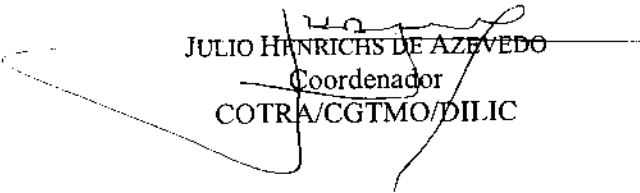
Tel: (21) 2223-8080 - Fax: (21) 2263-1687 / 2263-0541

Assunto: Licenciamento Ambiental da rodovia estadual RJ-165 (Paraty-Cunha) no interior do Parque Nacional da Serra da Bocaina.

Senhora Diretora,

1. Em atenção ao FAX encaminhado por essa Fundação, em 26/07/07, o qual faz menção ao projeto da rodovia estadual RJ-165 (Paraty-Cunha) no interior do Parque Nacional da Serra da Bocaina, informamos que é de competência deste Instituto o licenciamento de empreendimentos de significativo impacto ambiental que se localizem em Unidade de Conservação de domínio da União, conforme art. 4º da Resolução CONAMA nº 237, de 1997.
2. Informamos, ainda, que a implantação do projeto dependerá de anuência do órgão gestor, atualmente o Instituto Chico Mendes, bem como da necessidade legal de ser devidamente considerado no âmbito do Plano de Manejo daquela Unidade de Conservação Federal.
3. Desta forma, em atendimento à legislação vigente, a Fundação DER-RJ, parte interessada no processo de licenciamento em questão, deverá protocolizar junto ao IBAMA pedido de licença para o empreendimento, para os procedimentos necessários.

Atenciosamente,


JULIO HENRICHS DE AZEVEDO
Coordenador
COTRA/CGTMO/DILIC

EMI BRANCO

DECRETO nº 40.979, de 15 de outubro de 2007

DEFINE OS PARÂMETROS PARA
O ESTABELECIMENTO DE
ESTRADAS-PARQUE NO
ESTADO DO RIO DE JANEIRO E
DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O GOVERNADOR DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 145, inciso IV, da Constituição do Estado, e tendo em vista o constante do Processo nº E-07/513/2007,

DECRETA:

Art. 1º - Ficam instituídos os parâmetros para o estabelecimento de estradas-parque no Estado do Rio de Janeiro.

Art 2º – Considera-se estrada-parque a via automotiva que, inserida no todo ou em parte em unidade de conservação da natureza, possua características que compatibilizem sua utilização com a preservação dos ecossistemas locais, a valorização da paisagem e dos valores culturais e, ainda, que fomentem a educação ambiental, o turismo consciente, o lazer e o desenvolvimento socioeconômico da região onde está inserida.

Art 3º – O interessado no estabelecimento de uma estrada-parque deverá realizar inventário prévio dos atributos naturais, paisagísticos, históricos, culturais, arqueológicos, paleontológicos e recreativos da região atravessada pela via proposta, de forma a reunir elementos que a justifiquem.

Parágrafo Único – O projeto de estabelecimento de uma estrada-parque, acompanhado do inventário dos atributos da região, será submetido, quando couber, à Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente – FEEMA, que procederá ao respectivo processo de licenciamento ambiental, ouvido o órgão gestor da unidade de conservação afetada.

Art. 4º – Após obtenção da Licença de Instalação – LI – será firmado Termo de Cooperação entre o proponente da estrada-parque, o órgão gestor da unidade de conservação afetada e o órgão rodoviário competente visando acompanhar a sua implantação.

Art. 5º – O estabelecimento das estradas-parque deve, sempre que possível ou recomendado pelo órgão ambiental competente, contar com as seguintes características estruturantes, a serem definidas no respectivo projeto de licenciamento:

I – Traçado – deve seguir o curso menos impactante possível, reduzindo ao máximo as interferências no meio físico, tais como cortes de taludes, aterros, drenagens de áreas úmidas, cruzamentos de cursos d'água e ações afins.

EM BRANCO

II – Contenções de encosta e cortes de taludes – devem respeitar ao máximo a geologia e geomorfologia locais e provocar o menor impacto paisagístico possível.

III – Pavimentação – deve compatibilizar as necessidades de tráfego às especificidades físicas locais, tais como relevo, clima, geologia, geomorfologia, hidrologia e outras, e priorizar a utilização de materiais menos poluentes.

IV – Redutores de velocidade – podem ser instalados para a adequação da velocidade em determinados trechos.

V – Ciclovias e Via para Pedestres – sempre que possível devem ser previstas no projeto vias próprias para o trânsito de ciclistas e pedestres, unindo pontos de parada, mirantes naturais, em trechos que visem à interpretação natural e histórica e, ainda, quando necessário à segurança dos mesmos.

VI – Mirantes Naturais – sempre que houver paisagens notáveis, e as condições locais permitirem, devem ser feitos recuos que permitam breve estacionamento para contemplação das mesmas.

VII – Pontos de Parada – podem ser feitos, se cabíveis, recuos com estacionamento para acesso a serviços de alimentação, áreas de lazer, de descanso e de convivência.

VIII – Ocupação Lindeira – deve ser evitada e, quando inevitável, deve ocorrer apenas em trechos já alterados pela ação antrópica, privilegiando, se for o caso, atividades voltadas para o turismo ecológico e rural, o lazer e a valorização ambiental do entorno, sendo vedada a instalação de engenhos publicitários ao longo da estrada-parque.

IX – Guaritas – podem ser erguidas guaritas para controle do acesso de veículos, limitando sua passagem quando necessário.


X – Zoopassagens – nos trechos situados no interior de unidades de conservação de proteção integral, ou em outros considerados necessários, devem ser construídas estruturas que permitam a passagem da fauna sob ou sobre a estrada-parque em segurança que vise garantir o fluxo gênico e a integridade física da mesma.

XI – Pórticos – devem ser colocados na entrada e saída do trecho contemplado como estrada-parque, indicando o seu nome, percurso, órgãos envolvidos e outras informações úteis aos visitantes.

XII – Centro de Visitantes – deve haver nos trechos iniciais da estrada-parque um Centro de Visitantes que disponibilize informações sobre os atrativos da região listados no art. 2º, sobre a mata atlântica em geral e sobre outros temas pertinentes.

XIII – Sinalização – além da sinalização rodoviária normal deve haver sinalização interpretativa acerca dos atrativos da região listados no art. 2º.

EM BRANCO

Página 13
Processo 3937/08
Assinatura: 

XIV – Conselho Gestor – a estrada-parque poderá ter um Conselho Gestor de caráter consultivo, formado por membros dos órgãos envolvidos, da sociedade civil e da iniciativa privada, em forma a ser estabelecida por Resolução do Secretário de Estado do Ambiente.

Parágrafo Único – Observadas as peculiaridades regionais, pode o órgão ambiental competente exigir que sejam implantadas outras características estruturantes além das previstas nos incisos I a XIV deste artigo.

Art. 6º – Será estimulado o turismo ecológico e, quando for o caso, o rural ao longo das estradas-parque, como forma de valorizar os atributos naturais e históricos presentes na região e aliar o seu desenvolvimento socioeconômico à preservação ambiental.

Art. 7º – Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 15 de outubro de 2007.

SÉRGIO CABRAL
Governador do Estado do Rio de Janeiro

EM BRANCO



41
3437108
Assinatura IB

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
COORDENAÇÃO GERAL DE TRANSPORTES, MINERAÇÃO E OBRAS CIVIS
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3225-0564 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 308/2008 - CGTMO/DILIC

Brasília, 23 de abril de 2008.

A Sua Senhoria a Senhora

Nancy Machado

Diretora da Divisão de Planos e Programas - DPP/APL/PRE

Fundação Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio de Janeiro - DER-RJ

Avenida Presidente Vargas, 1.100 - 9º Andar

Centro - RJ - CEP 20.071-002

Tel: (21) 2223-8080 - Fax: (21) 2263-1687 / 2263-0541

Assunto: Licenciamento Ambiental da rodovia estadual RJ-165 (Paraty-Cunha) no interior do Parque Nacional da Serra da Bocaina.

Senhora Diretora,

1. Reiterando o Ofício nº 191/2007 - COTRA/CGTMO/DILIC, de 30 de julho de 2007, reforço que o IBAMA, conforme art. 4º da Resolução CONAMA nº 237, de 1997, é o órgão responsável por licenciar empreendimentos de significativo impacto ambiental localizados em Unidade de Conservação de domínio da União.
2. De acordo com o FAX encaminhado pelo DPP/DER-RJ, em 27 de julho de 2007, o projeto da Rodovia Estadual RJ-165 (Paraty-Cunha) prevê a travessia do Parque Nacional da Serra da Bocaina e seu licenciamento ambiental vem sendo conduzido pela FEEMA (E-07/201.147/97), não observando a legislação ambiental vigente.
3. Dessa forma, solicito que a Fundação DER-RJ apresente o requerimento de licença ao IBAMA, para avaliação e devida condução do processo de licenciamento deste empreendimento específico.

Atenciosamente,

VITOR CARLOS KANIAK
Coordenador Geral de Transportes, Mineração e Obras Civis
CGTMO/DILIC/IBAMA

EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE
DIRETORIA DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO DE PROTEÇÃO INTEGRAL
SCEN - Trecho 2, Ed Sede do IBAMA, CEP.: 70818-900
Telefones: (61) 3035 3469 FAX.: (61) 3035 3468

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA

Nº: 5.966

DATA: 23/03/08

RECEBIDO:

Enomiso

OFICIO Nº 221 /2008 – DIREP/ICMBio

Brasília, 23 de março de 2008.

À CGTMO/DILIC/IBAMA

15
3037/08
Administrador

Assunto: Obras na Estrada Parque Parati-Cunha, Parque Nacional da Serra da Bocaina

Senhor Coordenador,

1. Conforme é de conhecimento desta Coordenação Geral, o DER-RJ tem intenção de executar obras de pavimentação na Rodovia Estadual RJ – 165 (Paraty-Cunha), no trecho que atravessa o Parque Nacional da Serra da Bocaina.

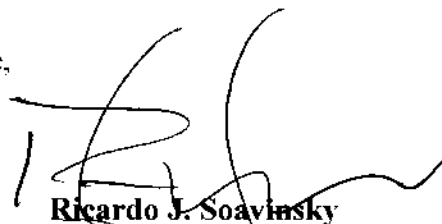
2. Trata-se de obra de interesse do Parque, constante de seu Plano de Manejo, cujo projeto está sendo respeitado na íntegra, acrescido de algumas limitações adicionais com a intenção de tornar-se projeto piloto de Estrada Parque.

3. Agregando-se às obras de pavimentação, o DER estará executando obras de Infra-estruturas do Parque, representadas por duas portarias para controle de acesso, além de uma base administrativa e um centro de visitantes, projetos também constantes do Plano de Manejo da unidade e de extrema importância para a UC, que passa por um esforço de consolidação.

4. De acordo com o parecer desta DIREP, a obra representará, na prática, a mitigação dos impactos criados quando da abertura da Estrada, através do controle dos seus acessos, da viabilidade da concessão turística, o que virá a representar recursos adicionais de implementação, e do controle dos processos erosivos que representam, hoje, os principais problemas ambientais decorrentes da Estrada.

5. Diante do exposto, solicito reunião urgente para dirimirmos quaisquer dúvidas no processo e viabilizarmos as condições para a continuidade do projeto.

Atenciosamente,


Ricardo J. Soavinsky
Diretor Substituto
DIREP/ICMBio

À CGTMO
em 23/03/08
f.

Viante

A WTKA para
apresentar.

V. Kaniak
26/5/08

PS: Anexo de 4.º K.
28/5/08.

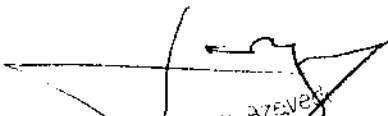
Vitor Carlos Kaniak
Coordenador Geral de Transportes,
Mineração e Obras Cíveis
CGTMO/DILIC/IBAMA

A Analista

Tatiana * on/08/08

para programar
visitas (meio de
maio) e avaliar
o Plano de Manejo

Em 27.5.08



Julio Henrichs de Azevedo
Coordenador
CGTMO/DILIC/IBAMA



Folha 16
Processo 3032/08
Assinatura 92

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

Memorando nº 142 /2008 – CGTMO/DILIC

Brasília, 05 de junho de 2008.

Ao Superintendente Estadual do Estado do Rio de Janeiro - SUPES/IBAMA/RJ
Sr. Rogério Rocco

Assunto: **Vistoria Técnica a empreendimentos no Estado do Rio de Janeiro: RJ 195 (Paraty-Cunha) e BR 393(RJ).**

1. Venho por meio deste ¹⁶⁵convidar essa Superintendência do IBAMA para participar de vistorias técnicas às rodovias RJ-195 (Paraty-Cunha) e BR 393(RJ), que ocorrerão no entre os dias 11 e 13 de junho corrente, cuja programação é apresentada abaixo:

- 10/06 (Início da Tarde) - Deslocamento Brasília/DF– Rio de Janeiro/RJ.
- 10/06 (Tarde) – Deslocamento Rio de Janeiro/RJ – Paraty/RJ, com pernoite em Paraty.
- 11/06 (Manhã/Tarde) – Vistoria Técnica à Rodovia Estadual RJ-165 (Paraty-Cunha), com pernoite em Paraty.
- 12/06 (Manhã) – Reunião IBAMA e Instituto Chico Mendes.
- 12/06 (Tarde) – Deslocamento Paraty/RJ – Volta Redonda/RJ, com pernoite em Volta Redonda.
- 13/06 (Manhã) – Vistoria Técnica à Rodovia BR 393(RJ), de Volta Redonda a Três Rios.
- 13/06 (Tarde) – Vistoria Técnica à Rodovia BR 393(RJ), de Três Rios a Jamapará (Sapucaia/RJ).
- 13/06 (Final da Tarde) – Deslocamento Sapucaia/RJ – Rio de Janeiro/RJ, com pernoite no Rio de Janeiro.
- 14/06 (Manhã) – Deslocamento Rio de Janeiro/RJ – Brasília/DF.

2. Além da participação dessa SUPES/RJ, solicitamos apoio logístico à equipe técnica de Brasília, composta por dois técnicos da COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA e um técnico do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade, para o deslocamento do aeroporto à cidade de Paraty no dia 10/06/08, bem como durante a realização da vistoria técnica no dia 11/06/08, trecho Paraty-Cunha. Informo que a vistoria à Rodovia BR 393(RJ) contará com o apoio logístico do empreendedor.

Atenciosamente,

VITOR CARLOS KANIAK
Coordenador Geral de Transportes, Mineração e Obras Cíveis
CGTMO/DILIC/IBAMA

FAX TRANSMITIDO EM:

05/06/08
10:50:14
- Responsável
Fátima
FAX Nº (01) 3022.4288

EM BRANCO



PROJETO BÁSICO DE ENGENHARIA
Rodovia: RJ-165
Trecho: Parque Nacional Serra da Bocaina(PNSB)
Extensão: 9,7 km

**MEMORIAL DESCRITIVO DO
PROJETO BÁSICO DE ENGENHARIA PARA
PAVIMENTAÇÃO DA RODOVIA
RJ-165
(FASE DE PROJETO BÁSICO)**

MAIO / 2008

EM BRANCO



ÍNDICE

1 – APRESENTAÇÃO.....	05
2 – MAPA DE SITUAÇÃO.	06
3 – CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO.....	07
3.1 – OBJETIVO DA RODOVIA ESTADUAL.....	07
3.2 – ELEMENTOS UTILIZADOS NO PROJETO	07
3.3 – SEÇÃO TRANSVERSAL TIPO.....	07
3.4 – PROJETO BÁSICO GEOMÉTRICO.....	07
3.5 – PROJETO DE DRENAGEM.....	08
3.6 – PROJETO DE OBRA DE ARTE ESPECIAL (OAE).....	11
3.7 – PROJETO DE REGULARIZAÇÃO E PROTEÇÃO DE TALUDES.....	18
3.8 – ANÁLISE DO PERFIL GEOMÉTRICO LONGITUDINAL.....	21
3.9 – CONTROLE/ CORREÇÃO DE EROSÕES.....	22
3.10 – PROJETO DE PAVIMENTAÇÃO.....	22
3.11 – REGIME DE OPERAÇÃO DE TRÁFEGO.....	23
3.12 – ESTRUTURA DE APOIO ÀS OBRAS.....	26
3.12.1 – CANTEIRO DE OBRAS.....	26
3.12.2 – MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO.....	28
4 – MEIO FÍSICO.....	28
4.1 – ASPECTOS GEOLÓGICOS.....	28
4.2 – SOLOS.....	29
4.3 – VEGETAÇÃO E HIDROGRAFIA.....	29
4.4 – CLIMA E PLUVIOMETRIA.....	29

EN BRANCO



5 – AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS AMBIENTAIS E PROPOSIÇÃO DE MEDIDAS MITIGADORAS.

5.1 – MEIO FÍSICO.....	31
5 .1.1 – ÍNICIO E/OU ACELERAÇÃO DE PROCESSOS EROSIVOS...31	
5.2 – MEIO SÓCIO-ECONÔMICO.....	31
5 .2.1 – ALTERAÇÃO NO COTIDIANO DA POPULAÇÃO.....31	
5 .2.2 – ALTERAÇÃO NO QUADRO DEMOGRÁFICO.....32	
5 .2.3 – ALTERAÇÃO NO QUADRO DE SERVIÇOS DE SAÚDE.....32	
5 .2.4 – AUMENTO DO RISCO DE ACIDENTES RODIVIÁRIOS.....32	
5 .2.5 – AUMENTO DA OFERTA DE POSTOS DE TRABALHO.....33	
5 .2.6 – INCREMENTO DA ARRECADAÇÃO TRIBUTÁRIA.....33	
5 .2.7 – PLANTIO.....33	
5 .2.8 – CONFORMAÇÃO DE TALUDES.....34	
5.3 – CUIDADOS RELACIONADOS COM A SEGURANÇA DO USUÁRIO, DO TRABALHO E DO MEIO AMBIENTE.....	35
5 .3.1 – CANTEIRO DE OBRAS.....	35

6 – CÁLCULO DE QUANTITATIVOS.....35

7 – CRONOGRAMA FÍSICO.....36

EM BRANCO



1 - APRESENTAÇÃO

O Departamento de Estradas e Rodagem do Estado do Rio de Janeiro – DER/RJ apresenta o Memorial Descritivo relativo de Implantação do Projeto de Pavimentação na Rodovia RJ-165, trecho Parque Nacional da Serra da Bocaina (PNSB) uma extensão de 9,7 km.

A RJ-165 situa-se na região sul do estado, desenvolvendo ao longo da Serra do Carrasquinho que faz parte do maciço da Serra do Mar. O segmento que liga as cidades de Parati no Estado do Rio e Cunha no Estado de São Paulo integra o SISTEMA RODOVIÁRIO ESTADUAL dos mesmos, recebe as denominações da RJ-165 e SP-171 respectivamente. No trecho paulista a rodovia foi pavimentada com revestimento tipo CBUQ e encontra-se em perfeito estado. No trecho fluminense a rodovia encontra-se pavimentada com revestimento em CBUQ até a entrada do Parque Nacional da Serra da Bocaina (PNSB), que apresenta leito natural e encontra-se em precário estado de conservação.

Pela necessidade de medidas que assegurem a preservação do patrimônio natural bem como da acessibilidade da comunidade, o que permitirá a melhoria na Infra-estrutura turística, o empreendimento de implantação de melhorias físicas e operacionais na Estrada Paraty Cunha, dentro dos limites do PNSB, numa extensão de 10 km, está sendo adequado a Rodovia Estrada Parque.

As diretrizes para adequação do projeto da rodovia se integraram ao conjunto de ações o Plano de Manejo do PNSB e ao Decreto Estadual nº 40.979/07, que definem parâmetros para o estabelecimento de Estradas-Parque no Estado do Rio de Janeiro (DOERJ de 16.10.07) em harmonia com os interesses do Parque Nacional da Serra do Bocaina (PNSB).

EM BRANCO

EM BRANCO

3 - CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

3.1 - OBJETIVO DA RODOVIA ESTADUAL

OBJETIVO DA RODOVIA TURISTICA, é garantir o tráfego permanente, sem descaracterizar a paisagem e com um mínimo de impacto pela sua implantação das melhorias, uma vez que estão sendo respeitadas os limites físicos da plataforma já implantada, apenas estão sendo feitas conformações.

3.2 - ELEMENTOS UTILIZADOS NO PROJETO

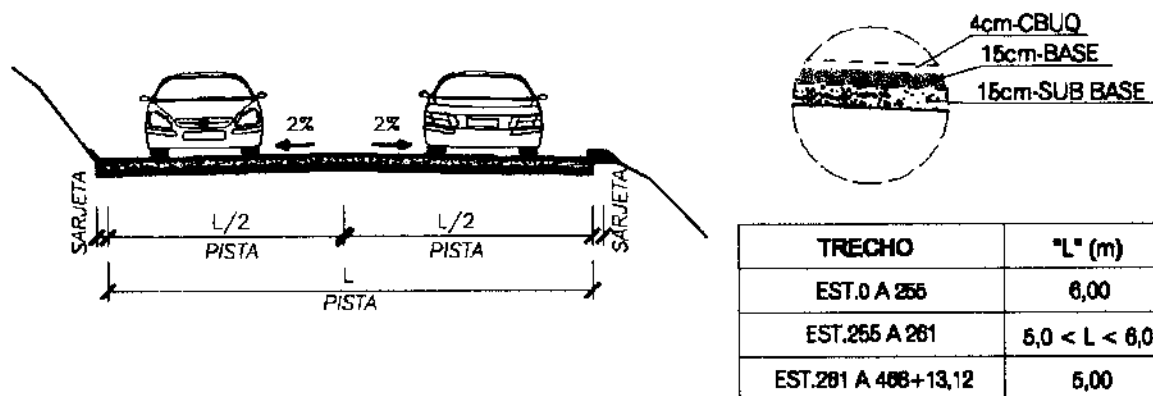
Para a elaboração do projeto, foram empregados os seguintes elementos:

- Os estudos geométricos foram elaborados sobre topografia convencional digitalizada, na escala 1:1000, no sistema de coordenadas UTM, DATUM HORIZONTAL SAD69, MERIDIANO CENTRAL: 45° WGR, DATUM VERTICAL IMBITUBA (IBGE)

3.3 - SEÇÃO TRANSVERSAL TIPO

A seção tipo acabada tem as seguintes características:

- Pista de rolamento com largura total de variando entre 5,0m e 6,0m, com duas faixas de tráfego, e inclinação transversal de 2%.



3.4 PROJETO BÁSICO GEOMÉTRICO

A necessidade de mitigar ao máximo as interferências no sistema biótico do parque, acarretou padrões geométricos bastante modestos, o que exigem que sejam adotadas medidas incisivas para adequar a circulação viária sem gerar alterações significativas no meio físico.

Pode-se distinguir no projeto apresentado dois segmentos homogêneos (A/B) ao longo do trecho existente. O Segmento "A" (início na divisa RJ/SP) de aproximadamente

EM BRANCO



5,10 km, atravessa uma região menos escarpada, e por isto é possível adotar padrões geométricos mais favoráveis. Assim sendo, obteve-se uma plataforma de 6,0m de largura e rampa máxima de 12%, sendo a rampa média de 7,9% o que permite trafego em velocidade máxima de 20 km/h.

As condições de topologia da região atravessada no Segmento "B" são mais restritivas que o Segmento "A", a plataforma viária máxima possível de ser adotada foi de 5,0m, possuindo nos 4,9 km de extensão, rampa máxima de 19,7% e rampa média de 10,5%.

Segmento	Trecho
A	Estaca "0" (Div SP/RJ) à estaca 255, largura Pista = 6,0m , extensão de 5,10km
B	Estaca "255" à estaca 261, 5,0 m < largura Pista < 6,0 m, extensão de 120,0m
B	Estaca "261" à estaca 488+13,12 (inicio do pavimento) – largura Pista = 5,0m, extensão de 4,55km

A definição da largura da pista de rolamento foi feita a partir das seções transversais procurando o melhor aproveitamento possível considerando as restrições existentes, respeitando na totalidade a largura da plataforma atual, já implantada em função das condições topográficas, geotécnicas e ambientais.

Não foi possível, devido aos condicionamentos topográficos, prover superlargura (fator de segurança horizontal de tráfego) em todas as curvas. Neste caso adotou-se uma superlargura fisicamente possível.

A declividade transversal na pista é de no máximo 2%. Não foi adotada a superelevação (fator de segurança de tráfego), em virtude das precárias condições geométricas existentes.

3.5 - PROJETO DE DRENAGEM

São diversos os obstáculos a serem superados, a começar pelos elevados índices pluviométricos e o terreno acidentado. Os dados obtidos informam que esta região é frequentemente castigada por chuvas de grande intensidade, estes fazem com que o trecho necessite de dispositivos de drenagem superficial de elevada capacidade hidráulica, bem como da dispersão desta em baixa energia.

Neste trecho ainda não existe um sistema integrado de drenagem que capte e conduza as águas para local que garanta a continuidade do fluxo sem danos para a rodovia ou para o solo.

Os problemas de drenagem começam com a falta de valetas de captação de águas pluviais, visando a proteção de pés de corte do terreno reconfigurado pela estrada. A ausência destes elementos, faz com que as águas escorram pelos taludes em vários pontos, provocando erosões longitudinais e até deslizamentos, prosseguindo pela base do talude, escavando-o, desestabilizando o terreno e assoriando os corpos hídricos/mananciais. Sem as valetas, as águas descem pelos taludes em diversos pontos

EM BRANCO

provocando erosão, que além de provocarem recalques e afetarem a pista, derrubam inclusive árvores que deveriam estar sendo preservadas.

Apesar da estrada apresentar na serra um traçado recortado à meia-encosta, a falta deste elemento de drenagem se faz sentir em ambos os lados da pista.

No lado do corte propriamente dito, o escoamento das águas pela pista causa sérias erosões junto ao pé do talude, chegando a comprometer a estabilidade do mesmo, principalmente nos trechos de maior declividade longitudinal.

No lado da encosta a situação é praticamente a mesma. O material transportado, acumulado no bordo da pista, faz com que este lado comporte-se como um "falso corte", por isso neste bordo, devido as erosões, são causados problemas das águas não se dirigirem as caixas coletoras e as precárias saídas d'águas, que em alguns pontos tornam-se responsáveis por deslizamentos na encosta. Portanto é imprescindível a execução de valetas de proteção de corte revestidas

No trecho onde as inclinações transversais são muito fortes, as valetas de proteção foram projetadas com o fundo escalonado na forma de degraus, que possibilitem o uso de declividades mais brandas limitando as velocidades de deságüe a valores que não causem erosões.

A valeta de proteção de corte, trata-se de uma canaleta de seção trapezoidal, revestida em concreto, com 0,40m de base e uma inclinação de 1:1 nas abas laterais.

Todos os talwegues do trecho são críticos. As grotas de menor porte, estão drenadas por bueiros rústicos, que se encontram bastante obstruídos, além de serem de reduzidas dimensões, reduzindo capacidade de vazão.

Os resultados das sondagens geotécnicas realizadas e a própria configuração dos terrenos a meia-encosta demonstraram **ser desnecessário** a construção de dispositivos de drenagem profunda para o rebaixamento do lençol freático.

Em diversos pontos detectou-se a necessidade de se realizar uma efetiva drenagem do pavimento. O elevado grau de umidade notado nos taludes e na própria pista deixa claro que a construção de drenos longitudinais é uma medida indispensável. Estes drenos situam-se no bordo interno da pista. Foram indicados drenos cegos, constituídos por uma vala rasa, de seção retangular escavada imediatamente após o bordo da pista preenchida por brita e envolta por uma manta Bidin.

As descargas nas sarjetas e drenos longitudinais ocorrerá em caixas coletoras ou por meio de saídas d'água que deverão desaguar na encosta, sempre através de uma bacia de amortecimento.

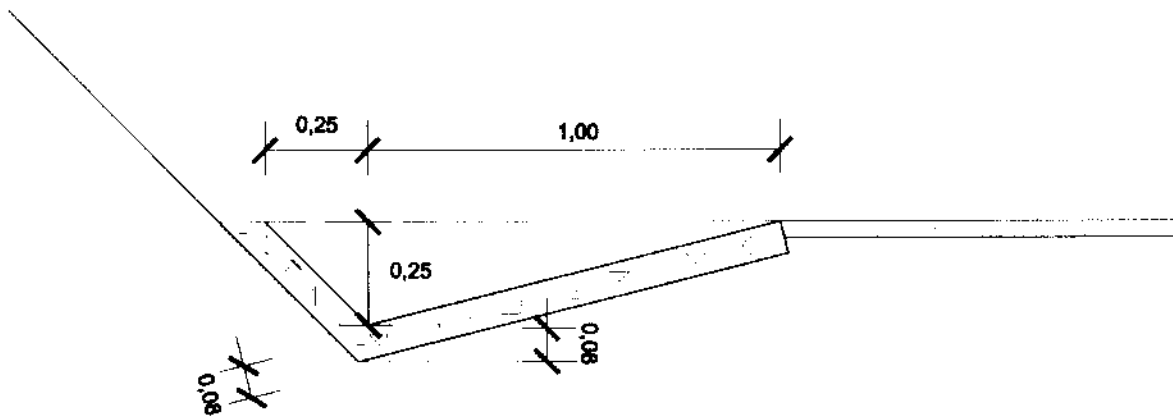
As bacias de amortecimento construídos nos pontos de descarga d'água a alta velocidade tem a finalidade a dissipar a energia o prevenir a erosão. através da infiltração natural do terreno. Estas bacias consistirão basicamente de pedras de mão com diâmetros de 0,30 a 0,40m argamassadas, concretadas em uma pequena área nas saídas d' água de sarjetas e nas bocas de jusante dos bueiros, serão construídas em dois níveis apoiados em degraus de concreto de modo que a extremidade da bacia de amortecimento esteja sempre em concordância com o terreno natural. De um modo geral a pista possui uma pequena largura, que permite facilitar à implantação de sarjetas

Assim o sistema de drenagem superficial propõe a construção de:

EM BRANCO

- meios-fios com entrada de descidas d'água,
- sarjetas revestidas nos pés de corte,
- sarjetas revestidas nas cristas de aterros;
- valetas de proteção revestidas na crista dos cortes,
- bueiros de greides (e grotas) drenos longitudinais,
- descidas d' água com dissipadores de energia construção de alas de bueiros,
- caixas coletoras,
- bacias de amortecimento substituição de bueiros existentes e danificados.

DETALHE DE SARJETA DE CORTE



EM BRANCO

DETALHE DE DRENOS RASOS LONGITUDINAIS



3.6 - PROJETO DE OBRA DE ARTE ESPECIAL (OAE)

O pontilhão de madeira existente (4,90 x 8,00 metros) sobre o rio Pereque Açu, na estaca 377+9,0 será substituído por uma ponte em concreto.

Quadro nº. 01: Obras de Arte Correntes -

TRAVESSIAS	
ESTACA	TIPO DE OBRA
28+16,50	BSTC Ø 1,00
112+4,30	BSTC Ø 1,00
126+16,70	BSTC Ø 1,00
145+2,00	BSTC Ø 1,00
157+17,00	BSCC 0,60 x 0,60
162+8,00	BDTC Ø 1,00
183+4,50	BSTC Ø 1,00
233+5,50	BSTC Ø 1,00
233+5,50	CAIXA COLETORA
249+1,70	BSTC Ø 0,60
249+1,70	CAIXA COLETORA
271+1,70	BSCC 0,40 x 0,40
271+1,70	CAIXA COLETORA

EM BRANCO



282+12,60	BSCC 0,40 x 0,40
282+12,60	CAIXA COLETORA
295+11,00	BSCC 0,40 x 0,40
295+11,00	CAIXA COLETORA
308+12,00	BSCC 0,40 x 0,40
308+12,00	CAIXA COLETORA
318+8,00	BSCC 0,40 x 0,40
329+19,50	BSTC Ø 0,60
329+19,50	CAIXA COLETORA
345+0,50	BSTC Ø 0,60
345+0,50	CAIXA COLETORA
355+4,00	BSTC Ø 0,60
355+4,00	CAIXA COLETORA
366+7,00	BSTC Ø 0,60
TRAVESSIAS	
ESTACA	TIPO DE OBRA
366+7,00	CAIXA COLETORA
377+14,00	BSTM 2,65
389+5,00	BSTC Ø 1,20
407+18,50	BDTC Ø 1,20
417+7,00	BSTC Ø 1,00
428+15,00	BSTC Ø 1,00
441+7,00	BSCC 0,60 x 0,60
441+7,00	CAIXA COLETORA
452+3,50	BSTC Ø 0,60
452+3,50	CAIXA COLETORA
459+1,75	BDTC Ø 1,20
459+1,75	CAIXA COLETORA

SARJETAS DE PROTEÇÃO DE CORTE E VALETAS DE PROTEÇÃO DE CORTE			
ESTACA		LADO	TIPO DE OBRA
INÍCIO	FINAL		
0 + 0,00	16 + 1,50	LD	SARJETA
0 + 11,50	16 + 3,50	LE	SARJETA
16 + 1,50	28 + 11,50	LD	SARJETA
16 + 3,50	28 + 16,50	LE	SARJETA
16 + 7,00	28 + 15,00	LE	VALETA

EM BRANCO



RECIBO 28
PROPOSTA 3037108
ASSINATURA [assinatura]

28 + 11,50	43 + 5,50	LD	SARJETA
28 + 16,50	43 + 5,50	LE	SARJETA
43 + 5,50	51 + 6,50	LE	SARJETA
43 + 5,50	59 + 3,50	LD	SARJETA
55 + 16,50	60 + 1,50	LE	SARJETA
59 + 3,50	79 + 12,50	LD	SARJETA
67 + 1,50	79 + 11,50	LE	SARJETA
79 + 11,50	84 + 6,50	LE	SARJETA
79 + 12,50	95 + 14,50	LD	SARJETA
90 + 11,50	104 + 3,50	LE	SARJETA
91 + 16,00	111 + 19,00	LE	VALETA
95 + 14,50	104 + 1,50	LE	SARJETA
104 + 3,50	111 + 11,50	LE	SARJETA
110 + 6,50	126 + 6,50	LD	SARJETA
111 + 11,50	126 + 6,50	LE	SARJETA
113 + 0,00	127 + 2,00	LE	VALETA
126 + 6,50	129 + 11,50	LD	SARJETA
126 + 16,50	144 + 16,50	LE	SARJETA
130 + 16,50	144 + 19,50	LD	SARJETA
144 + 19,50	151 + 1,50	LD	SARJETA
145 + 8,50	161 + 16,50	LE	SARJETA

SARJETAS DE PROTEÇÃO DE CORTE E VALETAS DE PROTEÇÃO DE CORTE

ESTACA		LADO	TIPO DE OBRA
INÍCIO	FINAL		
146 + 11,00	161 + 1,00	LE	VALETA
157 + 7,50	168 + 6,50	LD	SARJETA
161 + 16,50	168 + 10,50	LE	SARJETA
168 + 10,50	187 + 9,50	LE	SARJETA
180 + 16,50	199 + 1,50	LD	SARJETA
187 + 9,50	196 + 11,50	LE	SARJETA
199 + 15,50	219 + 16,50	LD	SARJETA
201 + 11,50	220 + 3,50	LE	SARJETA
219 + 16,50	238 + 4,50	LD	SARJETA
230 + 3,50	238 + 1,50	LE	SARJETA
238 + 4,50	248 + 16,50	LD	SARJETA
249 + 11,50	270 + 8,50	LD	SARJETA
270 + 8,50	282 + 6,50	LD	SARJETA
271 + 4,00	286 + 14,00	LD	VALETA
282 + 6,50	286 + 1,50	LD	SARJETA
284 + 0,00	303 + 0,00	LE	VALETA
285 + 16,50	295 + 2,50	LE	SARJETA
295 + 2,50	302 + 11,50	LE	SARJETA
298 + 11,50	307 + 14,50	LD	SARJETA
307 + 14,50	308 + 14,50	LD	SARJETA
308 + 14,50	318 + 1,50	LD	SARJETA
318 + 1,50	329 + 11,50	LD	SARJETA
329 + 11,50	341 + 16,50	LD	SARJETA
334 + 16,50	344 + 11,50	LE	SARJETA
344 + 11,50	354 + 11,50	LE	SARJETA

EM BRANCO





FOLHA 21
343718
Assine: B

354 + 11,50	365 + 11,50	LE	SARJETA
360 + 7,00	377 + 7,00	LE	VALETA
365 + 11,50	376 + 11,50	LE	SARJETA
377 + 3,50	378 + 16,50	LE	SARJETA
378 + 16,50	388 + 16,50	LE	SARJETA
378 + 16,50	388 + 16,50	LD	SARJETA
388 + 16,50	407 + 1,50	LD	SARJETA
388 + 16,50	407 + 1,50	LE	SARJETA
399 + 16,00	407 + 6,00	LE	VALETA
407 + 3,50	416 + 11,50	LE	SARJETA
416 + 11,50	428 + 3,50	LE	SARJETA
417 + 19,00	428 + 17,00	LE	VALETA
425 + 11,50	428 + 3,50	LD	SARJETA
428 + 3,50	432 + 11,50	LE	SARJETA
428 + 3,50	432 + 11,50	LD	SARJETA
432 + 11,50	440 + 16,50	LD	SARJETA
432 + 11,50	440 + 16,50	LE	SARJETA
440 + 16,50	441 + 11,50	LE	SARJETA
440 + 16,50	441 + 11,50	LD	SARJETA
441 + 11,50	451 + 11,50	LE	SARJETA
451 + 11,50	458 + 15,50	LE	SARJETA

DISSIPADORES DE ENERGIA E SAÍDAS D'ÁGUA

ESTACA	LADO	TIPO DE OBRA
10+11,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
15+19,75	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
25+3,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA
28+3,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA
28+11,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
28+18,25	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
31+6,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
42+18,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
45+7,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
45+11,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
47+14,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
50+8,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
52+11,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
59+1,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA
60+5,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA
69+1,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA
72+1,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA
74+11,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA
79+9,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA
79+12,00	LE	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
84+5,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA
84+18,00	LE	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
85+16,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA

EM BRANCO





91+11,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
95+13,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA
96+3,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
100+11,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
104+1,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
104+1,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
108+1,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA
111+11,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
111+17,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
112+4,50	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
119+6,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
126+6,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA
126+13,00	LE	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
126+17,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
129+9,51	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
129+8,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA
129+11,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
132+16,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
135+16,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
144+15,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
145+1,70	LE	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B

DISSIPADORES DE ENERGIA E SAÍDAS D'ÁGUA

ESTACA	LADO	TIPO DE OBRA
145+6,50	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
147+11,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
151+1,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA
151+7,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
157+9,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA
161+1,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
162+4,00	LE	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
165+6,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
168+15,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
175+1,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA
178+9,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA
182+14,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
184+11,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
187+8,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA
187+16,50	LE	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
191+6,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
197	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
199+1,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
199+10,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
207+6,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA
211+7,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA
215+11,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA
219+16,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
220+6,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
220+12,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B

BRANCO



222+16,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
228+18,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
232+18,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA
233+6,00	LE	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
235+18,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA
238+8,00	LE	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
246+8,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
249+1,75	LE	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
250+19,50	LE	SAÍDA D'ÁGUA
253+4,50	LD	SAÍDA D'ÁGUA
271+1,70	LE	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
282+12,50	LE	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
286+10,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
295+11,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
303	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
308+12,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
318+8,50	LE	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
329+19,50	LE	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
342+6,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
345	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
355+4,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B

DISSIPADORES DE ENERGIA E SAÍDAS D'ÁGUA

ESTACA	LADO	TIPO DE OBRA
355+4,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
366+7,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
377+14,00	LE	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
389+5,00	LE	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
389+5,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
389+9,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
407+18,50	LE	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
407+18,50	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
417+7,00	LE	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
417+7,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
428+15,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
428+12,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
441+7,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
452+3,50	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
459+1,75	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B
463+18,00	LD	DISSIPADORES DE ENERGIA TIPO B

DRENOS RASOS LONGITUDINAIS (b x h)

ESTACA		LADO	TIPO DE OBRA
INÍCIO	FINAL		
0 + 11,50	1 + 1,50	LD	0,60 x 0,15
1 + 1,50	2 + 11,50	LD	0,60 x 0,15
2 + 11,50	4 + 1,50	LD	0,60 x 0,15
4 + 1,50	5 + 11,50	LD	0,60 x 0,15
5 + 11,50	7 + 1,50	LD	0,60 x 0,15

EM BRANCO



6 + 11,50	8 + 1,50	LE	0,60 x 0,15
7 + 1,50	10 + 11,50	LD	0,40 x 0,60
8 + 1,50	9 + 11,50	LE	0,60 x 0,15
9 + 11,50	11 + 1,50	LE	0,60 x 0,15
11 + 1,50	12 + 11,50	LE	0,60 x 0,15
12 + 11,50	14 + 1,50	LE	0,60 x 0,15
14 + 1,50	16 + 3,50	LE	0,40 x 0,60
16 + 3,50	20 + 0,50	LE	0,40 x 0,60
20 + 0,50	25 + 3,50	LE	0,50 x 0,70
25 + 6,50	28 + 13,50	LE	0,40 x 0,60
26 + 11,50	28 + 11,50	LD	0,40 x 0,40
28 + 19,50	31 + 6,50	LD	0,40 x 0,40
31 + 6,50	35 + 0,50	LE	0,40 x 0,60
35 + 0,50	38 + 11,50	LE	0,40 x 0,70
38 + 11,50	43 + 5,50	LE	0,60 x 0,80
43 + 11,50	45 + 11,50	LD	0,40 x 0,40
45 + 14,50	47 + 14,50	LD	0,40 x 0,40
47 + 14,50	52 + 11,50	LD	0,50 x 0,60
52 + 11,50	54 + 1,50	LD	0,60 x 0,15
54 + 1,50	55 + 1,50	LD	0,60 x 0,15
55 + 1,50	55 + 16,50	LD	0,60 x 0,15
55 + 16,50	59 + 1,50	LE	0,60 x 0,80
59 + 5,50	60 + 5,50	LE	0,40 x 0,40
DRENOS RASOS LONGITUDINAIS (b x h)			
ESTACA		LADO	TIPO DE OBRA
INÍCIO	FINAL		
60 + 5,50	61 + 1,50	LD	0,60 x 0,15
61 + 1,50	64 + 11,50	LD	0,50 x 0,60
64 + 11,50	65 + 11,50	LD	0,60 x 0,15
65 + 11,50	66 + 11,50	LD	0,60 x 0,15
66 + 11,50	69 + 1,50	LE	0,40 x 0,40
69 + 1,50	72 + 1,50	LE	0,40 x 0,40
72 + 1,50	74 + 11,50	LE	0,40 x 0,40
74 + 11,50	79 + 9,50	LE	0,50 x 0,80
79 + 14,50	84 + 5,50	LE	0,50 x 0,60
84 + 9,50	85 + 16,50	LE	0,60 x 0,15
85 + 16,50	87 + 6,50	LD	0,60 x 0,15
87 + 6,50	88 + 16,50	LD	0,60 x 0,15
88 + 16,50	90 + 6,50	LD	0,60 x 0,15
90 + 6,50	91 + 11,50	LD	0,60 x 0,15
91 + 11,50	92 + 16,50	LD	0,60 x 0,15
92 + 16,50	95 + 13,50	LE	0,40 x 0,40
96 + 1,50	100 + 11,50	LD	0,50 x 0,60
101 + 1,50	104 + 1,50	LD	0,40 x 0,50
102 + 16,50	104 + 3,50	LE	0,30 x 0,30
104 + 3,50	108 + 1,50	LE	0,40 x 0,50
108 + 6,50	109 + 6,50	LE	0,60 x 0,15
109 + 6,50	110 + 6,50	LE	0,60 x 0,15
110 + 6,50	111 + 11,50	LD	0,30 x 0,30
111 + 19,50	116 + 1,50	LD	0,50 x 0,60
116 + 6,50	119 + 6,50	LD	0,40 x 0,50
119 + 6,50	121 + 10,50	LE	0,40 x 0,40
121 + 10,50	126 + 6,50	LE	0,50 x 0,60
126 + 11,50	129 + 11,50	LD	0,40 x 0,50

EM BRANCO



128 + 14,50	129 + 8,50	LE	0,30 x 0,30
129 + 11,50	130 + 16,50	LE	0,60 x 0,15
130 + 16,50	132 + 16,50	LD	0,40 x 0,40
133 + 1,50	135 + 16,50	LD	0,40 x 0,40
135 + 16,50	137 + 6,50	LE	0,60 x 0,15
137 + 6,50	138 + 16,50	LE	0,60 x 0,15
138 + 16,50	140 + 1,50	LE	0,60 x 0,15
140 + 1,50	141 + 6,50	LE	0,60 x 0,15
141 + 6,50	144 + 15,50	LD	0,40 x 0,60
145 + 3,50	147 + 11,50	LD	0,40 x 0,40
147 + 11,50	151 + 1,50	LE	0,40 x 0,60
151 + 6,50	152 + 16,50	LE	0,60 x 0,15
152 + 16,50	154 + 6,50	LE	0,60 x 0,15
154 + 6,50	157 + 9,50	LE	0,40 x 0,60
157 + 14,50	161 + 1,50	LD	0,40 x 0,60
162 + 1,50	165 + 6,50	LD	0,40 x 0,60
165 + 5,50	168 + 10,50	LE	0,40 x 0,60
168 + 10,50	169 + 16,50	LE	0,60 x 0,15
169 + 16,50	171 + 6,50	LE	0,60 x 0,15
171 + 6,50	175 + 1,50	LE	0,40 x 0,60
175 + 6,50	178 + 9,50	LE	0,40 x 0,50
178 + 14,50	179 + 16,50	LE	0,60 x 0,15
179 + 16,50	180 + 16,50	LE	0,60 x 0,15

DRENOS RASOS LONGITUDINAIS (b x h)

ESTACA		LADO	TIPO DE OBRA
INÍCIO	FINAL		
180 + 16,50	182 + 14,50	LD	0,40 x 0,40
182 + 19,50	184 + 11,50	LD	0,40 x 0,40
184 + 11,50	187 + 8,50	LE	0,40 x 0,60
187 + 12,50	188 + 6,50	LE	0,60 x 0,15
188 + 6,50	191 + 6,50	LD	0,50 x 0,60
191 + 6,50	192 + 6,50	LE	0,60 x 0,15
192 + 6,50	193 + 11,50	LE	0,60 x 0,15
193 + 11,50	194 + 16,50	LE	0,60 x 0,15
194 + 16,50	199 + 1,50	LD	0,60 x 0,80
199 + 1,50	200 + -4,50	LD	0,80 x 0,15
199 + 15,50	200 + 11,50	LD	0,80 x 0,15
200 + 11,50	201 + 11,50	LD	0,80 x 0,15
201 + 11,50	202 + 11,50	LD	0,80 x 0,15
202 + 11,50	203 + 11,50	LD	0,80 x 0,15
203 + 11,50	204 + 11,50	LD	0,80 x 0,15
204 + 11,50	207 + 6,50	LE	0,40 x 0,50
207 + 11,50	211 + 7,50	LE	0,40 x 0,60
211 + 11,50	215 + 11,50	LE	0,50 x 0,60
215 + 16,50	217 + 11,50	LE	0,60 x 0,15
217 + 11,50	219 + 16,50	LD	0,40 x 0,40
220 + 3,50	222 + 16,50	LD	0,40 x 0,40
223 + 1,50	224 + 16,50	LD	0,60 x 0,15
224 + 16,50	226 + 6,50	LD	0,60 x 0,15
226 + 6,50	228 + 18,50	LD	0,50 x 0,60
229 + 3,50	230 + 4,50	LD	0,60 x 0,15
230 + 3,50	232 + 18,50	LE	0,50 x 0,60
233 + 4,50	235 + 18,50	LE	0,40 x 0,60
235 + 17,50	238 + 4,50	LD	0,40 x 0,40

EM BRANCO



238 + 4,50	239 + 14,50	LD	0,60 x 0,15
239 + 14,50	241 + 4,50	LD	0,60 x 0,15
241 + 4,50	242 + 11,50	LD	0,60 x 0,15
243 + 5,50	243 + 16,50	LD	0,60 x 0,15
243 + 16,50	246 + 8,50	LD	0,50 x 0,60
246 + 13,50	247 + 16,50	LD	0,60 x 0,15
247 + 16,50	250 + 19,50	LE	0,40 x 0,50
250 + 18,50	253 + 4,50	LD	0,40 x 0,60

3.7 - PROJETO REGULARIZAÇÃO - (PROTEÇÃO DE TALUDES)

O conhecimento das características dos solos a serem movimentados e dos elementos geométricos da plataforma, permitiram que fossem aproveitados o material local para a regularização do corpo estradal, seja pela quantificação e qualificação dos solos a movimentar.

Quadro nº. 02: Cobertura vegetal a ser introduzida nos taludes projetados

ESTACA		TALUDES DE ATERROS PROJETADOS		TALUDES DE CORTES PROJETADOS	
INÍCIO	FINAL	EXT. (m)	ÁREA (m ²)	EXT. (m)	ÁREA (m ²)
0 + 0,00	48 + 5,00	965,00	2.219,50	-	-
48 + 5,00	50 + 5,00	-	-	40,00	63,20
50 + 5,00	143 + 10,00	1.865,00	2.909,40	-	-
143 + 10,00	146 + 5,00	-	-	55,00	110,00
146 + 5,00	184 + 15,00	770,00	1.078,00	-	-
184 + 15,00	187 + 0,00	-	-	45,00	39,60
187 + 0,00	224 + 5,00	745,00	1.043,00	-	-
224 + 5,00	226 + 5,00	-	-	40,00	60,80
226 + 5,00	301 + 15,00	1.510,00	1.842,20	-	-
301 + 15,00	302 + 10,00	-	-	15,00	40,65
302 + 10,00	468 + 11,77	3.321,77	4.052,56	-	-

Quadro nº. 03: Área de escavação de sarjetas e valetas

ESTACA		LADO	ÁREAS A SEREM COMPENSADAS SARJETAS		ÁREAS A SEREM COMPENSADAS VALETAS	
INÍCIO	FINAL		EXT. (m)	ÁREA (m ²)	EXT. (m)	ÁREA (m ²)
0 + 0,00	16 + 1,50	LD	330,00	412,50	-	-
0 + 11,50	16 + 3,50	LE	332,00	415,00	-	-
16 + 1,50	28 + 11,50	LD	250,00	312,50	-	-

EM BRANCO



folha 35
processo 3937108
assinado

16 + 3,50	28 + 16,50	LE	253,00	316,25	-	-
16 + 7,00	28 + 15,00	LE	-	-	248,00	297,60
28 + 11,50	43 + 5,50	LD	294,00	367,50	-	-
28 + 16,50	43 + 5,50	LE	289,00	361,25	-	-
43 + 5,50	51 + 6,50	LE	161,00	201,25	-	-
43 + 5,50	59 + 3,50	LD	318,00	397,50	-	-
55 + 16,50	60 + 1,50	LE	85,00	106,25	-	-
59 + 3,50	79 + 12,50	LD	409,00	511,25	-	-
67 + 1,50	79 + 11,50	LE	250,00	312,50	-	-
79 + 11,50	84 + 6,50	LE	95,00	118,75	-	-
79 + 12,50	95 + 14,50	LD	322,00	402,50	-	-
90 + 11,50	104 + 3,50	LE	272,00	340,00	-	-
91 + 16,00	111 + 19,00	LE	-	-	403,00	483,60
95 + 14,50	104 + 1,50	LE	167,00	208,75	-	-
104 + 3,50	111 + 11,50	LE	148,00	185,00	-	-
110 + 6,50	126 + 6,50	LD	320,00	400,00	-	-
111 + 11,50	126 + 6,50	LE	295,00	368,75	-	-
113 + 0,00	127 + 2,00	LE	-	-	282,00	338,40
126 + 6,50	129 + 11,50	LD	65,00	81,25	-	-
126 + 16,50	144 + 16,50	LE	360,00	450,00	-	-
130 + 16,50	144 + 19,50	LD	283,00	353,75	-	-
144 + 19,50	151 + 1,50	LD	122,00	152,50	-	-
145 + 8,50	161 + 16,50	LE	328,00	410,00	-	-
ESTACA		LADO	ÁREAS A SEREM COMPENSADAS SARJETAS		ÁREAS A SEREM COMPENSADAS VALETAS	
INÍCIO	FINAL		EXT. (m)	ÁREA (m ²)	EXT. (m)	ÁREA (m ²)
146 + 11,00	161 + 1,00	LE	-	-	310,00	372,00
157 + 7,50	168 + 6,50	LD	219,00	273,75	-	-
161 + 16,50	168 + 10,50	LE	134,00	167,50	-	-
168 + 10,50	187 + 9,50	LE	379,00	473,75	-	-
180 + 16,50	199 + 1,50	LD	365,00	456,25	-	-
187 + 9,50	196 + 11,50	LE	180,00	225,00	-	-
199 + 15,50	219 + 16,50	LD	401,00	501,25	-	-
201 + 11,50	220 + 3,50	LE	372,00	465,00	-	-
219 + 16,50	238 + 4,50	LD	368,00	460,00	-	-
230 + 3,50	238 + 1,50	LE	158,00	197,50	-	-
238 + 4,50	248 + 16,50	LD	212,00	265,00	-	-
249 + 11,50	270 + 8,50	LD	417,00	521,25	-	-
270 + 8,50	282 + 6,50	LD	238,00	297,50	-	-
271 + 4,00	286 + 14,00	LD	-	-	310,00	372,00
282 + 6,50	286 + 1,50	LD	75,00	93,75	-	-
284 + 0,00	303 + 0,00	LE	-	-	380,00	456,00
285 + 16,50	295 + 2,50	LE	205,00	256,25	-	-
295 + 2,50	302 + 11,50	LE	149,00	186,25	-	-
298 + 11,50	307 + 14,50	LD	183,00	228,75	-	-
307 + 14,50	308 + 14,50	LD	20,00	25,00	-	-
308 + 14,50	318 + 1,50	LD	187,00	233,75	-	-
318 + 1,50	329 + 11,50	LD	230,00	287,50	-	-
329 + 11,50	341 + 16,50	LD	245,00	306,25	-	-
334 + 16,50	344 + 11,50	LE	195,00	243,75	-	-

EM BRANCO



344 + 11,50	354 + 11,50	LE	200,00	250,00	-	-
354 + 11,50	365 + 11,50	LE	220,00	275,00	-	-
360 + 7,00	377 + 7,00	LE	-	-	340,00	408,00
365 + 11,50	376 + 11,50	LE	220,00	275,00	-	-
377 + 3,50	378 + 16,50	LE	33,00	41,25	-	-
378 + 16,50	388 + 16,50	LE	200,00	250,00	-	-
378 + 16,50	388 + 16,50	LD	200,00	250,00	-	-
388 + 16,50	407 + 1,50	LD	365,00	456,25	-	-
388 + 16,50	407 + 1,50	LE	365,00	456,25	-	-
399 + 16,00	407 + 6,00	LE	-	-	150,00	180,00
407 + 1,50	416 + 11,50	LE	190,00	237,50	-	-
416 + 11,50	428 + 3,50	LE	232,00	290,00	-	-
417 + 19,00	428 + 17,00	LE	-	-	218,00	261,60
425 + 11,50	428 + 3,50	LD	52,00	65,00	-	-
428 + 3,50	432 + 11,50	LE	88,00	110,00	-	-
428 + 3,50	432 + 11,50	LD	88,00	110,00	-	-
432 + 11,50	440 + 16,50	LD	165,00	206,25	-	-
432 + 11,50	440 + 16,50	LE	165,00	206,25	-	-
440 + 16,50	441 + 11,50	LE	15,00	18,75	-	-
440 + 16,50	441 + 11,50	LD	15,00	18,75	-	-
441 + 11,50	451 + 11,50	LE	200,00	250,00	-	-
451 + 11,50	458 + 15,50	LE	144,00	180,00	-	-
TOTAL			13.837,00	17.296,25	2.641,00	3.169,20

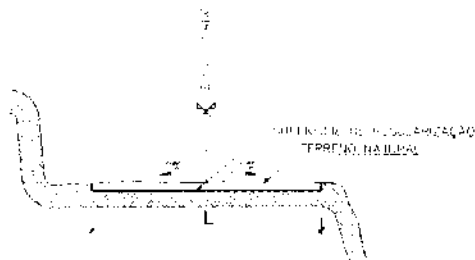
SECÇÕES DE CONFORMAÇÕES DA PISTA

EN BRANCO

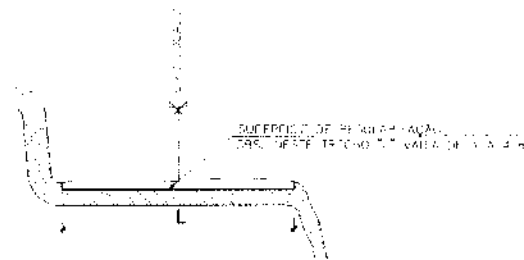


TANGENTE

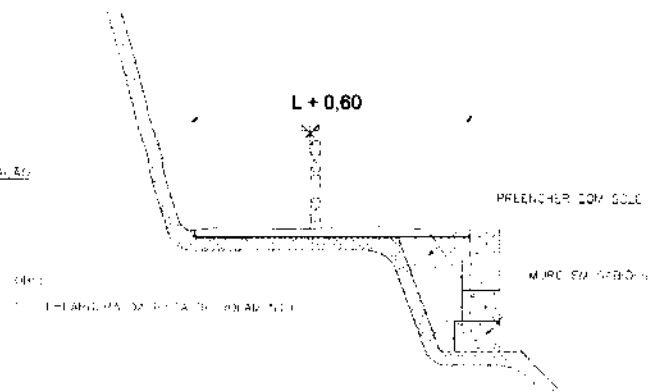
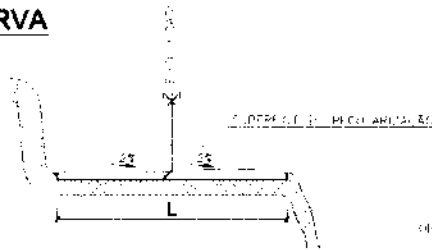
TRECHO: EST 0+0,00 A 255+0,00



TRECHO: EST 255+0,00 A 468+13,12



CURVA



3.8- ANÁLISE DO PERFIL GEOMÉTRICO LONGITUDINAL

Esta análise permitiu o estudo da constituição dos aterros em suas diversas camadas, o grau de compactação a ser observado, e ainda, a seleção de materiais de cortes para a constituição do corpo estradal.

A determinação dos volumes a movimentar na operação de terraplenagem foi obtida através da gabaritagem e cubação das seções transversais em virtude do greide de projeto de terraplenagem, ter sido lançado "colado" ao greide existente não teremos volumes a movimentar.

A terraplenagem na maior parte do trecho, restringe-se a operação de regularização.

EM BRANCO





3.9 – CONTROLE/ CORREÇÃO DE EROSÕES

Nos locais ao longo do trecho que apresentam problemas de erosão que possam ocasionar problemas de estabilidade da plataforma, será corrigido com obra de drenagem/contenção em gabiões, e quando for o caso, renaturalização com espécies nativas.

3.10 – PROJETO DE PAVIMENTAÇÃO

O projeto de pavimentação tem por objetivo a definição da seção transversal do pavimento, definindo as camadas componentes.

Baseado principalmente nas restrições contidas no Plano de Manejo, o qual considera as restrições para veículos (apenas vans e caminhões leves) e também para cargas (12 t para PBT) , o fator de veículo será bastante reduzido e o tráfego comercial praticamente não existirá, porém por precaução, uma quantidade mínima deve ser considerada, na eventualidade de prestação de serviços e/ou obras. Assim, para atender a futura demanda no trecho para um período de projeto de 10 anos, pode-se estimar para efeito de dimensionamento, um tráfego bastante leve, com um número de repetições do eixo padrão de $N = 5 \times 10^4$.

Após análise do estudo geotécnico verificou-se que o trecho a ser pavimentado apresenta CBR para o subleito variando entre 7% e 16 %, o que permite a adoção de 8% para cálculo do dimensionamento.

A durabilidade da estrada pode ser incrementada com a utilização de um ligante (Cimento Asfáltico de Petróleo) com mais qualidade e melhores características fabricado adicionado o resíduo reciclado dos pneus, ensejando também o benefício ecológico e social, da retirada de pneus velhos do meio-ambiente.

Além do melhor desempenho deste tipo de ligante, é possível, mediante uma análise de vida de fadiga, reduzir-se a espessura de revestimentos projetados com ligantes convencionais, sem adição de borracha.

Seguem vantagens técnicas da adoção do asfalto borracha na rodovia RJ-165:

- a) Redução do ruído provocado pelo tráfego entre 65 e 85%
- b) Melhor adesividade aos agregados;
- c) Aumento da vida útil do pavimento;

EM BRANCO





JJA

- d) Maior resistência ao envelhecimento: a presença de anti-oxidantes e carbono na borracha de pneus auxilia na redução do envelhecimento por oxidação;
- e) Maior resistência a propagação de trincas e a formação de trilhas de roda;
- f) Permite a redução da espessura do pavimento;
- g) Proporciona melhor aderência pneu-pavimento;
- h) Aumento da flexibilidade, devido a maior concentração de elastômeros na borracha de pneus

A perfil estrutural do pavimento novo, ficará conforme quadro abaixo :

CAMADA	MATERIAL	ESPESSURA (cm)
Revestimento	*CBUQ com adição de borracha	4
Base	BGS (brita graduada simples)	15
Sub-base	Pó de Pedra	15

* CBUQ – Concreto Beluminoso Usinado à Quente

OBSERVAÇÕES:

a) A brita graduada deve sempre que possível, permanecer com o bordo livre, visando facilitar a drenagem, principalmente nos bordos internos de curvas ou pontos baixos de concordância vertical e deve ser compactada, em faixas longitudinais, progressivamente, das cotas inferiores para as superiores, até ser atingida uma densidade igual ou superior a 100% em relação à massa específica aparente seca que deverá ser definida em função de ensaios de laboratório comparados a testes de campo, no sentido de se atingir a maior energia de compactação possível, sem alterar as características do agregado.

b) Para camada de sub-base, poderá ser aplicado outro material granular, desde que atenda as características exigidas pelas especificações técnicas.

EM BRANCO

3.11 – REGIME DE OPERAÇÃO DE TRÁFEGO

Toda região do empreendimento possui um potencial muito significativo no que diz respeito à fauna e flora. Estes remanescentes devem ser resguardados, medidas de restrição e circulação viária, serão implantadas com este propósito.

A intervenção na estrada subsidiará a fiscalização do Parque auxiliando o ordenamento e, a sinalização (educativa, normativa, informativa etc), promoverá a conscientização dos visitantes e moradores na visibilidade/preservação dos atributos naturais do mesmo.

As seguintes proposições estão contidas no Plano de Manejo (2002)

I) O Plano de Manejo prevê que a estrada, no trecho que atravessa o PNSB, possua controles de entrada e saída através da instalação de dois pórticos. Tal medida é pertinente, devido às características peculiares desta rodovia. Pelo seu caráter turístico e de lazer, este trecho da Paraty - Cunha está muito mais adequado ao conceito de "ESTRADA PARQUE", ou seja, o de oferecer lazer em detrimento de , uma rodovia comercial, cujo objetivo primeiro é o de permitir o deslocamento de bens e pessoas. Assim sendo, um controle na entrada e saída permite exercer um monitoramento mais eficiente das condições de circulação no interior do parque, atuar preventivamente para garantir os padrões de segurança viária e mitigar as interferências negativas no meio ambiente.

Tal proposição possibilita ainda garantir fundos para a conservação da rodovia e do PNSB, já que é possível pelo regulamento de Parques Nacionais cobrar ingresso dos usuários. Esta proposição que consta do Plano de Manejo, e tem sua maior justificativa no fato de que os usuários serão contemplados com muito mais, no que diz respeito a lazer e turismo, além da simples oferta viária para efetuarem seus deslocamentos.

II) A recomendação neste trecho da Estrada Paraty - Cunha, de permitir a circulação de apenas alguns tipos de veículos, visa eliminar o trânsito dos veículos maiores e mais pesados. Sendo assim, existem as seguintes diretrizes no Plano de Manejo, as quais devem ser seguidas:

- proibição da circulação de veículos cujo PBT (Peso Bruto Total) seja superior a 12 toneladas;
- proibição de veículos com mais de dois eixos;
- proibição de veículos com mais de 3,00 metros de altura;
- proibição de veículos com mais de 2,40 de largura;
- proibição de veículos transportando cargas tóxicas e explosivas (produtos perigosos).

Em complementação às diretrizes propostas no Plano de Manejo, as quais serão regulamentadas através de uma Portaria editada pelo DER-RJ, recomenda-se ainda:

EM BRANCO

1. proibição da circulação de veículos com eixos de rodagem dupla, isto é, com mais de um pneumáticos por roda.
2. comprimento máximo permitido seja de 7,00 metros, o que possibilita a circulação de VANS e mini-caminhões. Veículos maiores e mais pesados não são tão ágeis de interação com os demais veículos na corrente de tráfego, e podem causar sérias deteriorações à qualidade da circulação viária e dar estrutura das camadas do pavimento em especial nas rodovias com fortes restrições de capacidade, como é o caso.
3. a velocidade de operação, a qual deve ser coincidente com a máxima regulamentada na via, é de **20 km/h**. Tal recomendação é procedente, tendo em vista as restrições adotadas para elaboração do projeto geométrico.
4. proibição da também a ultrapassagem ao longo e trecho, não apenas devido às restrições promovidas pela geometria da estrada, mas, principalmente, por se tratar de uma via na qual existem fortes atrativos turísticos e de lazer, os quais podem causar momentos de distração aos condutores. Tal proibição será regulamentada através de faixa simples amarela, largura de 10 cm (**LFO-1**, de acordo com a resolução nº 236, de 11/05/2007), implantada no eixo da via, em seções com largura mínima de 5,00 metros. Quando não for possível obter a largura mínima, a **LFO-1** deve ser interrompida, e outro sistema sinalização deve ser implantado.
5. Serão implantados estacionamentos para visitantes em pontos notáveis da estrada de grande interesse turístico, sem ampliação da seção transversal da rodovia. Nas áreas de estacionamento e mirantes, serão demarcadas, além da sinalização prevista na legislação em vigor, por pavimento em cor diferenciada daquele correspondente à estrada principal, de forma a reforçar a indicação para o usuário do uso específico daquela área da estrada.
6. Serão previstas restrições à circulação viária, do público em geral, em determinados horários do dia. Tal diretriz deve ser seguida considerando a função do Parque Nacional, seus regulamento e as restrições físicas impostas pela geometria, além da condição de ocorrência de fortes intempéries climáticas, tais como chuvas intensas e fortes neblinas, comum nas regiões serranas.
7. A distância mínima de visibilidade de parada de veículos é de 20 metros, compatível a uma velocidade 20 km/h.

EM BRANCO

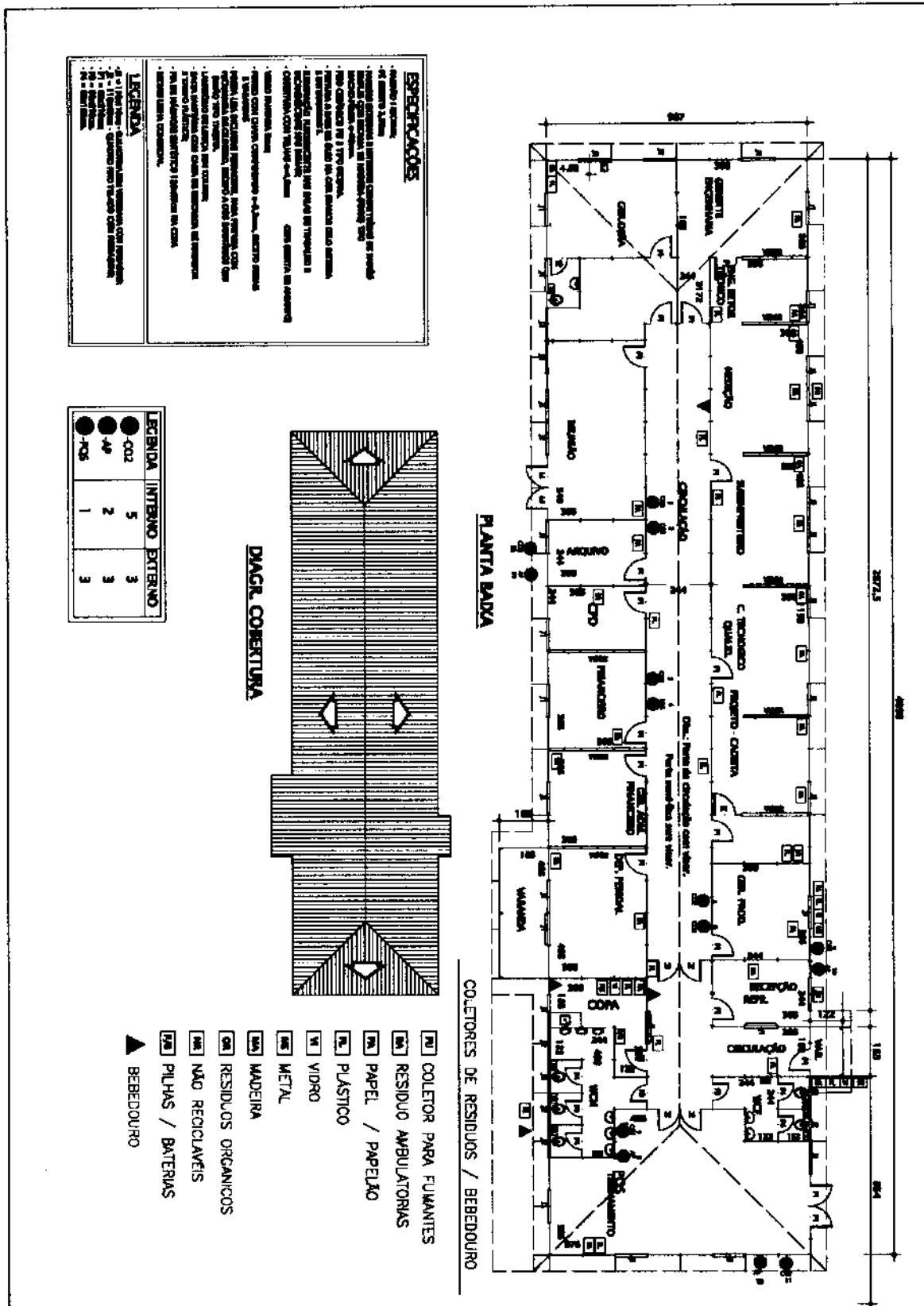


Folha 42
Processo 3632/08
Assinatura: [assinatura]

EM BRANCO

3.12 – ESTRUTURAS DE APOIO ÀS OBRAS

3.12.1 – CANTEIRO DE OBRAS



EM BRANCO





Folha 44
Processo 3631/08
Assinatura

Os Canteiros de Obras terão as seguintes instalações:

Quadro nº. 03: Instalações Canteiro de Obras.

INSTALAÇÕES	TIPO DE CONSTRUÇÃO	ÁREA (M²)
Guarita	Madeira	4
Escritório do construtor	Madeira	232
Recrutamento e segurança	Madeira	42
Ambulatório	Madeira	68
Cozinha/refeitório	Alvenaria /Madeira	300
Almoxarifado geral	Madeira	260
Oficina Mecânica	Metálica	600
Borracharia, lavagem e lubrificação	Madeira	12
Plant combustíveis	Madeira	10
Central de fôrmas	Metálica	63
Central de armação	Metálica	54
Sanitário de campo	Alvenaria	38
Laboratório	Madeira	26
Administração dos alojamentos	Madeira	36
Central de recreação (Nível A, B e C)	Madeira	435
Alojamentos "A", "B" e "C"	Madeira	1025
Sanitário dos alojamentos	Alvenaria	154

As dimensões dos terrenos previstos para a construção dos canteiros serão as seguintes:

- Canteiro de obras (edificações + instalações de produção) = 115,40m X 260,00m = 30.000,00m²;
- O Canteiro de obras estará localizado na altura do km 2 da RJ-165
- Número estimado de funcionários: 250.

EM BRANCO

3.12.2 – MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

As pedreiras são todas comerciais e estarão contempladas no Projeto. De acordo com o Projeto não serão utilizadas jazidas de solos para pavimentação. Foram realizados estudos de jazidas para aproveitamento das camadas do pavimento. Tais estudos indicaram que estes materiais não atendem às características técnicas necessárias para utilização nas referidas camadas. Assim para a pavimentação, optar-se-á pelo uso de material pétreo, proveniente de pedreiras comerciais.

No Trecho em questão serão utilizadas as seguintes fontes para obtenção de material:

- Pedreira Serra D'água – localizada na rodovia RJ-155 – Km 5, próximo à Angra dos Reis;
- Pedreira Iláguaissi – localizada na rodovia BR-116 – (Próximo à Aparecida do Norte)
- Jazida – Morro do Jacu – localizada na rodovia RJ-165 – Km 3

4 – MEIO FÍSICO

4.1 – ASPECTOS GEOLÓGICOS

O segmento Cunha – Divisa SP/RJ apresenta topografia montanhosa, com tectônica pronunciada e predominância de rochas pertencentes à Associação Paraíba do Sul datadas como Pré-Cambriano. Estas rochas compreendem Biotitas-Gnaisses a anfibólicos, com plagioclásio, microlina e subordinadamente migmatitos, micaxistos e quartzitos.

O segmento entre a Divisa SP/ RJ/ Parati, corta rochas e solos da Associação Paraíba do Sul do Pré-Cambriano constituído por materiais pertencentes ao complexo charnockítico predominantemente, ortometamorfitos básicos, metassomatizados, charnockitos, enderbitos, birckremitos e metadioritos. Pertencem ao complexo Migmatítico, migmatitos com estruturas estromáticas e com estruturas oftálmicas.

A topografia extremamente acidentada em direção a Parati com a rodovia implantada com inclinação muito forte, proporciona a ocorrência de inúmeros problemas de natureza geomecânica, no trecho as rochas apresentam mergulhos muito variáveis em 30° e 60° com direção NW e Xistosidade variável entre NE/ SW e NE/ NW. O solo residual se apresenta no segmento muito suscetível a erosão, como pode ser observado a jusantes dos cortes da pista, tornando alguns locais altamente instáveis para a rodovia. A tectônica e o intemperismo atuante no segmento proporcionam a ocorrência de grande número de blocos de rocha a matações autoctones, tanto a montante quanto a jusante da pista, alguns deles instáveis para a pista.

EM BRANCO



Lages rochosa e taludes de solos residuais sub-verticais, se tornam em áreas potencialmente instáveis, exigindo estudos geológicos mais detalhados nas áreas problemáticas correspondentes a descida da serra.

A grande precipitação pluviométrica que ocorre na região, associada aos falhamentos e xistosidade das rochas predominantes, proporciona grande complexidade a drenagem existente, surgindo diversas fontes em diversos pontos da subida da serra. O projeto de drenagem levou em consideração a complexidade do problema, projetando dispositivos de drenagem para minorar os problemas levantados.

Nas proximidades de Parati ocorrem aluviões (Holoceno) do Quaternário. É constituído principalmente por depósito aluvionares fluviais, como as aluviões de várzea, ciliares e pelos depósitos marinhos, e restingas ou depósitos praias da orla marítima. Com uma grande expressão, os depósitos de várzeas, são constituídos de silte e/ou argila, proveniente das rochas gnáissicas ou magmáticas.

4.2 – SOLOS

Este trecho faz a ligação da planície litorânea da região de Parati com o planalto paulista, através do paredão escarpado da Serra do Mar.

As Altitudes variam desde o nível do mar até cotas em torno de 1.500 metros.

Predominam os solos areno-siltosos ao longo de toda rodovia.

De um modo geral é pequena a espessura da camada de solo que recobre as rochas do embasamento cristalino, que se mostram quase superficiais.

4.3 – VEGETAÇÃO E HIDROGRAFIA

A cobertura vegetal original desta região é a chamada Floresta Perenifolia Latifoliada Higrófila Costeira.

Trata-se de uma formação composta por três estratos. Os elementos mais altos podem alcançar até 30 metros. Apesar da densidade das copas, a luz consegue penetrar, possibilitando a existência dos dois estratos inferiores, um arbóreo e um arbustivo.

No segmento inicial, de cotas elevadas, a vegetação mantém suas feições primitivas, uma vez que se trata de uma reserva ecológica garantida pelo IBDF. Existem ainda pequenas plantações em pontos isolados. No final do trecho ocorre a transição de Mata Costeira para Vegetação Litorânea, porém devido a ocupação humana a paisagem vegetal sofreu grandes modificações dando origem a aspectos semi-urbanos, alternados com campos não muito densos.

Os talwegues que drenam a região onde se insere a rodovia RJ-165 pertencem a bacia hidrográfica do rio Perequê-Açú.

Como esta estrada, em quase toda a sua extensão, situa-se próximo aos divisores de águas, são poucos os cursos d'água de importância. Destacam-se as travessias do rio

EM BRANCO

do Carrasquinho e do próprio rio Perequê-Açú. São inúmeras as nascentes localizadas as margens desta rodovia.

4.4 – CLIMA E PLUVIOMETRIA

Por se tratar de um trecho de topografia muito acidentada e por um vasto litoral soprado quase constantemente pelos alísios de E a NE, esta região possui uma notável diversificação de clima. Nos terrenos baixos, junto ao litoral, predomina o clima quente, superúmido, sem estação seca. Com a elevação das cotas o clima torna-se subquente, mantendo-se, porém, superúmido e sem estação seca. Já no alto da serra, o clima é mesotérmico brando, com no máximo um mês seco.

Este trecho apresenta ainda os seguintes aspectos climáticos:

- temperatura média anual: de 18°C a 22°C;
- temperatura máxima absoluta: entre 34° C e 38°C;
- temperatura mínima absoluta: de 0°C a 4°C;
- mês mais quente: janeiro ou fevereiro;
- temperatura média do mês mais quente: entre 20°C e 25°C;
- mês mais frio: julho;
- temperatura média do mês mais frio: acima de 13°C a 18°C.

Todas as estações apresentam períodos de observações bastante significativos. Escolheu-se então o posto situado em Parati para fornecer os valores necessários à caracterização da pluviosidade do segmento de cotas baixas. Isto porque o restante do trecho situado em região serrana, possui médias pluviométricas mais elevadas, que serão representadas pelos registros colhidos na estação de Alto da Serra do Mar (B. Mato Limpo).

Nas áreas próximas a Parati destacam-se os seguintes aspectos pluviométricos:

- precipitação total média anual: de 1500mm a 2000mm;
- trimestre de maior pluviosidade: dezembro/janeiro/fevereiro;
- trimestre de menor pluviosidade: junho/julho/agosto;
- número de dias de chuva total anual: entre 130 a 170 dias;
- umidade relativa do ar média anual: maior e 80%.

Já o regime de chuvas do trecho montanhoso caracteriza-se pelos seguintes valores:

- precipitação total média anual: 2400mm a 3000mm;
- trimestre de maior pluviosidade: novembro/dezembro/janeiro;
- trimestre de menor pluviosidade: junho/julho/agosto;

EM BRANCO



48
3937
Assinatura: B

- número de dias de chuva total anual: entre 150 a 200 dias;
- umidade relativa do ar média anual: mais de 80%.

Em anexo, acham-se apresentados um esquema com a localização dos postos pluviométricos estudados e os histogramas que representam as distribuições mensais das alturas de precipitação e do número de dias de chuva dos postos situados em Parati e no Alto da Serra do Mar. São também mostrados os gráficos com as distribuições anuais das alturas de precipitação e do número de dias de chuva deste mesmos postos.

5 – AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS AMBIENTAIS E PROPOSIÇÃO DE MEDIDAS MITIGADORAS

5.1 – MEIO FÍSICO

5.1.1 – INÍCIO E/OU ACELERAÇÃO DE PROCESSOS EROSIVOS

Durante a fase de construção os responsáveis pelo surgimento desse impacto serão os trabalhos de terraplenagem, particularmente quando realizados em áreas suscetíveis ao fenômeno (movimentação de terra em área de solos com erodibilidade forte a muito forte e criação de taludes de corte e aterro com alta declividade, dentre outras), ainda mais quando os serviços forem executados em períodos de maior pluviosidade.

Durante o período de operação esse impacto terá seus efeitos extremamente reduzidos, desde que os serviços de manutenção rodoviária não sejam negligenciados. Entretanto, mesmo durante o período de construção, ele não deve provocar alterações que possam comprometer de forma marcante a qualidade ambiental, uma vez que tem abrangência local e duração temporária.

Medidas Recomendadas

Algumas medidas para evitar e minimizar este impacto já foram tomadas, quando do desenvolvimento do Projeto Geométrico, conforme enumeradas a seguir.

- Otimização dos projetos geométricos e de terraplenagem, de modo a evitar grande intervenções, uma vez que foi respeitada a largura da plataforma atual, já implantada. Posicionamento do greide de terraplenagem ser "colado" ao perfil do terreno ocasionando menos processos erosivos;
- Elaboração de planos de recuperação ambiental das áreas de apoio às obras, sob responsabilidade das operadoras dessas estruturas;
- Programar os serviços de terraplenagem levando em consideração os elementos climáticos, de modo que sejam evitados trabalhos nos meses mais chuvosos;
- Implantar, rigorosamente, todos os elementos de drenagem previstos em projeto e, se possível, melhorá-los;

EM BRANCO



- Executar a proteção vegetal imediatamente após a construção de cada elemento de terraplenagem (cortes, aterros, etc.);
- Corrigir imediatamente os processos erosivos incipientes, ao longo de taludes de cortes e aterros;
- Treinamento dos motoristas – funcionários das obras (durante a construção) e usuários – e durante a operação sinalização dos trechos críticos;

5.2- MEIO SOCIO-ECONÔMICO

5.2.1 – ALTERAÇÃO NO COTIDIANO DA POPULAÇÃO

Esse impacto ocorre ao longo de todo processo do empreendimento. E será sentido pela população em diferentes graus de intensidade e em momentos diversos. Ele se inicia na própria produção dos estudos – momento atual, pela geração de expectativas; continua durante a construção, nas ações previstas, medidas compensatórias e mitigadoras; e permanece na fase de operação, decorrente das ações de manutenção da rodovia.

Medidas Recomendadas

- Adotar a transparência e a comunicação constante com a população local, como estratégia de inserção regional, esclarecendo as dúvidas existentes e mantendo-a informada sobre as diversas ações ligadas às obras, priorizando as informações sobre os desvios de tráfego e o cronograma das atividades a serem desenvolvidas próximo aos centros urbanos e localidades rurais;
- Planejamento da mobilização de mão-de-obra, máquinas, materiais e equipamentos, de forma a minimizar as perturbações na vida da população residente;
- Contato constante com as Prefeituras, Sociedade Civil Organizada e demais Representações das Comunidades, de modo a acompanhar as alterações sofridas nos municípios e, se for o caso, adotar medidas necessárias para minimizar o impacto;

5.2.2- ALTERAÇÃO NO QUADRO DEMOGRÁFICO

As obras de pavimentação da rodovia RJ-165 contarão com a participação de empresa que irá instalar seu canteiro de obra, alocando os respectivos empregados. As estimativas consideram que nas fases obras, no momento de pico, poderão ser empregados até 250 trabalhadores. Tal fato irá deslocar diariamente um contingente de pessoal para esses locais e irá também proporcionar empregos para os habitantes da região.

Medidas Recomendadas

- Priorização da contratação de mão-de-obra local, de forma a reduzir a entrada de pessoas estranhas à região;
- Divulgação de que a empresa construtora estará priorizando a contratação local;

EM BRANCO



- Programa de Redução do Desconforto e Acidentes na Fase de Obras.

5.2.3- ALTERAÇÃO NO QUADRO DOS SERVIÇOS DE SAÚDE

A mobilização de mão-de-obra implica na contratação de um grande número de trabalhadores.

Esse fluxo de pessoas de diferentes áreas pode implicar na multiplicação de endemias e epidemias.

Medidas Recomendadas

- Priorizar a contratação de mão-de-obra local;
- Realizar exames médicos admissionais, bem como periódicos, durante o tempo de duração das obras, de modo a monitorar qualquer alteração no quadro de saúde da mão-de-obra;
- Tratar adequadamente a água de abastecimento dos canteiros, bem como todos os efluentes oriundos dos mesmos, visando não só proteger os trabalhadores empregados na construção como a população circunvizinha;
- Evitar a formação de ambientes propícios à proliferação de vetores – lixo, águas empoçadas e outros, para minimizar as condições de transmissibilidade de doenças;
- Desenvolver atividades de educação em saúde, que deverão abranger toda a mão-de-obra contratada;
- Fiscalizar continuamente as condições sanitárias do canteiro de obra;
- Programa de Segurança e Saúde da Mão-de-obra.

5.2.4- AUMENTO DO RISCO DE ACIDENTES RODOVIÁRIOS

A malha viária da Área de Influência é precária, sem sinalização e asfalto. Além da precariedade das estradas e rodovias a circulação de bicicletas e carroças é comum na localidade e mais para o interior o que, atualmente, compromete a segurança dos motoristas e pedestres.

Para a pavimentação da RJ-165 haverá um aumento no fluxo do tráfego da região, com a movimentação de veículos, máquinas e pessoal para a realização das obras. A circulação de veículos de carga e máquinas em vias pouco estruturadas para o recebimento desse fluxo, poderá acarretar em acidentes rodoviários, como quedas de equipamentos, tombamento de caminhões, dentre outros, colocando em risco os trabalhadores, a população local e demais usuários.

Nesse sentido o impacto de risco de acidente rodoviário é negativo, de duração temporária, uma

EM BRANCO

Medidas Recomendadas

- Cuidados para evitar que o tráfego proveniente das obras interfira nas áreas urbanas. Caso isso ocorra, deverão ser providenciados redutores de velocidades e sinalização adequada, de acordo com o Código Brasileiro de Trânsito, de forma a manter a segurança para os pedestres e motoristas, principalmente nas proximidades de locais mais sensíveis, como escolas, hospitais e postos de saúde;
- Transporte dos materiais de construção, bem como dos equipamentos, com o uso de veículos pesados, precedido de um planejamento, de forma a respeitar os gabaritos das rodovias quanto a peso e dimensões máximos permitidos;
- Prestação de informações às comunidades a serem afetadas pelo tráfego de veículos proveniente das obras e, quando necessário, contatos com as prefeituras para as modificações necessárias nos fluxos das vias, de modo a aumentar a segurança dos usuários;

5.2.5- AUMENTO DA OFERTA DE POSTOS DE TRABALHO

A mobilização de mão-de-obra significa exatamente a geração de postos de trabalho relacionados à construção civil. A geração de empregos contribuirá para aumentar a renda familiar dos operários beneficiados.

Medidas Recomendadas

- Priorizar a contratação de mão-de-obra local.
- Programa de Redução do Desconforto e Acidentes na Fase de Obras.

5.2.6- INCREMENTO DA ARRECADAÇÃO TRIBUTÁRIA

Para a implantação do empreendimento será necessária a aquisição de um volume considerável de equipamentos, materiais e insumos para as obras, que se darão ao longo dos 12 meses de construção. Essas aquisições implicarão em aumento da atividade econômica e, portanto da arrecadação tributária.

Medidas Recomendadas

- Priorizar a contratação de mão-de-obra local;
- Priorizar aquisição de bens e serviços de fornecedores locais;
- Criar cursos de capacitação e treinamento para absorção da mão-de-obra local na operação do empreendimento.

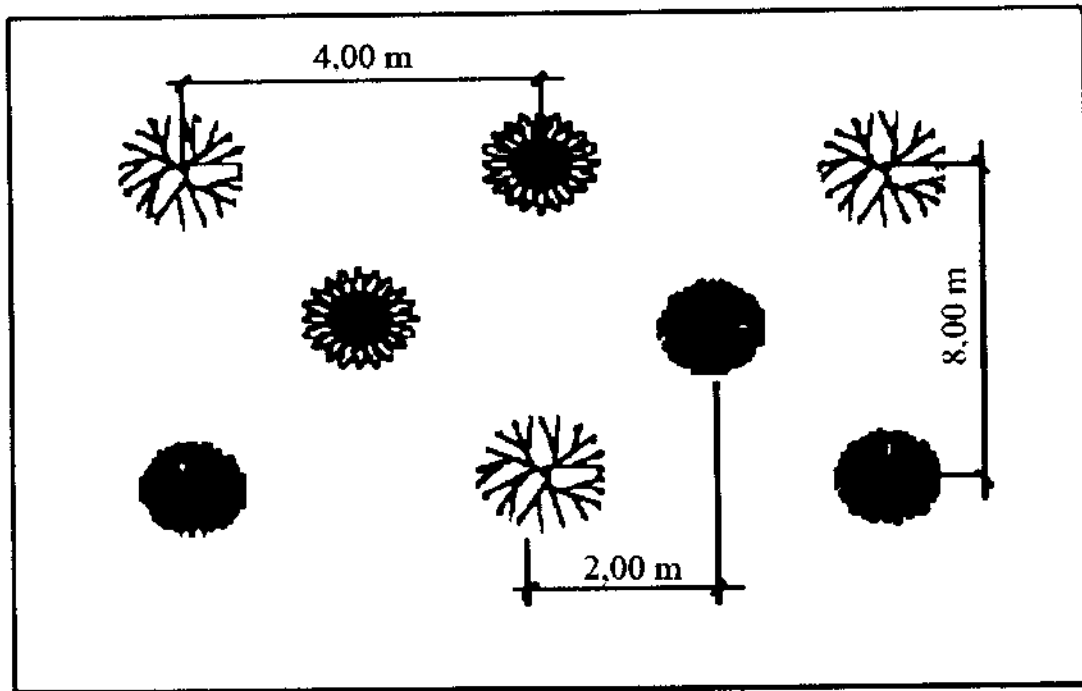
5.2.7- PLANTIO

Compreende as atividades de adubação e plantio definitivo das espécies selecionadas. No caso de revestimento com gramíneas, este será efetuado preferencialmente por meio de hidrossemeadura.

EM BRANCO

Os quantitativos para recobrimento da taludes foram obtidos á partir do softwaer Autocad. As covas para plantio de mudas de espécies arbóreas e arbustivas deverão ter as dimensões de 0,50 m x 0,50 m x 0,50 m, com espaçamento de 5 m x 5 m (conforme croqui abaixo) para áreas planas e extensas (bota-foras e empréstimos). Para a recuperação das áreas de preservação permanente o espaçamento para plantio das espécies arbóreas é de 2 x2 m.

ÁRVORES



Segue demonstrativo abaixo do plantio:

PLANTIO DE GRAMA COM ESPÉCIES NATIVAS	200.000 m ²
PLANTIO DE ÁRVORE ISOLADA, 20 m. DE ALTURA	250 UNIDADES
MUDAS ESPÉCIES NATIVAS ATÉ 1,0 m. DE ALTURA	250 UNIDADES

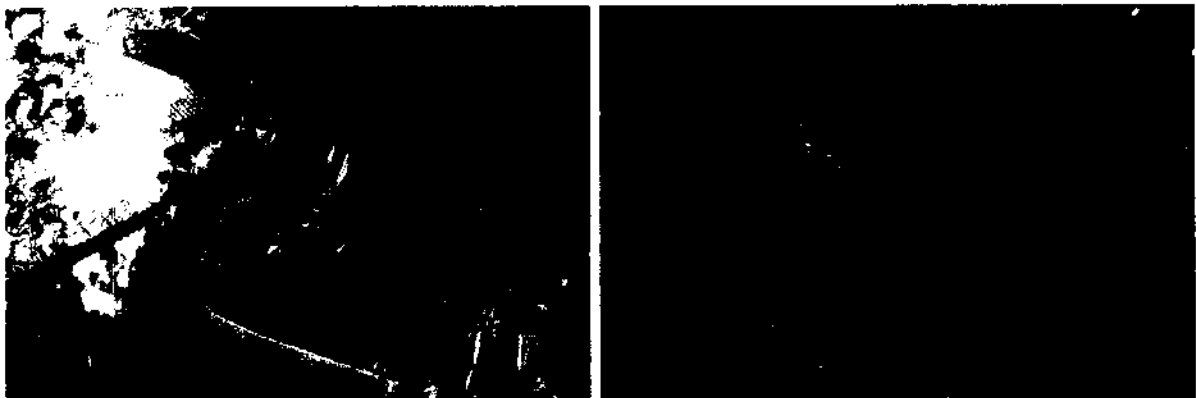
5.2.8- CONFORMAÇÃO DE TALUDES

EM BRANCO

Consiste nas atividades de acertos de acabamento na superfície e inclinação dos taludes, de maneira que estes estejam aptos a receber a cobertura vegetal a ser introduzida. Os taludes deverão apresentar conformação final conforme definido no Projeto de Engenharia.

Em função de recuperar o aspecto ambiental do talude, protegendo contra erosão e evitando deslizamentos, estão sendo utilizados revestimentos utilizando elementos Terramesh Verde.

O aspecto dos taludes será o mais natural e integrado possível com o meio circundante. Estes revestimentos favorecerão e formentarão o crescimento da vegetação.



5.3- CUIDADOS RELACIONADOS COM A SEGURANÇA DO USUÁRIO, DO TRABALHO E DO MEIO AMBIENTE

5.3.1- CANTEIRO DE OBRAS

A implantação de canteiros de obras nos projetos rodoviários resulta nos seguintes impactos negativos:

- Carreamento de material em direção aos cursos d' água pela ação das chuvas;
- Possibilidade de contaminação do solo e das águas superficiais por substâncias como óleos e graxas e material asfáltico que por ventura possam vazar dos equipamentos e dos efluentes líquidos.

As medidas recomendadas são apresentadas a seguir:

EM BRANCO



- Instalar o canteiro de obras em locais que não tenham presença de processos erosivos, preferência em áreas não ocupadas por vegetação significativa e distante de cursos d'água;
- Instalar de fossa séptica na área;
- Recuperar a área, após desativação com espécies nativas da região;
- Remover a camada superficial de solo poluído com substâncias não degradáveis;

6- CÁLCULO DE QUANTITATIVOS

Todos os serviços previstos no Projeto de Proteção e Reabilitação Ambiental tiveram seus quantitativos levantados, conforme estabelecido nas Especificações de Serviço.

Os quantitativos para recobrimento de taludes, foram obtidos a partir do software Autocad conforme quadro 2. O orçamento correspondente à implantação da infraestrutura viária monta em aproximadamente R\$ 9.800.000,00 (Nove mil e oitocentos reais).

O orçamento global do investimento será complementado com obras de infraestrutura do parque (guaritas, portal de divisa superior e inferior, mirantes, áreas de estacionamento...)

6- CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO

EM BRANCO



CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO

	1º mês	2º mês	3º mês	4º mês	5º mês	6º mês	7º mês	8º mês	9º mês	10º mês	TOTAL
Etapa A: Serviços Preliminares	35,00%	20,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	10,00%	11,17%
Etapa B: Regularização e Proteção de Taludes	5,00%	15,00%	20,00%	15,00%	10,00%	10,00%	10,00%	10,00%	5,00%		4,85%
Etapa C: Drenagem	10,00%	20,00%	20,00%	15,00%	10,00%	10,00%	10,00%	5,00%			14,88%
Etapa D: Pavimentação			5,00%	10,00%	10,00%	10,00%	15,00%	15,00%	20,00%	15,00%	41,33%
Etapa E: Ponte Estaca 377 + 9,00					25,00%	50,00%	25,00%				2,35%
Etapa F: Sinalização								30,00%	50,00%	20,00%	9,81%
Etapa G: Serviços Complementares	10,00%	10,00%	10,00%	10,00%	10,00%	10,00%	10,00%	10,00%	10,00%	10,00%	16,66%
TOTAL	7,20%	7,45%	8,85%	9,19%	8,81%	9,46%	10,85%	12,52%	15,58%	10,88%	100,00%

EM BRANCO

Sobre pavimento intertravado de bloco de concreto

No pavimento intertravado a camada de rolamento é constituída de blocos de concreto pré-moldados, colocados ajustadamente uns aos outros.

Um das propriedades do pavimento intertravado é a de ser quase impermeável a águas pluviais devido ao entrosamento íntimo entre as peças de concreto polifacetadas de que é constituído.

Como cada pequeno bloco é moldado em pequenas peças feitas em formas metálicas robustas que não sofrem deformações, os blocos apresentam uma grande uniformidade de formas proporcionando um encaixe perfeito de suas lisas faces.

Estes blocos se assentam sobre uma camada de areia e as juntas entre eles são preenchidas e seladas também com areia. Como nos pavimentos asfálticos, a camada de bloco de concreto pode estar apoiada sobre base e sub-base, dimensionadas conforme a exigência do tráfego. Se a base for feita em Concreto compactado com rolo – CCR, o pavimento intertravado é dito semi-rígido, mas se estiver assente sobre uma base granular, ele pode ser dito Flexível.

A drenagem é um aspecto muito importante do projeto rodoviário, pois evita a ação danosa da água ao pavimento. No pavimento intertravado a DECLIVIDADE da camada de rolamento ajuda a reduzir a penetração de água pelas juntas entre os blocos levando-a para as sarjetas e então para as redes de águas pluviais. A **quantidade mínima de água** que penetra pelas juntas escorre também pela declividade e são retiradas da camada de areia sob os blocos através de tubos de PVC colocados nas vigas do parâmetro lateral a que joga para uma caixa drenante, já que a camada de base para tipo de pavimento é constituída de concreto rolado (impermeável). Portanto este tipo de pavimento não se caracteriza como drenante no sentido de captar as águas superficiais.

A possibilidade de o pavimento em blocos intertravado ser permeável, deixando penetrar água de chuva é um defeito do pavimento. A ação que essa água causará no subleito prejudicará todo o pavimento devido a presença de argila e siltes na granulometria do solo.

Christiano Valle Moura Pava

ENGENHEIRO

CREA 88 106405

EM BRANCO

Sobre pavimento intertravado de bloco de concreto

No pavimento intertravado a camada de rolamento é constituída de blocos de concreto pré-moldados, colocados ajustadamente uns aos outros.

Um das propriedades do pavimento intertravado é a de ser quase impermeável a águas pluviais devido ao entrosamento íntimo entre as peças de concreto polifacetadas de que é constituído.

Como cada pequeno bloco é moldado em pequenas peças feitas em formas metálicas robustas que não sofrem deformações, os blocos apresentam uma grande uniformidade de formas proporcionando um encaixe perfeito de suas lisas faces.

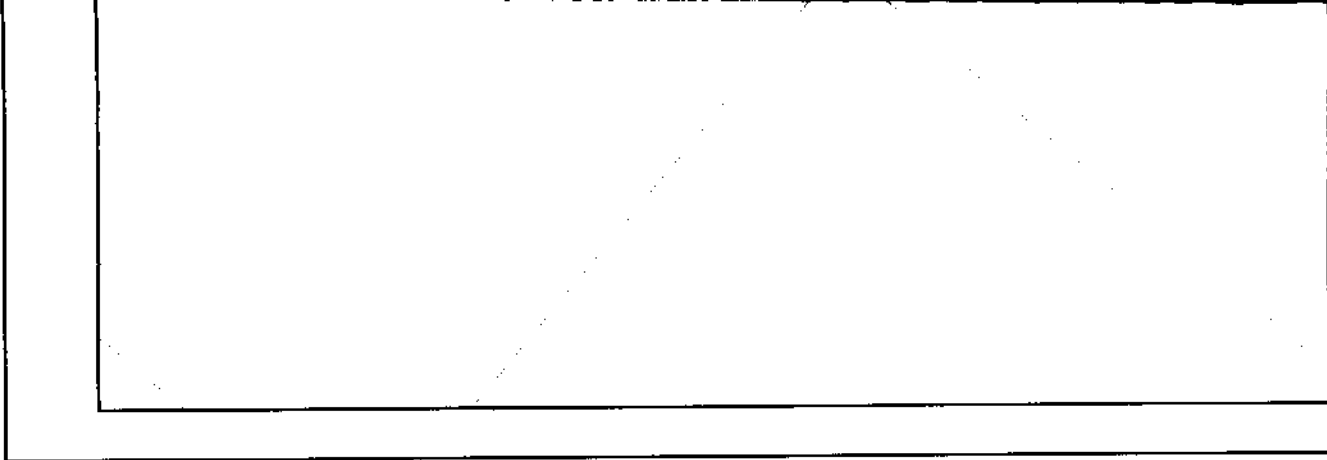
Estes blocos se assentam sobre uma camada de areia e as juntas entre eles são preenchidas e seladas também com areia. Como nos pavimentos asfálticos, a camada de bloco de concreto pode estar apoiada sobre base e sub-base, dimensionadas conforme a exigência do tráfego. Se a base for feita em Concreto compactado com rolo – CCR, o pavimento intertravado é dito semi-rígido, mas se estiver assente sobre uma base granular, ele pode ser dito Flexível.

A drenagem é um aspecto muito importante do projeto rodoviário, pois evita a ação danosa da água ao pavimento. No pavimento intertravado a DECLIVIDADE da camada de rolamento ajuda a reduzir a penetração de água pelas juntas entre os blocos levando-a para as sarjetas e então para as redes de águas pluviais. A **quantidade mínima de água** que penetra pelas juntas escorre também pela declividade e são retiradas da camada de areia sob os blocos através de tubos de PVC colocados nas vigas do parâmetro lateral a que joga para uma caixa drenante, já que a camada de base para tipo de pavimento é constituída de concreto rolado (impermeável). Portanto este tipo de pavimento não se caracteriza como drenante no sentido de captar as águas superficiais.

A possibilidade de o pavimento em blocos intertravado ser permeável, deixando penetrar água de chuva é um defeito do pavimento. A ação que essa água causará no subleito prejudicará todo o pavimento devido a presença de argila e siltes na granulometria do solo.

Christiano Valle Louvo Pava
ENGENHEIRO
CREA 80106405

EM BRANCO



1

2

Folha 59
 Projeto 3432/08
 Data 92

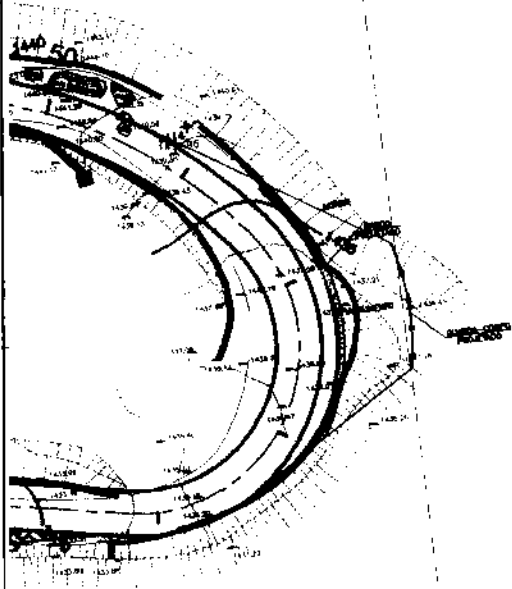


TABELA PLOTEIAMENTO		
1000:1000		
355	255	0.10
25	25	0.10
252	252	0.10
246	246	0.30
240	240	0.30
130	130	0.30
80	80	0.25
61	61	0.10
41	7	0.01
32	32	0.30
23	23	0.30
10	10	0.10
9	7	0.80
8	7	1.00
7	7	0.10
6	7	0.05
5	5	0.25
4	7	0.20
3	7	0.40
2	7	0.30
1	7	0.10
COLOR	REV.	WIDTH

RIO DE JANEIRO



FUNDAÇÃO DER - RJ

RODOVIA RJ-165
 TRECHO: PARATI - CUNHA
 MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS

PROJETO BÁSICO

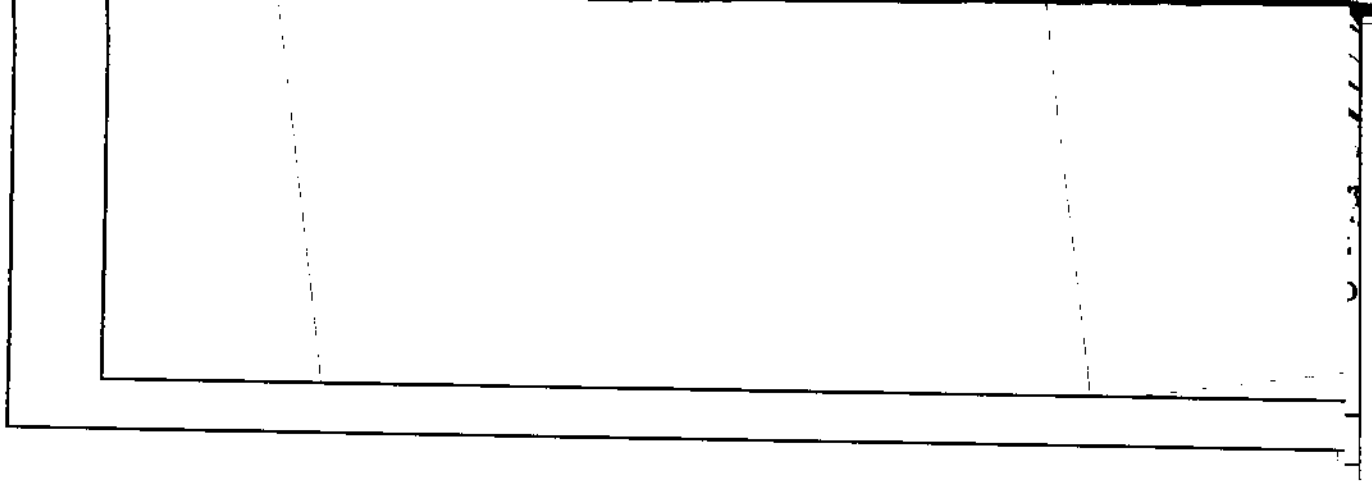
DATA:
 FEVEREIRO/2008

FOLHA:
02/13

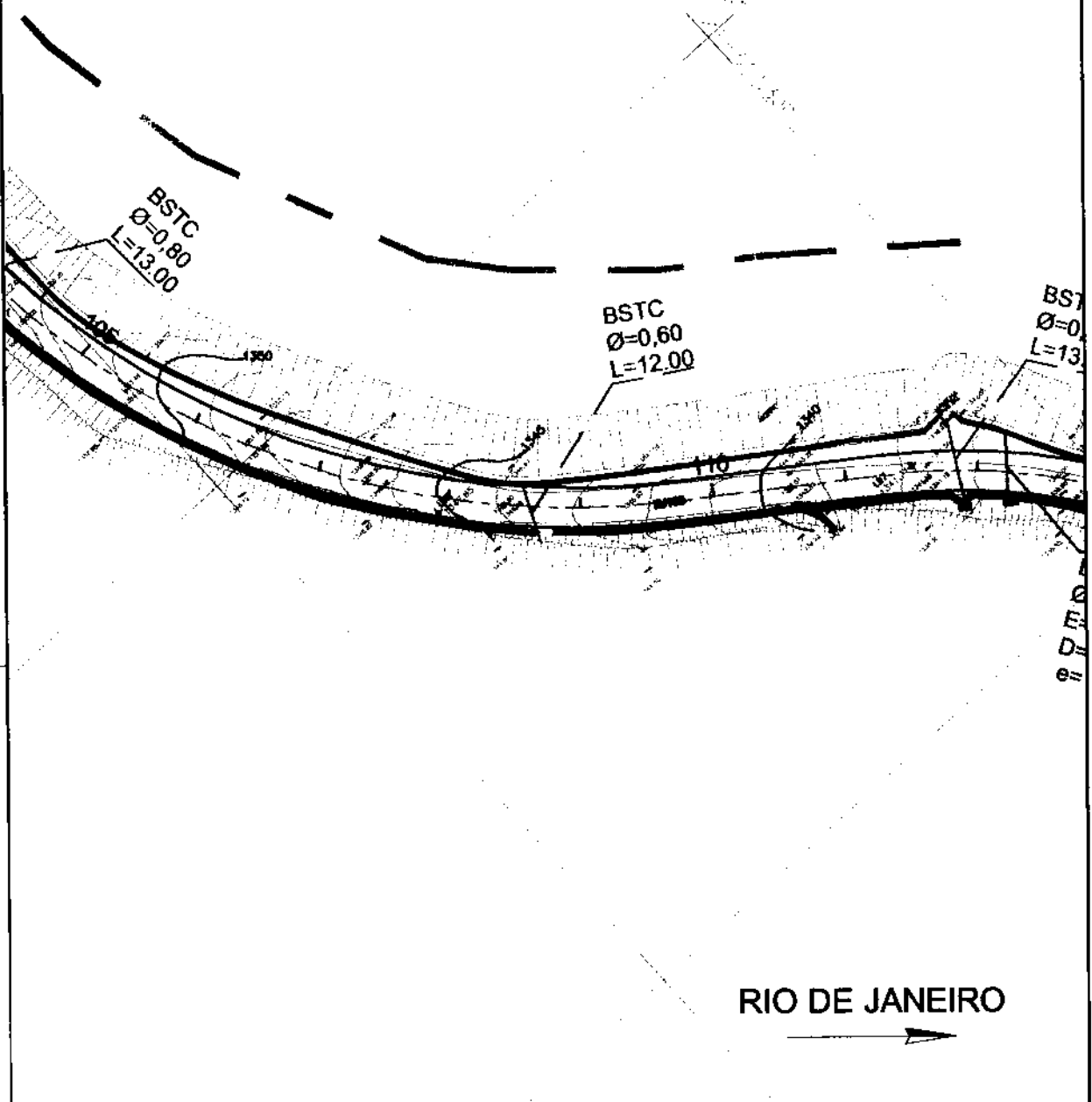
ESCALA:
 H1:1000/V1:100

Nº DO DESENHO:

REV.:



Folha 60
 Processo 3037/08
 Assunto ↓



AIOR	PIOT	
1000	1000	
255	255	0.10
253	253	0.10
252	252	0.10
246	246	0.50
240	240	0.50
130	130	0.30
80	80	0.25
61	61	0.10
41	7	0.01
32	32	0.30
23	23	0.30
10	10	0.10
9	7	0.80
8	7	1.00
7	7	0.10
6	7	0.05
5	5	0.25
4	7	0.20
3	7	0.40
2	7	0.30
1	7	0.10

COLOS	RELA	WIDTH
1	7	0.10
2	7	0.30
3	7	0.40
4	7	0.20
5	5	0.25
6	7	0.05
7	7	0.10
8	7	1.00
9	7	0.80
10	10	0.10
11	23	0.30
12	32	0.30
13	41	0.01
14	61	0.10
15	80	0.25
16	130	0.30
17	240	0.50
18	246	0.50
19	252	0.10
20	253	0.10
21	255	0.10
22	1000	

RIO DE JANEIRO
 →

DER - RJ

DATA:
 FEVEREIRO/2008

ESCALA:
 H1:1000/V1:100

FUNDAÇÃO DER - RJ

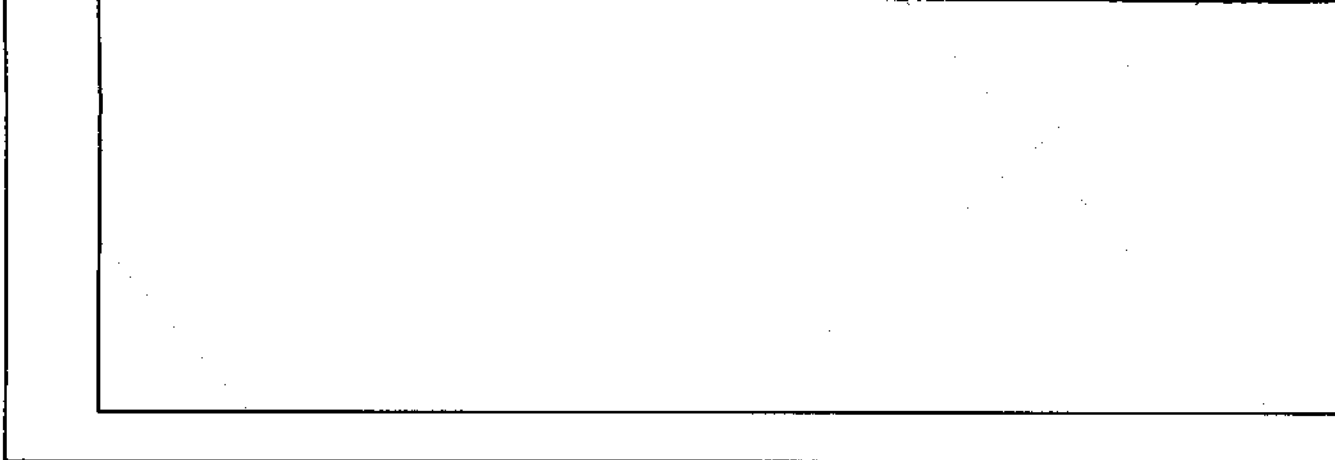
RODOVIA RJ-165
 TRECHO: PARATI - CUNHA
 MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS

PROJETO BÁSICO

N° DO DESENHO:

FOLHA:
03/13

REV.:

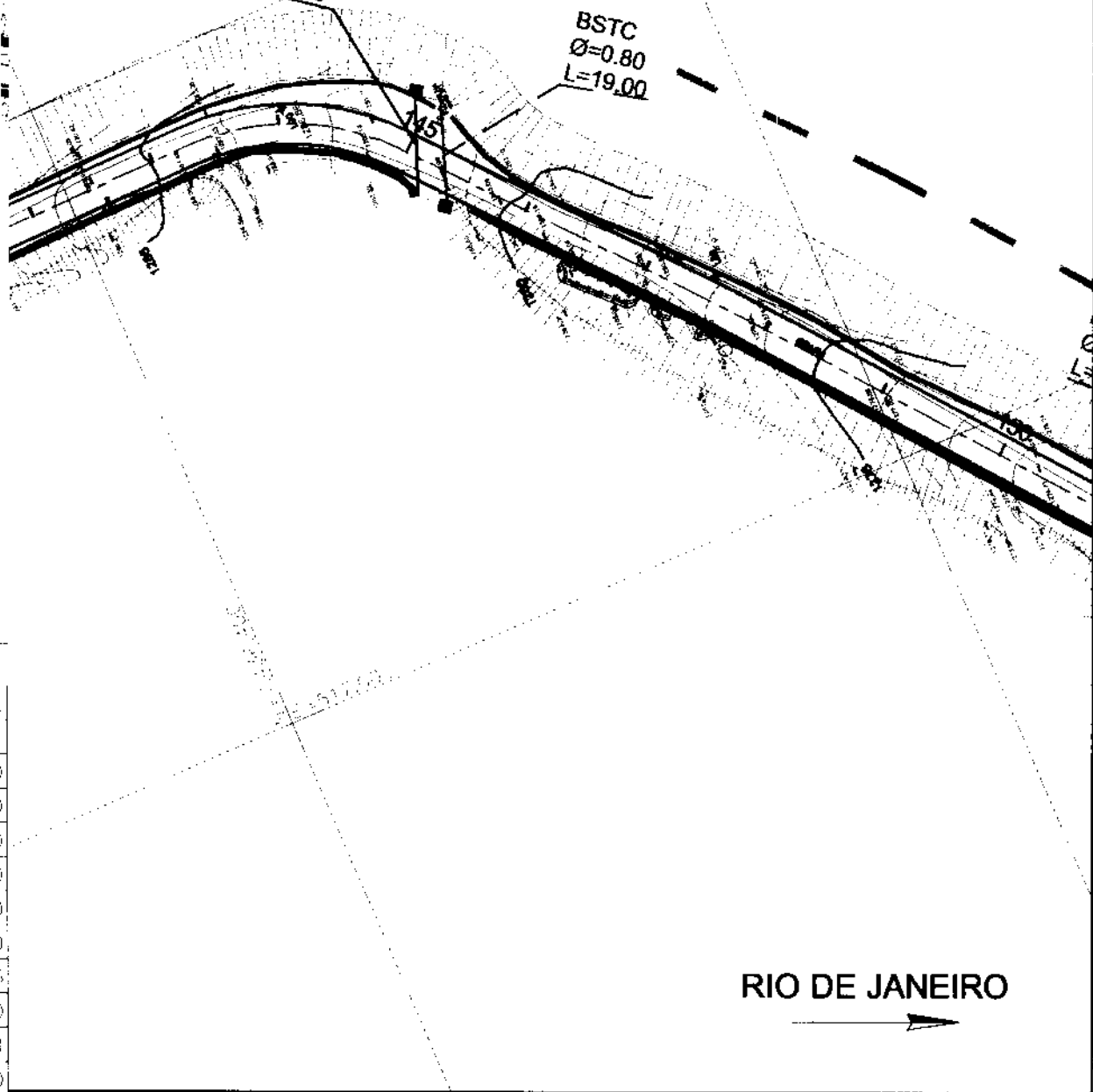


Folha 01
 Processo 3037108
 Assinatura [Signature]

BSTC
 $\phi=1.00$
 $E=15.00$
 $D=4.00$
 $e=30^\circ$

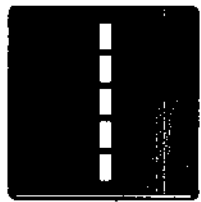


BSTC
 $\phi=0.80$
 $L=19.00$



RIO DE JANEIRO

FATOR PLOT.		
1000	1000	
255	255	0.10
253	253	0.10
252	252	0.10
246	246	0.30
240	240	0.30
130	130	0.30
80	80	0.25
61	61	0.10
41	41	0.01
32	32	0.30
23	23	0.30
10	10	0.10
9	7	0.80
8	7	1.00
7	7	0.10
6	7	0.05
5	5	0.25
4	7	0.20
3	7	0.40
2	7	0.30
1	7	0.10



DER - RJ

FUNDAÇÃO DER - RJ

RODOVIA RJ-165
 TRECHO: PARATI - CUNHA
 MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS

PROJETO BÁSICO

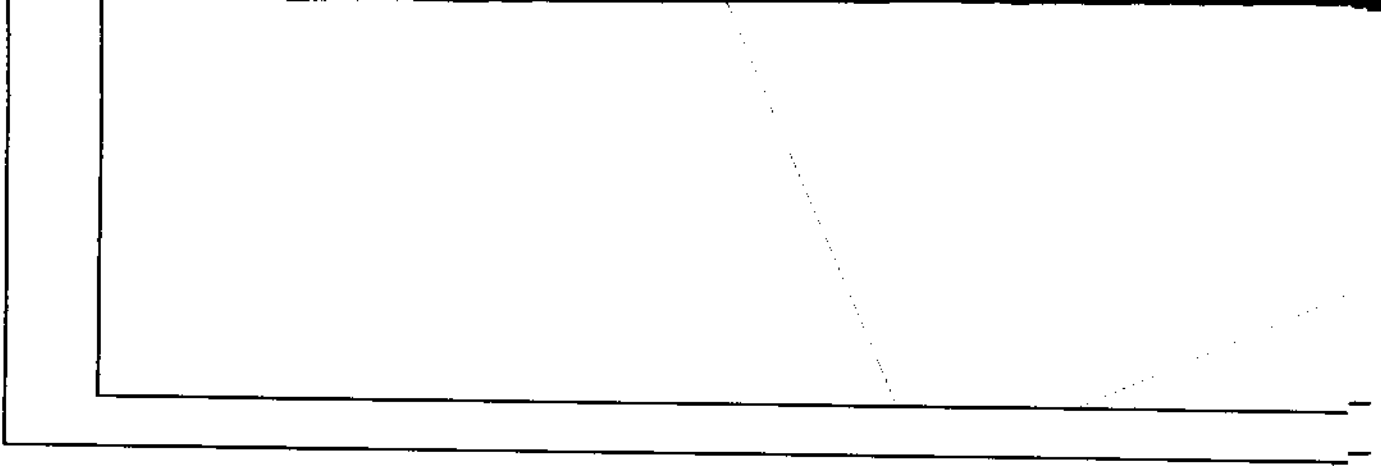
DATA:
 FEVEREIRO/2008

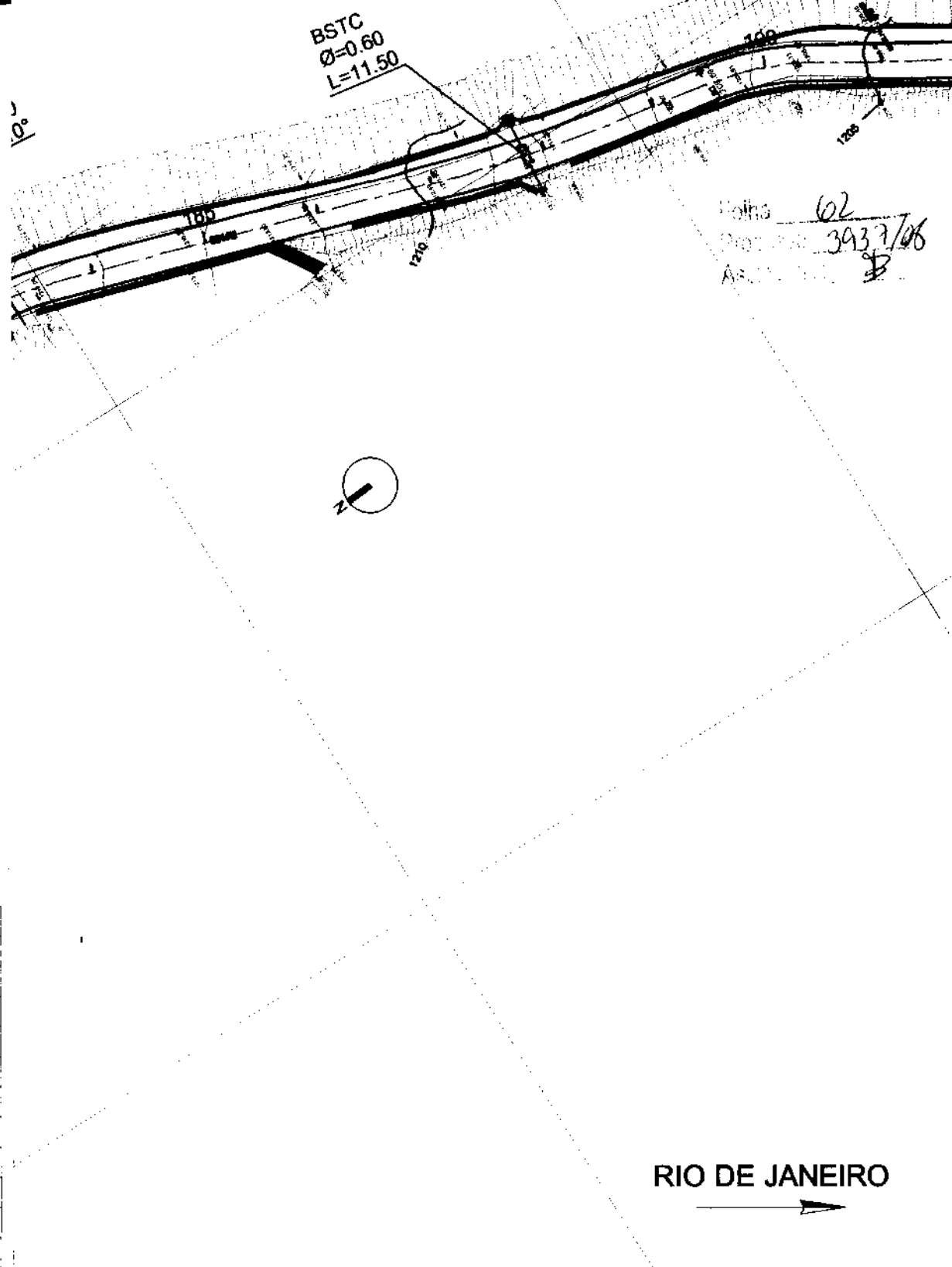
FOLHA:
04/13

ESCALA:
 H1:1000/V1:100

Nº DO DESENHO:

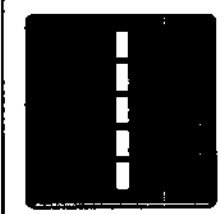
REV.:





FAIXA PL 01		
1000	1000	
255	255	0.10
253	253	0.10
252	252	0.10
246	246	0.30
130	130	0.30
80	80	0.25
61	61	0.10
41	7	0.01
32	32	0.30
23	23	0.30
10	10	0.10
9	7	0.80
8	7	1.00
7	7	0.10
6	7	0.05
5	5	0.25
4	7	0.20
3	7	0.40
2	7	0.30
1	7	0.10
COLOR	PEN	W/D/H

RIO DE JANEIRO



FUNDAÇÃO DER - RJ

RODOVIA RJ-165
TRECHO: PARATI - CUNHA
MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS

PROJETO BÁSICO

DATA:
FEVEREIRO/2008

FOLHA:
05/13

ESCALA:
H1:1000/V1:100

Nº DO DESENHO:

REV.:

11/11/11

11/11/11

11/11/11

11/11/11

11/11/11

11/11/11

11/11/11

11/11/11

11/11/11

11/11/11

11/11/11

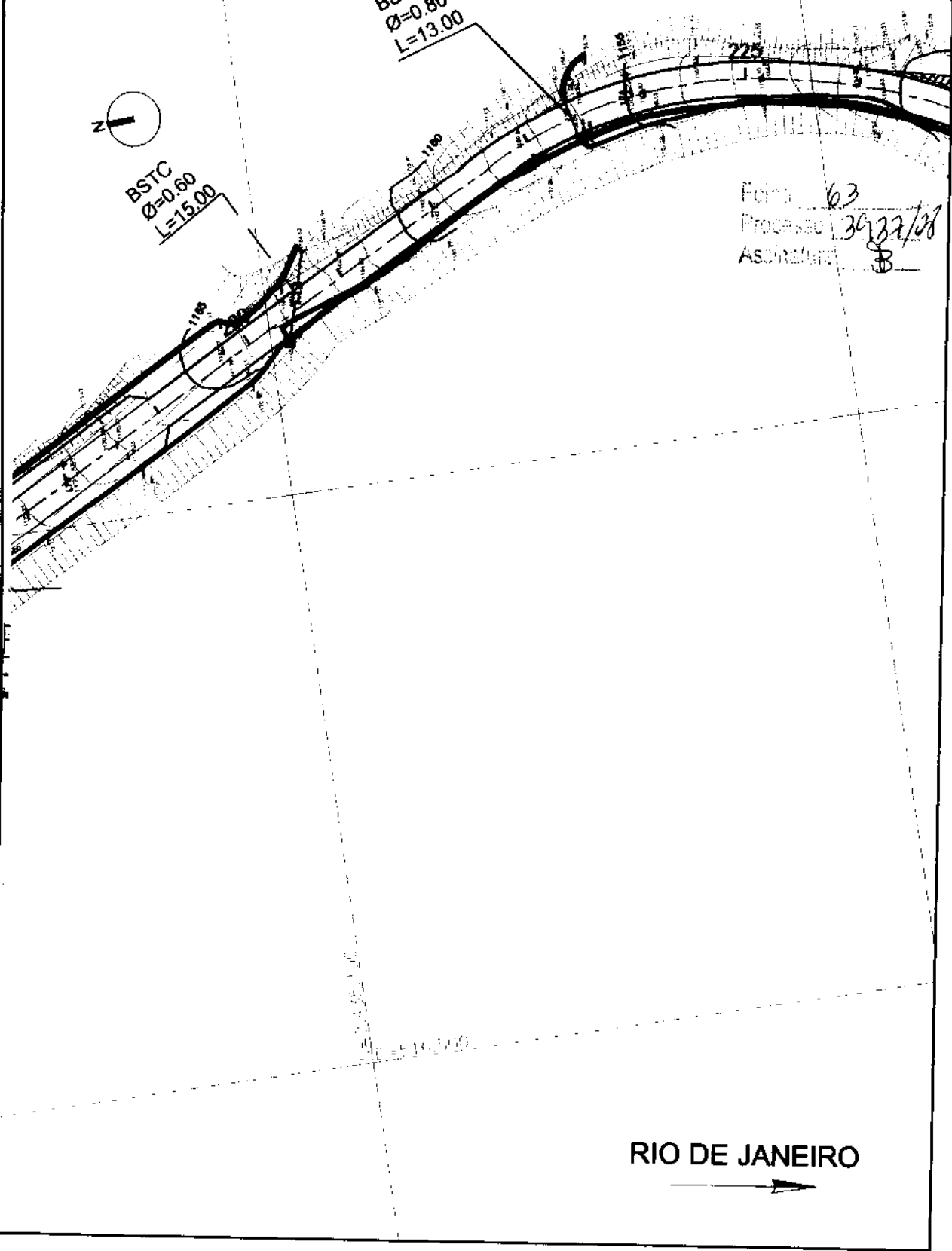
11/11/11

11/11/11

11/11/11

11/11/11

11/11/11



Fern 63
 Processo 36/32/08
 Assinatura B

55	255	0.10
53	253	0.10
51	251	0.10
48	248	0.30
47	247	0.30
30	130	0.30
80	60	0.25
61	61	0.10
41	7	0.01
32	32	0.30
23	23	0.60
10	10	0.10
9	7	0.80
8	7	1.00
7	7	0.10
6	7	0.05
5	5	0.25
4	7	0.20
3	7	0.40
2	7	0.30
1	7	0.10

RIO DE JANEIRO
 →



DER - RJ

FUNDAÇÃO DER - RJ

RODOVIA RJ-165
 TRECHO: PARATI - CUNHA
 MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS

PROJETO BÁSICO

DATA:
 FEVEREIRO/2008

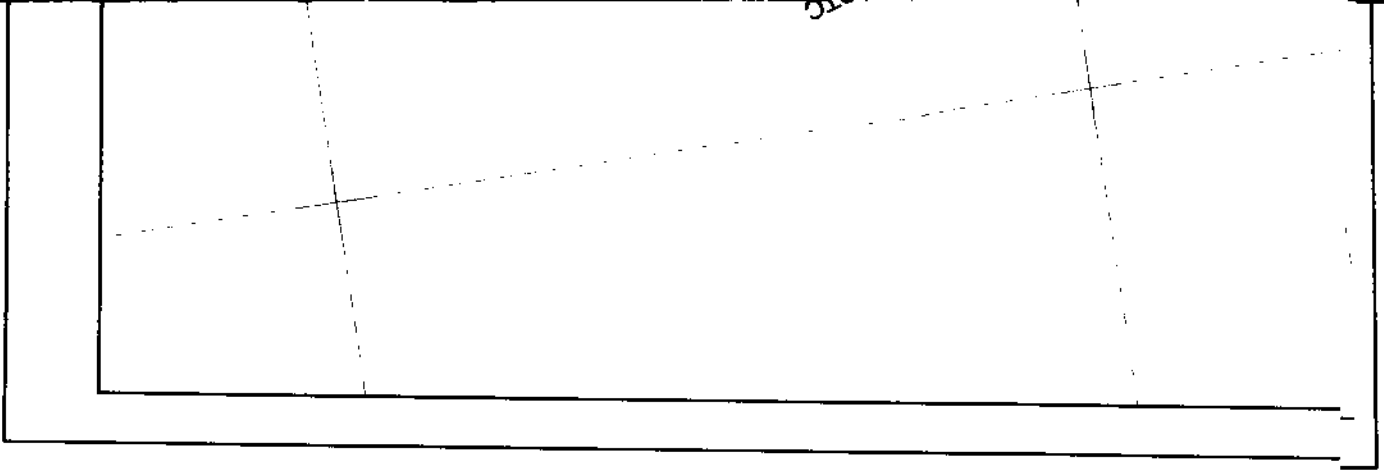
ESCALA:
 H1:1000/V1:100

Nº DO DESENHO:

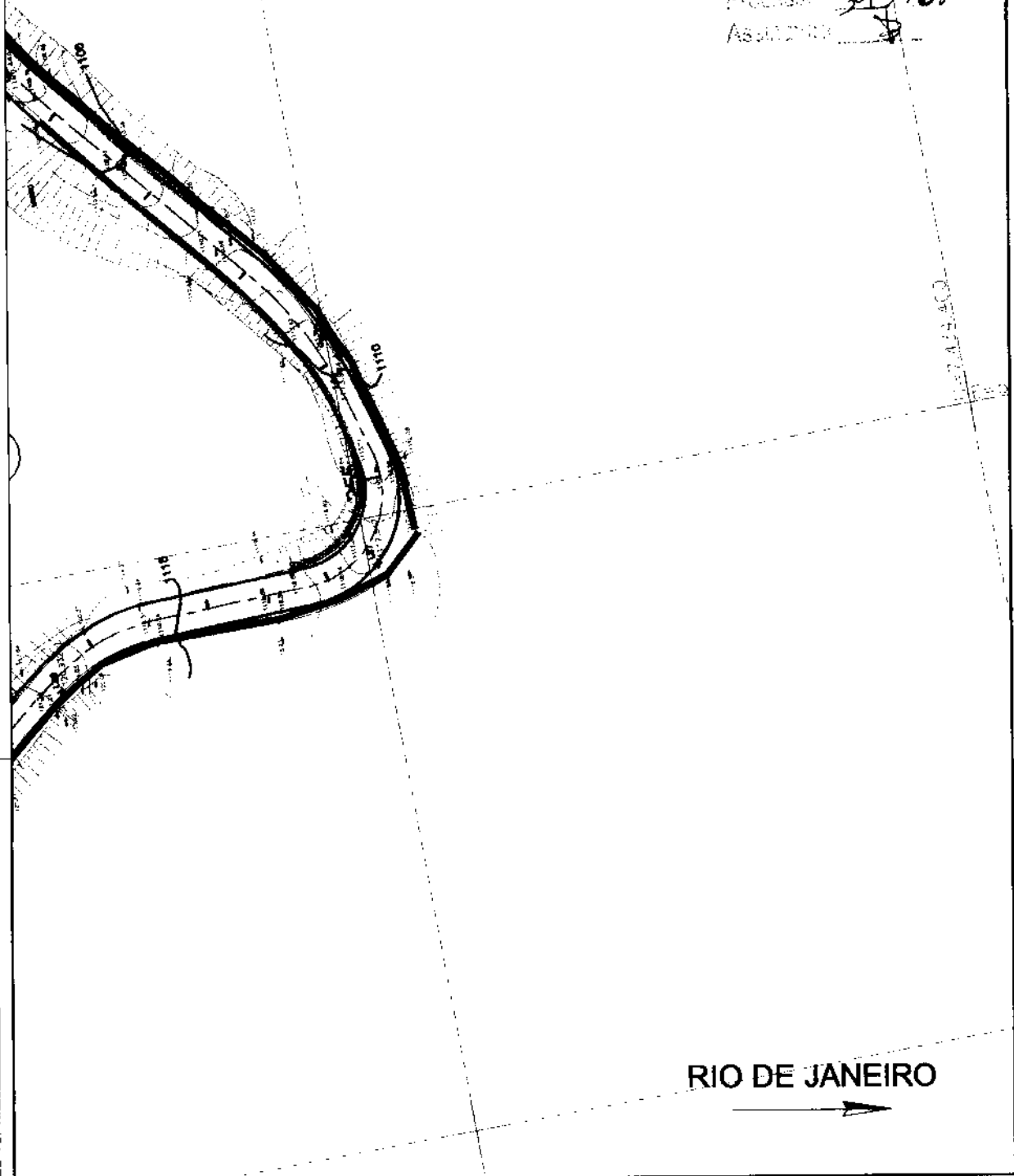
FOLHA:
06/13

REV.:

10




Folha: 04
 Processo: 3937/08
 Assinatura: [assinatura]



FAIXA PLOT.		1000:1000	
25	25	0.10	
25	25	0.10	
15	25	0.10	
48	48	0.30	
6	40	0.30	
130	130	0.30	
80	80	0.25	
61	61	0.10	
41	7	0.01	
37	37	0.30	
23	23	0.30	
10	10	0.10	
9	7	0.80	
8	7	1.00	
7	7	0.10	
6	7	0.05	
5	5	0.25	
4	7	0.20	
3	7	0.40	
2	7	0.30	
1	7	0.10	
COLOS	PER.	WIDTH	

RIO DE JANEIRO



DER - RJ

DATA:
FEVEREIRO/2008

ESCALA:
H1:1000/V1:100

FUNDAÇÃO DER - RJ

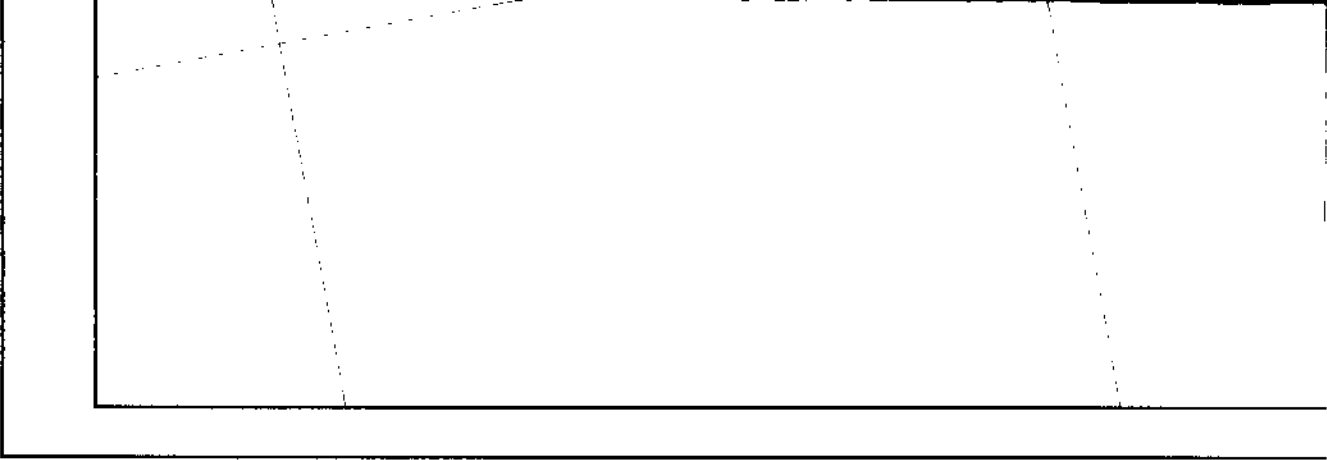
RODOVIA RJ-165
 TRECHO: PARATI - CUNHA
 MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS

PROJETO BÁSICO

Nº DO DESENHO:

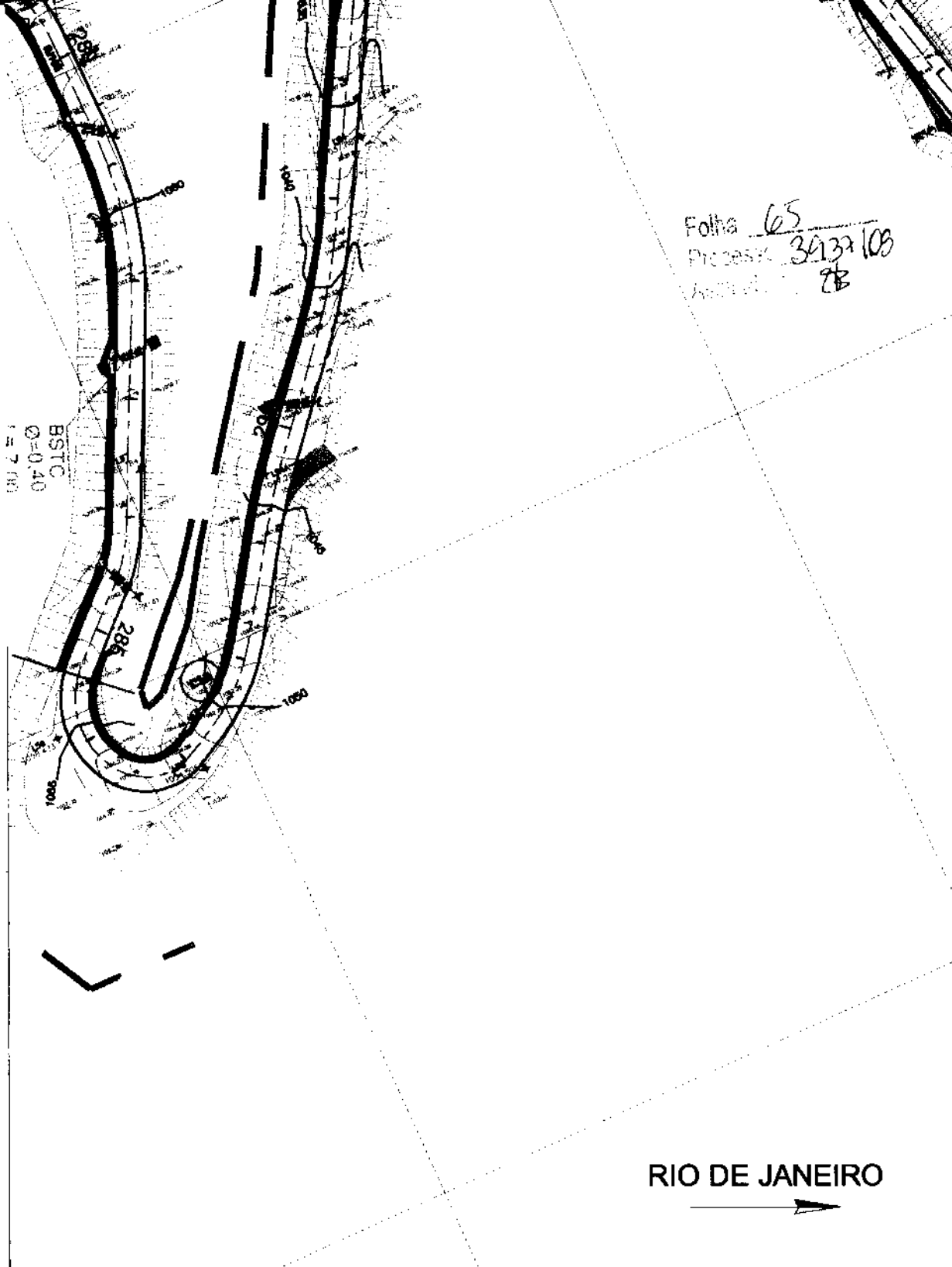
FOLHA:
07/13

REV.:



1

2



FATOR PLOT.		
1000	1000	
255	255	0.10
253	253	0.10
252	252	0.10
246	246	0.30
240	240	0.30
130	130	0.30
80	80	0.25
61	61	0.10
47	47	0.01
32	32	0.30
23	23	0.30
10	10	0.10
9	7	0.80
8	7	1.00
7	7	0.10
6	7	0.05
5	5	0.25
4	7	0.20
3	7	0.40
2	7	0.30
1	7	0.10
1	1	
0	0	
0	0	



DER - RJ

FUNDAÇÃO DER - RJ

RODOVIA RJ-165
TRECHO: PARATI - CUNHA
MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS

PROJETO BÁSICO

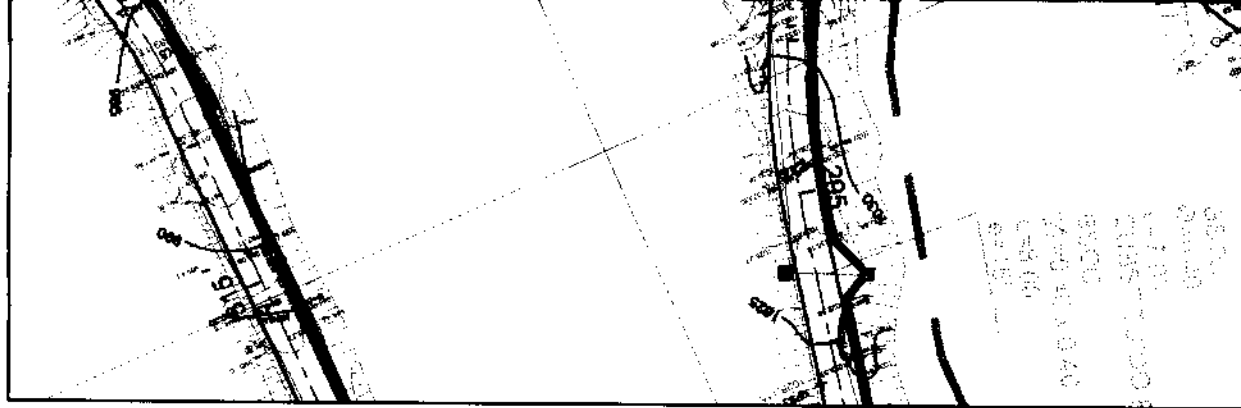
DATA:
FEVEREIRO/2008

ESCALA:
H1:1000/V1:100

Nº DO DESENHO:

FOLHA:
08/13

REV.:



4

●

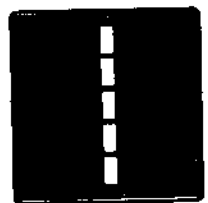
Folha 66
 Projeto 3437/08
 Assin. B.



PROJ. DER - RJ
 2008

FATOR PLOT.		
1000:1000		
255	255	0.10
253	253	0.10
252	252	0.10
248	248	0.30
240	240	0.30
130	130	0.30
80	80	0.25
61	61	0.10
41	7	0.01
32	32	0.30
23	23	0.30
10	10	0.10
9	7	0.80
8	7	1.00
7	7	0.10
6	7	0.05
5	5	0.25
4	7	0.20
3	7	0.40
2	7	0.30
1	7	0.10

RIO DE JANEIRO



DER - RJ

FUNDAÇÃO DER - RJ

RODOVIA RJ-165
 TRECHO: PARATI - CUNHA
 MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS

PROJETO BÁSICO

DATA:
 FEVEREIRO/2008

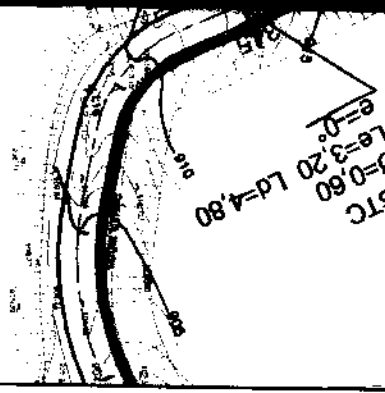
ESCALA:
 H1:1000/V1:100

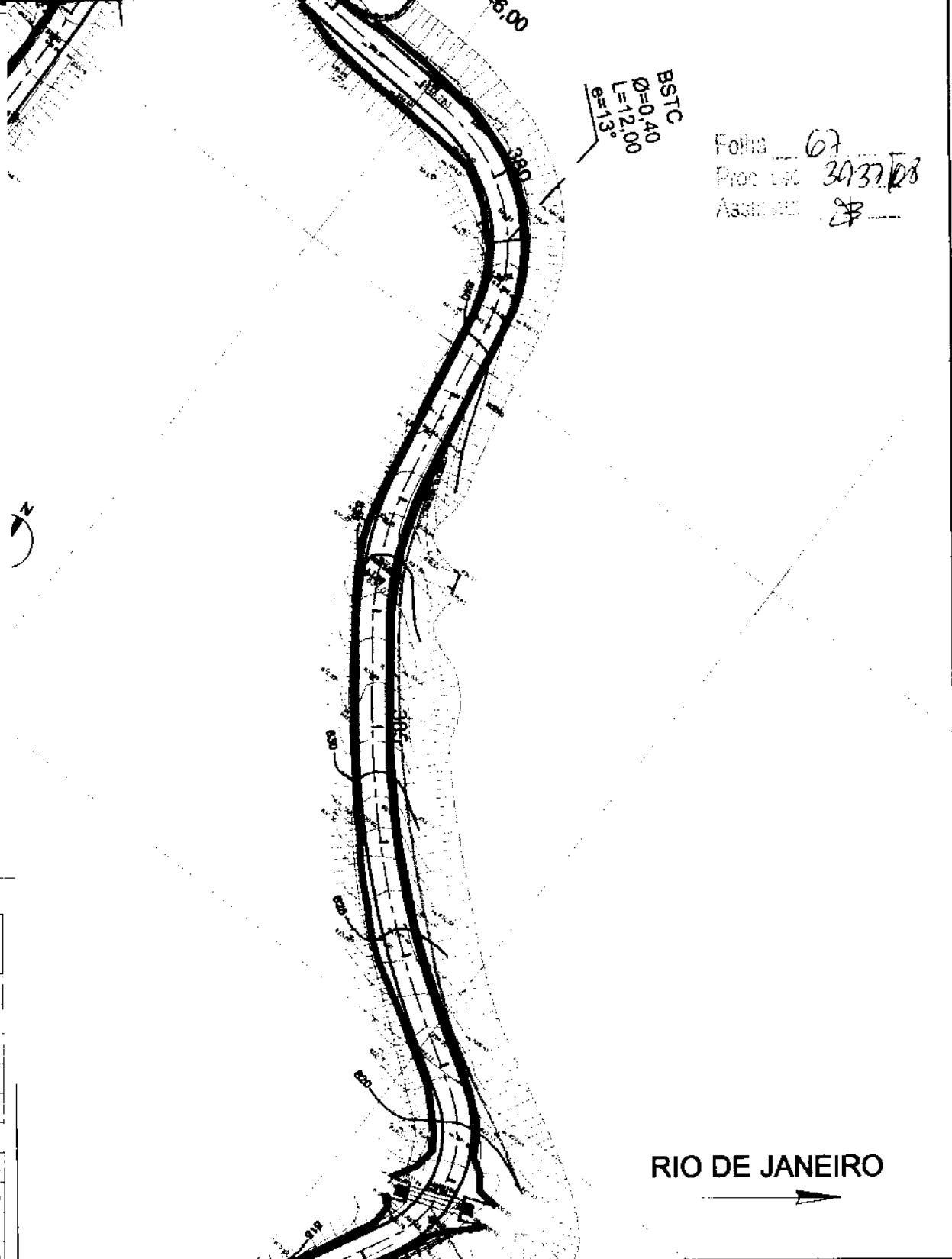
Nº DO DESENHO:

FOLHA:
09/13

REV.:

BSTC
 $\phi=0.60$
 $L_e=3.20$
 $L_d=4.80$
 $e=0.0$






BSTC
 Ø=0,40
 L=12,00
 e=13

Folha 07
 Proc. 3937/08
 Assinatura [Signature]

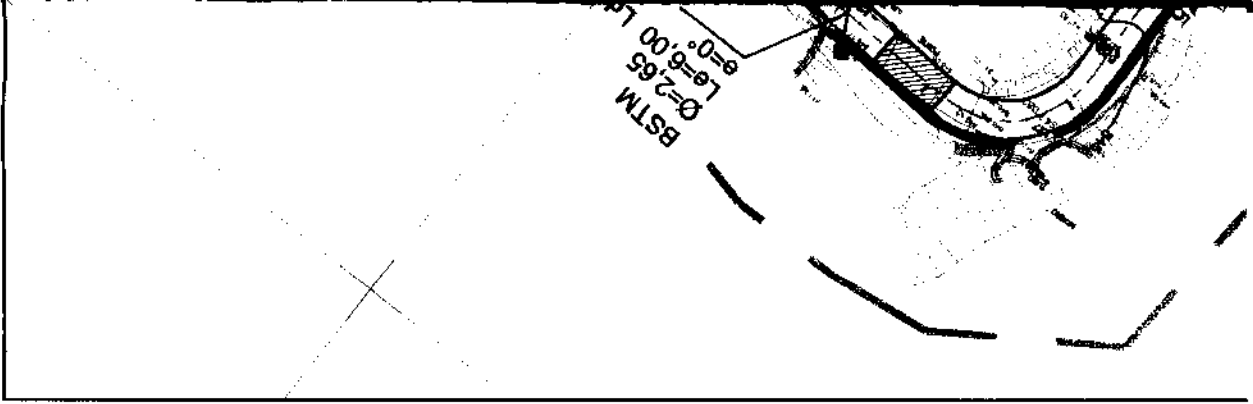
FAIXA	PLTOL.
1000	1000
255	255 0.10
253	253 0.10
252	252 0.10
246	246 0.30
24	24 0.30
130	130 0.30
80	80 0.25
61	61 0.10
41	41 0.01
32	32 0.30
23	23 0.30
10	10 0.10
9	7 0.80
8	7 1.00
7	7 0.10
6	7 0.05
5	5 0.25
4	7 0.20
3	7 0.40
2	7 0.30
1	7 0.10

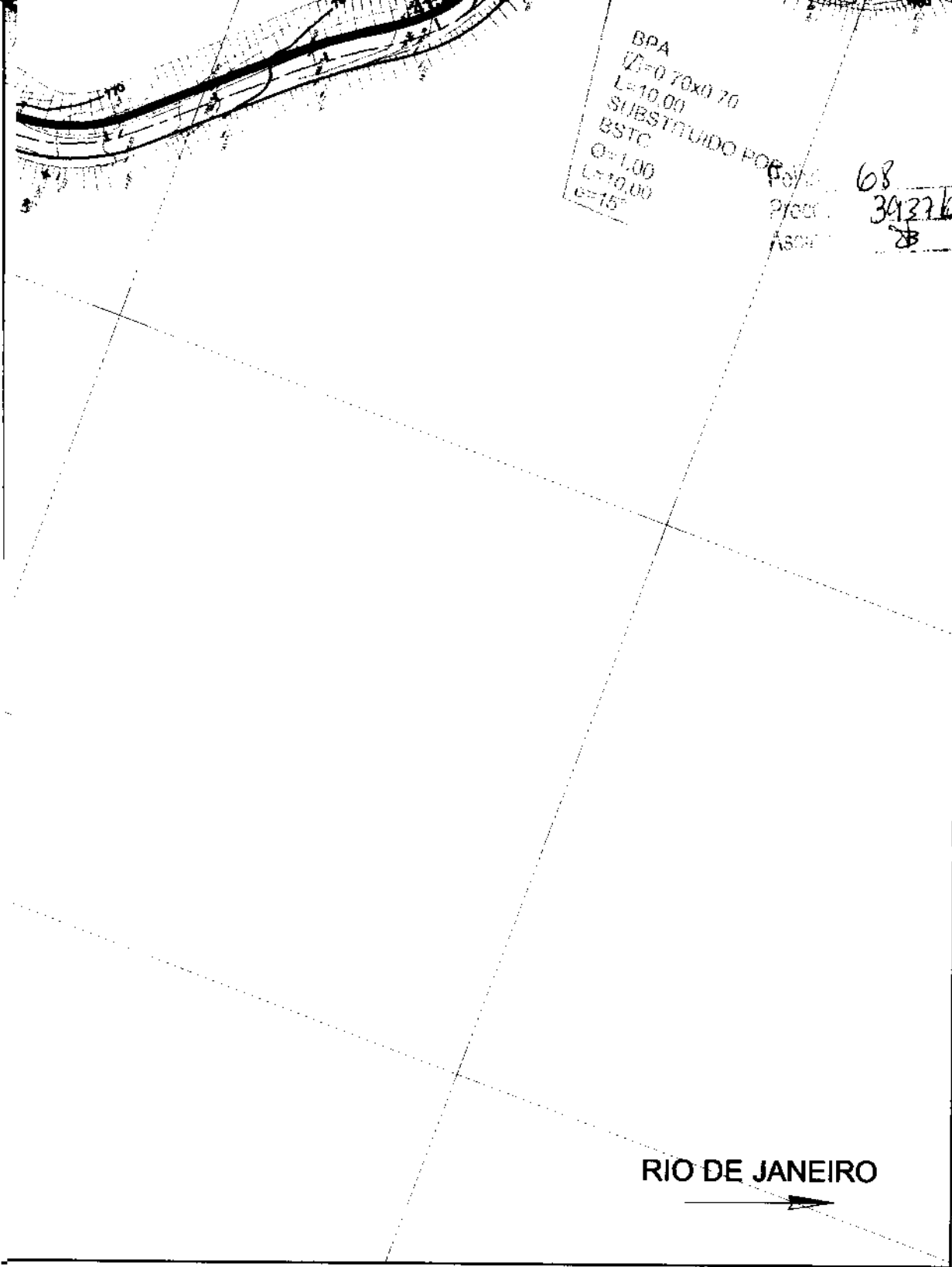
COLOP	PEN	W DTH
1	7	0.10
2	7	0.30
3	7	0.40
4	7	0.20
5	5	0.25
6	7	0.05
7	7	0.10
8	7	1.00
9	7	0.80
10	10	0.10
23	23	0.30
32	32	0.30
41	41	0.01
61	61	0.10
80	80	0.25
130	130	0.30
24	24	0.30
246	246	0.30
252	252	0.10
253	253	0.10
255	255	0.10
1000	1000	

RIO DE JANEIRO
 →

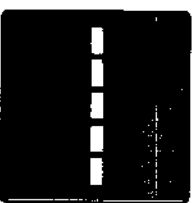
 DER - RJ	FUNDAÇÃO DER - RJ		
	RODOVIA RJ-165 TRECHO: PARATI - CUNHA MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS		
DATA: FEVEREIRO/2008	PROJETO BÁSICO		FOLHA: 10/13
ESCALA: H1:1000/V1:100	N° DO DESENHO:		REV.:

BSTM
D=2.65
L=6.00
e=0.00





FAIXA	FLORA	
1000	1000	
255	255	0.10
247	253	0.10
252	252	0.10
246	246	0.30
240	240	0.30
130	130	0.50
80	80	0.25
61	61	0.10
41	7	0.01
32	32	0.30
23	23	0.30
10	10	0.10
9	7	0.80
8	7	1.00
7	7	0.10
6	7	0.05
5	5	0.25
4	7	0.20
3	7	0.40
2	7	0.30
1	7	0.10
CO. CP	107	W17H



DER - RJ

DATA:
FEVEREIRO/2008

ESCALA:
H1:1000/V1:100

FUNDAÇÃO DER - RJ

RODOVIA RJ-165
TRECHO: PARATI - CUNHA
MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS

PROJETO BÁSICO

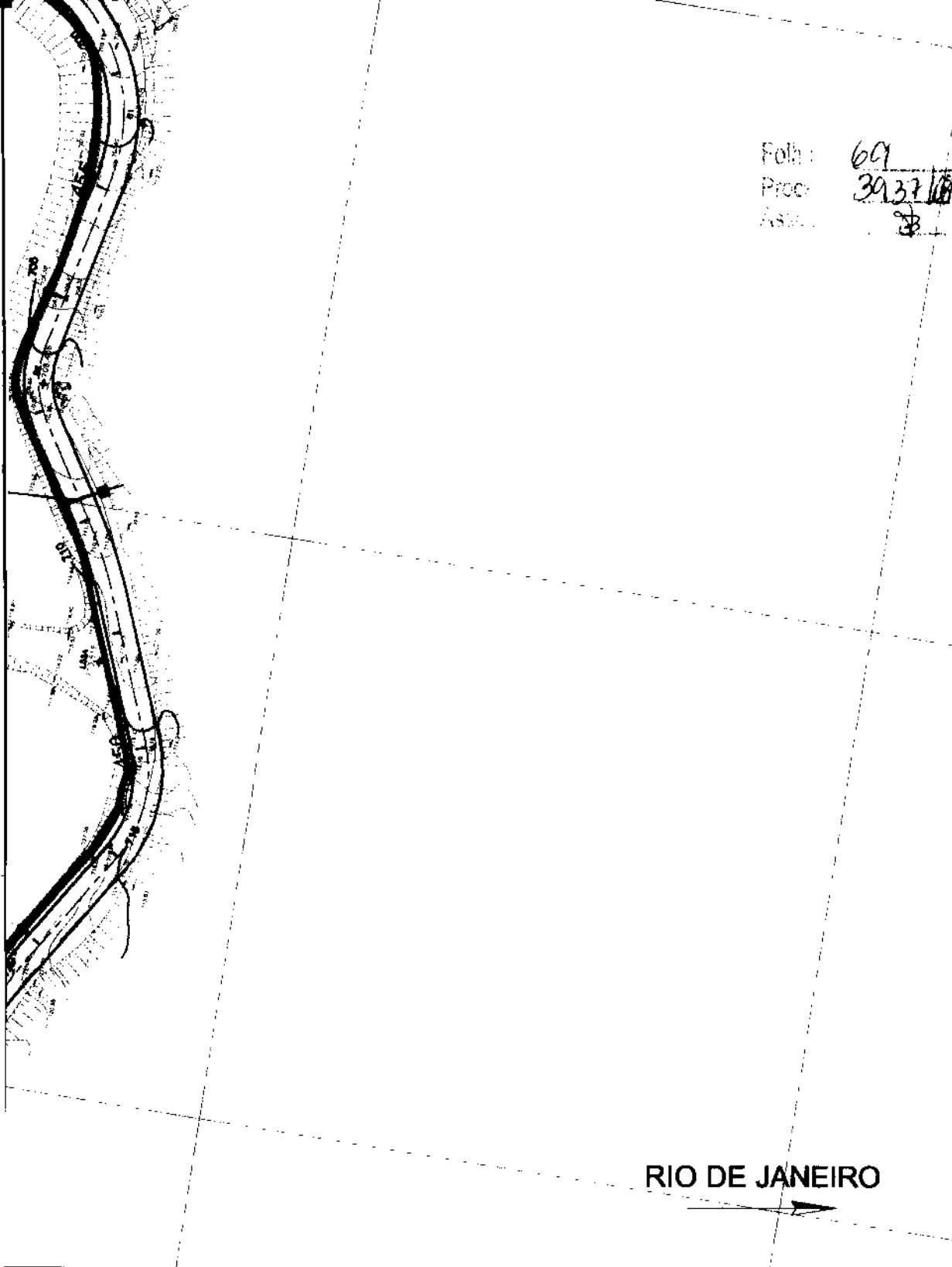
Nº DO DESENHO:

FOLHA:
11/13

REV.:



Folha: 609
 Proc: 3937/10
 Ass: [Signature]



RIO DE JANEIRO

FATOR PLOT.		
1000:1000		
255	255	0.10
253	253	0.10
252	252	0.10
146	146	0.30
24	40	0.30
130	130	0.30
80	80	0.25
61	61	0.10
41	7	0.01
32	32	0.30
23	23	0.30
10	10	0.10
9	7	0.30
8	7	1.00
7	7	0.10
6	7	0.05
5	5	0.25
4	7	0.20
3	7	0.40
2	7	0.30
1	7	0.10
COLOC	PCN	WIDTH

DER - RJ

DATA:
FEVEREIRO/2008

ESCALA:
H1:1000/V1:100

FUNDAÇÃO DER - RJ

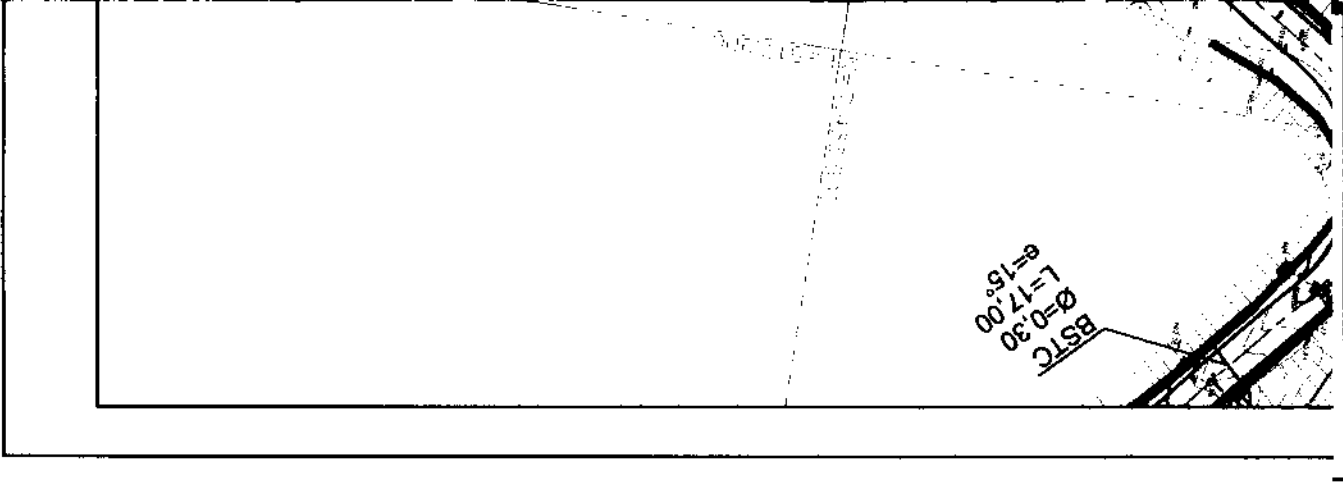
RODOVIA RJ-165
 TRECHO: PARATI - CUNHA
 MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS

PROJETO BÁSICO

Nº DO DESENHO:

FOLHA:
12/13

REV.:

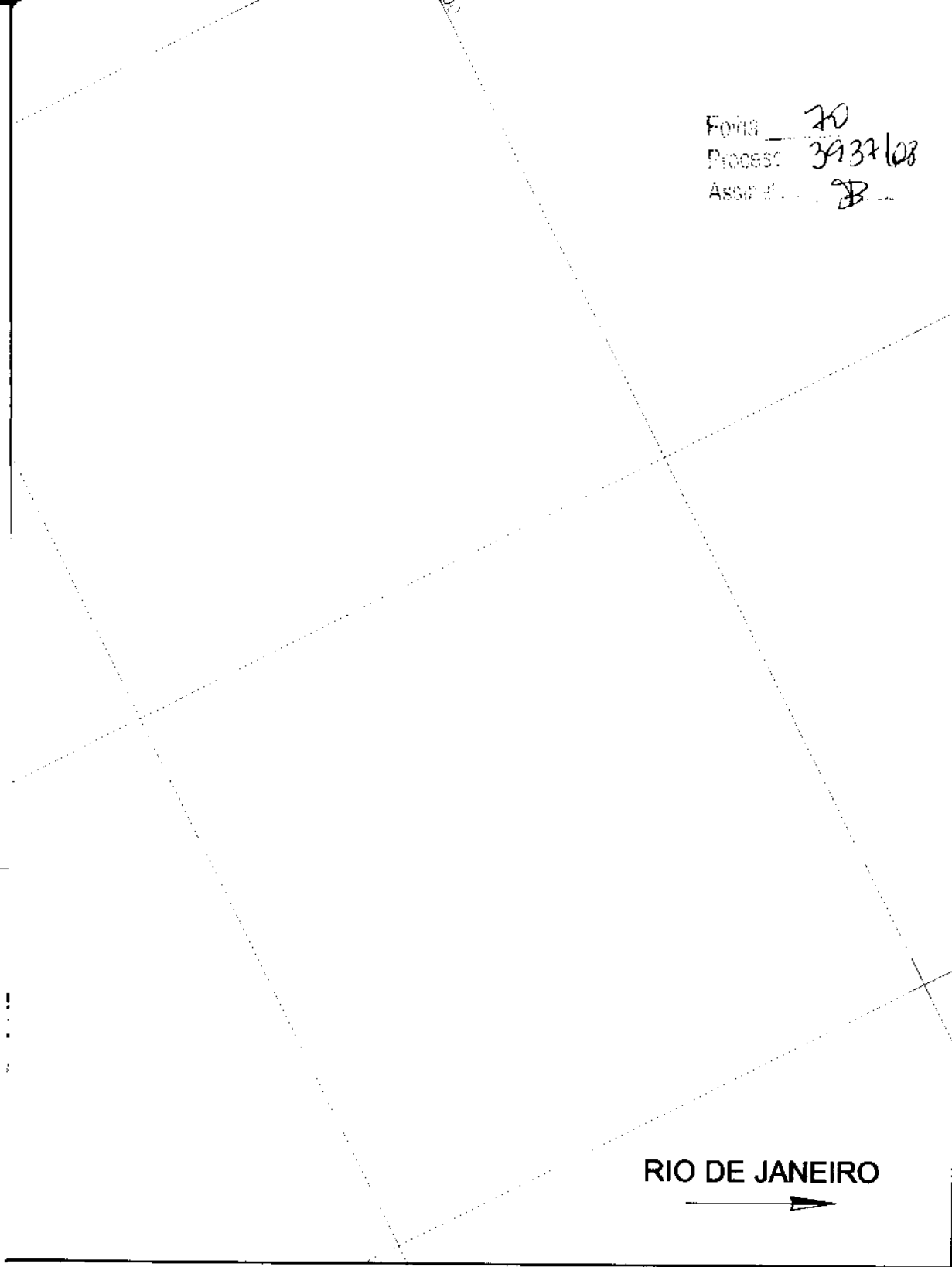


BSTC
L=17.00
ø=15

Folia 20
 Processo 3937/08
 Assin. B

MAIOR PLOT.		
1000:1000		
355	250	0.10
355	250	0.10
359	250	0.10
346	245	0.30
340	130	0.30
80	80	0.25
61	61	0.10
41	7	0.01
32	32	0.30
23	33	0.30
10	10	0.10
9	7	0.80
8	7	1.00
7	7	0.10
6	7	0.05
5	5	0.25
4	7	0.20
3	7	0.40
2	7	0.30
1	7	0.10

COLOR
 REV.
 WIDTH



RIO DE JANEIRO
 →

DER - RJ

DATA:
 FEVEREIRO/2008

ESCALA:
 H1:1000/V1:100

FUNDAÇÃO DER - RJ

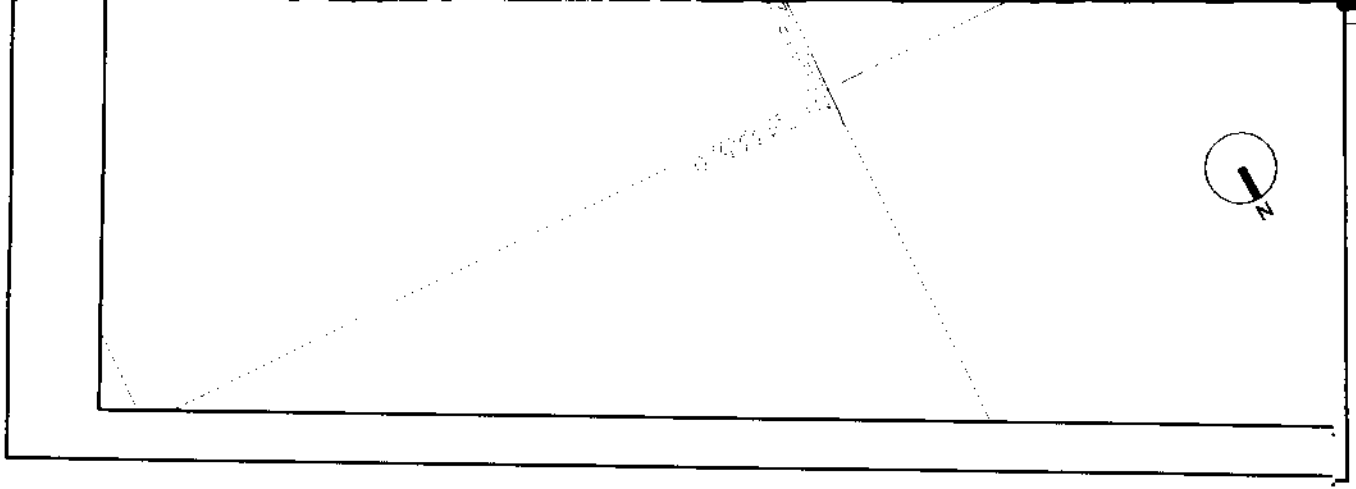
RODOVIA RJ-165
 TRECHO: PARATI - CUNHA
 MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS

PROJETO BÁSICO

Nº DO DESENHO:

FOLHA:
13/13

REV.:





Folha 21
Processo 3937/08
Assinatura: B

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

Relatório de Vistoria nº 40/2008– COTRA/CGTMO/DILIC

Ao Coordenador de Licenciamento de Transportes
Eugênio Pio Costa

Vistoria técnica à rodovia RJ-165, Estrada Parque Paraty-Cunha, trecho no interior do Parque Nacional da Serra da Bocaina (PNSB), com extensão de 9,7km, realizada nos dias 11 e 12/06/08.

DOS FATOS

1. Trata-se de empreendimento da Fundação DER-RJ para a pavimentação da rodovia estadual RJ-165 – Estrada Paraty-Cunha – no trecho de 9,7km que atravessa o Parque Nacional da Serra da Bocaina.
2. Em 26/07/07, este Instituto recebeu fax do DER-RJ comunicando sobre a tramitação, na FEEMA/RJ (E-07/201.147/97), de processo de licenciamento ambiental para o projeto em questão.
3. Em julho de 2007 e em abril de 2008, por meio dos Ofícios nº 191/2007 – COTRA/CGTMO/DILIC e nº 308/2008 – CGTMO/DILIC, respectivamente, o DER foi informado que, por se tratar de projeto que intercepta Unidade de Conservação de domínio da União, o IBAMA é o órgão ambiental competente para a realização desse licenciamento específico. Sendo assim, solicitou-se dessa fundação a apresentação de requerimento de licença ao IBAMA, para avaliação e devida condução do processo de licenciamento ambiental.
4. Tendo em vista manifestação favorável e, ainda, solicitação do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (Ofício nº 221/2008 – DIREP/ICMBio) para viabilizar as condições para a continuidade desse projeto, realizou-se vistoria técnica ao local, nos dias 11 e 12 de junho de 2008, com o objetivo de se elaborar Termo de Referência objetivo e direcionado, definindo-se os estudos ambientais necessários para a análise de viabilidade deste empreendimento.
5. A referida vistoria contou com técnicos do IBAMA, do ICMBio, do IPHAN, da Fundação DER-RJ. Também acompanharam a Procuradora-Chefe da SUPES/IBAMA/RJ e o Senhor Secretário de Meio Ambiente da Prefeitura Municipal de Paraty.

B
9

EM BRANCO

DA REUNIÃO DE PLANEJAMENTO DA VISTORIA

6. Anteriormente à realização da vistoria técnica, os envolvidos tiveram a oportunidade de colocar seus posicionamentos e percepções acerca da pavimentação da rodovia estadual RJ-165, no trecho que intercepta o Parque Nacional da Serra da Bocaina.

7. O Secretário de Meio Ambiente do Município de Paraty expôs que o projeto de pavimentação da Paraty/RJ - Cunha/SP é um anseio antigo da população dos dois municípios. Esclareceu que a rodovia foi implantada no ano de 1953, portanto, anteriormente à criação do PNSB (Decreto nº 68.172, de 04 de fevereiro de 1971). Ressaltou que a rodovia encontra-se pavimentada fora do PARNA, nos dois estados.

8. Segundo a Procuradora-Chefe da PFE/IBAMA, existe processo sob análise na SUPES/IBAMA/RJ, onde constam dois instrumentos judiciais específicos sobre a obra pretendida: Interdito Proibitório e Ação Civil Pública. Devido ao Interdito Proibitório, impetrado pelo IBDF junto ao Ministério Público à época, a obra de pavimentação foi, e ainda se encontra, embargada. A Ação Civil Pública, por sua vez, foi anulada pela justiça por não ter se configurado o fato (pavimentação) causador do dano reclamado, uma vez que a obra no interior do PNSB já havia sido interditada anteriormente à ação.

9. Devido a isso e a outros fatos relacionados (Plano de Manejo do PNSB e Bioma Mata Atlântica e necessidade de publicidade do projeto), a Procuradora entendeu a elaboração de Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA como sendo necessária para o licenciamento ambiental, exigido para este caso. Esse mesmo entendimento foi ratificado por nós, enquanto representantes da área de licenciamento ambiental do IBAMA.

10. Do ponto de vista técnico, manifestamos entendimento de que a estrada, pelas características do leito atual e pelas rampas acentuadas, funciona como um “canal de drenagem” e, portanto, promove impactos indesejáveis no interior do PNSB. Manifestamos, ainda, entendimento de que a condução do licenciamento ambiental dessa rodovia deve estar em plena consonância com o Plano de Manejo da Unidade de Conservação.

11. Segundo o Secretário de Meio Ambiente de Paraty, a estrada foi se degradando por indefinição de competência gestora: com a criação do PARNA Serra da Bocaina, o DER-RJ abandonou sua gestão e as ações da Prefeitura de Paraty não foram e nem são eficazes para mantê-la trafegável. Ressalta-se que desde sua criação, as intervenções na localidade são fiscalizadas pelo PARNA.

12. A gestão da estrada no interior do parque é um fator que preocupou a todos os envolvidos no processo e, caso o projeto de pavimentação venha a ser aprovado e concluído, será necessária uma definição clara das atribuições de cada órgão quanto à manutenção, controle, responsabilidades no caso de acidentes, fiscalização, entre outros.

13. Além disso, para a Prefeitura de Paraty, a estrada, no estado em que se encontra, configura um problema social, pois a população desse município necessita fazer tratamento de hemodiálise em Cunha/SP e o trajeto, sem pavimentação e em má conservação, dificulta esse deslocamento. Contudo, há de se ressaltar que para o Ministério Público, segundo entendimento da Procuradora, esse fato não contribuiria para que a pavimentação da estrada fosse considerada como de interesse público, pois o município de Paraty deveria munir a cidade de condições para atender às necessidades (saúde, educação, entre outros) de sua população residente.

~~4~~
7

EM BRANCO

14. Nesta oportunidade, o representante do PARNA (Francisco Livino) esclareceu que o projeto é de interesse do ICMBio, desde que sejam previstas condições como: a implantação de guaritas para controle de entrada e saída; velocidade reduzida no interior do parque; tráfego somente durante o dia; controle de usuários; entre outras. Ressaltou que a pavimentação (sob controle) contribuirá para melhorias estruturais e de gestão do parque, o qual poderá viabilizar uma fiscalização mais efetiva.

15. A representante do IPHAN destacou que o trecho da estrada que atravessa o PNSB cruza o sítio arqueológico definido como "Caminho do Ouro", o qual deverá ter tratamento diferenciado e monitorado por arqueólogos caso a pavimentação venha a ser aprovada e implementada. Pelo fato desse caminho no interior do parque ser paralelo, em grande parte de sua extensão, à Estrada Paraty-Cunha, a representante do IPHAN manifestou preocupação de que o aumento do tráfego, possibilitado com a pavimentação do trecho, poderá vir a causar danos ao sítio.

DA VISTORIA

16. A vistoria foi realizada percorrendo-se o trecho no sentido de Cunha/SP para Paraty/RJ – estaca 0+0,00 à estaca 468+13,12, e utilizando-se GPS de navegação e câmera fotográfica. Nesse procedimento, procurou-se observar os pontos notáveis da rodovia (declividades das rampas, comprimento crítico, curvas, situação de taludes, cursos hídricos, indícios de processos erosivos provocados por escoamento superficial), comparando-os com as proposições constantes no Projeto Básico de Engenharia apresentado pelo DER-RJ.

17. As drenagens e as intervenções consideradas mais impactantes (corte, aterro, muros de contenção) foram os itens que suscitaram uma maior preocupação técnica por parte do IBAMA nesta vistoria. Fora isso, ressalta-se que o tipo de pavimentação proposto (CBUQ adicionado de borracha) deve ser objeto de avaliação específica no âmbito do processo de licenciamento ambiental, com participação do ICMBio, assim como as medidas de controle ambiental adequadas à execução das obras e à operação da rodovia.

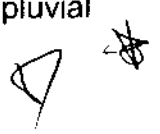
18. A pavimentação prevista pretende conferir à estrada uma categoria de Estrada-Parque, até hoje não regulamentada no âmbito federal. Por ser uma experiência piloto, deverá abranger meios de controle e monitoramento tanto para a execução das obras como para a sua operação propriamente dita.

19. Na Foto 01 (Ponto 01), a uma altura de aproximadamente 1.500 metros do nível do mar, tem-se o limite inicial do Parque Nacional da Serra da Bocaina, próximo à divisa dos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro. O projeto de pavimentação inicia-se nesse ponto (estaca 0+0,00), sendo prevista para esse local também a instalação do portal principal de entrada no parque, e, ainda, guaritas para o controle de acesso, bem como de alojamento funcional e centro de visitantes.


20. Registra-se o entendimento de que todas as estruturas administrativas e de apoio necessárias para o PNSB devem ser incorporadas ao projeto da pavimentação da Estrada Paraty-Cunha.

21. Na estaca 52+10 (Ponto 02 – Foto 02) está prevista uma pequena retificação à direita. Percebe-se a presença apenas de vegetação arbustiva no local, para a qual, se identificada necessidade de supressão.

22. Entre as estacas 112 (Ponto 03 – Foto 03) e 115, têm-se pontos críticos para a drenagem da estrada, motivo pelo qual o projeto deverá ser preciso e cauteloso quando da definição das estruturas para a captação e direcionamento do fluxo pluvial



EM BRANCO

Ponto 24
Plano 3937/08
Assinatura 

dessa região. Nas fotos 04 e 05 (Ponto 04) podem ser observados os danos causados pela ausência de uma drenagem eficiente.

23. Na estaca 162+10 (Ponto 05 – Foto 06), está previsto um ajuste nas estruturas de drenagem existentes.

24. Documento apresentado pelo ICMBio – “Subprograma de Sustentabilidade da Estrada Paraty-Cunha” – descreve não ser necessária a implantação de estruturas de drenagem nos cortes, contudo, por uma avaliação inicial e constatações em campo (Foto 07), essas estruturas de drenagem mostram-se necessárias para manter a estabilidade e evitar a ocorrência de processos erosivos no futuro. O Projeto Básico apresentado pelo DER-RJ prevê a existência dessas estruturas, sendo necessário, portanto, haver uma adequação nas limitações constantes no Plano de Manejo do parque.

25. Outra observação importante refere-se ao fato do subprograma apresentado considerar apenas a opção de pavimento rígido como opção de pavimentação. Destaca-se, no entanto que esse documento, datado de 1998, não foi plenamente incorporado ao Plano de Manejo do PNSB, o qual não apresenta clareza quanto à possibilidade de pavimentação da rodovia em referência.

26. Na estaca 200+10 (Ponto 06 - Foto 08) a Estrada Paraty-Cunha cruza o “Caminho do Ouro”, sítio arqueológico no interior do PNSB mapeado pelo IPHAN. Nesse local, o projeto básico de engenharia deverá estar em consonância aos procedimentos e normas legais existentes para a preservação de área considerada patrimônio histórico nacional, a saber: Portaria IPHAN nº 07/88, Portaria IPHAN nº 230/02 e Lei nº 3.924/61. Além disso, há de ser observado o Plano de Gestão elaborado para a candidatura de Paraty a patrimônio mundial, que prevê, entre as medidas legais e propostas de proteção para o “Caminho de Ouro”, uma Portaria do ICMBio/IBAMA específica para regulamentar a concessão da implementação da infraestrutura operacional para proteção, visitação pública e educação ambiental e cultural na área de ação específica desse caminho, que inclui a RJ-165 e o trecho no interior do Parque Nacional.

27. Na estaca 217+10 (Ponto 07 – Foto 09), está prevista uma estrutura de proteção/contenção para a sarjeta, na base do morro.

28. A obra prevista para a pavimentação da estrada, de acordo com o Projeto Básico de Engenharia, é dividida em três trechos assim definidos:

- Trecho 01 – Estaca 0 à 255 (Largura total da pista – 6,00m);
- Trecho 02 – Estaca 255 à 261 (“L” – $5,0 < L < 6,0$ m); e
- Trecho 03 – Estaca 261 à 468+13,12 (“L” – 5,00 m).

29. Em campo, registrou-se o início do segundo segmento na estaca 252+10 (Ponto 08).

30. Na estaca 275+10 (Ponto 09 – Foto 10) a rodovia se dispõe em região de escarpa, com afloramento rochoso à direita e despenhadeiro à esquerda, já sendo observados pontos de instabilidade geotécnica, demandando especial cuidado quando da implementação do projeto. Nesse ponto há previsão de corte em material de terceira categoria (rocha), possivelmente a frio em função das características do local, e muro de arrimo. Ressalta-se que quaisquer metodologias utilizadas em intervenções semelhantes a essa deverão ter autorização prévia da gestão do parque. Não foram observados indivíduos arbóreos no local; há presença somente de espécies arbustivas.

31. Ainda em relação à instabilidade geotécnica, foi constatado início de escorregamento nas proximidades da estaca 280+00 (foto 11), fato que indica a necessidade de obras de contenção em alguns pontos da rodovia.



EM BRANCO

32. Na estaca 303 (Ponto 10 – Foto 12), está previsto um muro de contenção, mas em campo essa solução não se mostrou justificável, sendo possível abrir a pista de rolamento e aproveitar o espaço existente na curva.

33. Na estaca 377+10 (Ponto 14 – Foto 13), existe uma interferência em corpo d'água, devendo haver intervenção na atual ponte. No lado esquerdo da foto 14 (lado direito sentido SP/RJ), observa-se fragmento de vegetação que deverá ser atingida pelo projeto.

34. Na seqüência de pontos vistoriados até o final do projeto, foram observadas, especificamente, as estruturas de drenagem propostas pelo DER-RJ:

- Na estaca 390+10 (Ponto 15 – Foto 14), estão previstos um bueiro e um dissipador de energia, ambos localizados na saída de uma curva;
- Da estaca 394 à 397, o projeto prevê estruturas de drenagem em ambos os lados da estrada, bem como implantação de muro de contenção (Ponto 16 – Foto 15, no sentido RJ-SP);
- Na estaca 417+10 (Ponto 17 – Foto 16, sentido RJ-SP), há um ponto de convergência das estruturas de drenagens;
- Entre as estacas 460+10 e 465+10, último trecho de pavimentação, há a última convergência de drenagem prevista no projeto (Ponto 18 – Foto 17, sentido RJ-SP).

35. Ressalta-se que os tratamentos em rocha, as contenções previstas e as supressões de cobertura vegetal e de poucos indivíduos arbóreos, necessários ao projeto de pavimentação da Estrada Paraty-Cunha, deverão ser efetuados segundo as diretrizes definidas pelo PARNA da Serra da Bocaina. O mesmo ocorre para os locais onde haverá necessidade de revegetação.

36. Os pontos 19 e 20 (Foto 18, sentido RJ-SP) registram o ponto final do projeto de pavimentação da estrada.

37. Na foto 19 (Ponto 012), local fora do projeto de pavimentação, está prevista a implantação de um pátio de manobras para ônibus e caminhões, sendo, portanto, o último ponto de acesso para esses veículos. Será necessária a implantação de um limitador de altura para impedir esse tipo de tráfego no interior do PNSB. Neste local também é provável que seja instalada base para o Batalhão Florestal, para ajudar no controle de acesso ao parque.

38. Finalizando o processo de vistoria técnica, foi realizada uma reunião, na Prefeitura Municipal de Paraty, com representantes do IBAMA, ICMBio, DER-RJ, Secretaria de Meio Ambiente do Município, IPHAN e do Comitê de Candidatura de Paraty a Patrimônio Mundial. A ata da reunião encontra-se no Anexo V deste relatório. Dentre os pontos discutidos, destacam-se:

- Prioridade do projeto no âmbito dos órgãos envolvidos;
- Aspectos jurídicos: existência de dois processos judiciais em análise na PFE/IBAMA - Interdito Proibitório e Ação Civil Pública;
- Imprescindível que haja o licenciamento realizado pelo IBAMA, com definição do estudo ambiental necessário para avaliação de viabilidade do empreendimento;
- Necessidade de revisão do Plano de Manejo do PNSB;
- Necessidade de detalhamento do tipo de pavimento e das estruturas de drenagem previstos no projeto básico de engenharia;
- Pavimentação da estrada: ambientalmente irá diminuir o impacto no meio físico; socialmente poderá levar a um aumento no número de ocupações no interior do parque, caso não haja um controle efetivo. Quanto a este ponto, destacou-se a



importância da realização de um cadastramento das posses registradas e ocupações existentes, quando da realização do estudo ambiental;

- Observância aos aspectos legais e administrativos: Plano de Manejo do PNSB; IPHAN – Portarias n°s 07/88 e 230/02 e Lei n° 3924/61; e Plano de Gestão para a candidatura do município de Paraty a patrimônio mundial;
- O projeto de pavimentação deve vir acompanhado de um plano de operacionalização, visando mitigar os impactos advindos da pavimentação da estrada. Entre as ações previstas neste plano deve ser prevista a elaboração de Portaria do DER-RJ, com as limitações de uso da estrada no interior do PNSB;
- Definição de um plano de ação, com as respectivas responsabilidades e prazos a serem cumpridos para viabilizar o processo de licenciamento ambiental.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

39. A vistoria foi realizada com êxito, permitindo identificar que as intervenções pretendidas devem ser objeto de licenciamento ambiental junto ao IBAMA, bem como fornecendo os subsídios técnicos necessários à definição de minuta do Termo de Referência para o empreendimento, conforme consta do Anexo VI deste relatório.

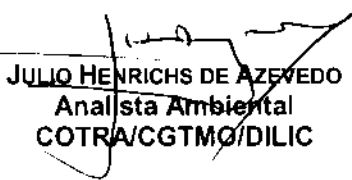
40. Considerando as características do projeto (experiência piloto na implantação de uma Estrada Parque); as preocupações ambientais (passivos existentes na rodovia por problemas de drenagem, ocupações); as características técnicas do projeto (tipo de pavimento e drenagem, em especial); a região em que se insere o empreendimento (relevo montanhoso e escarpas, Unidade de Conservação de domínio da União – Parque Nacional da Serra da Bocaina e Bioma Mata Atlântica); as características sociais (uso da estrada para deslocamento da população; ocupações e posses); e os aspectos jurídicos (Interdito Proibitório e Ação Civil Pública); entendemos, s.m.j., que os procedimentos de análise de viabilidade do empreendimento devem ser embasados na elaboração de Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA.

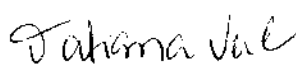
41. Assim, conforme acordado na reunião realizada em Paraty/RJ, no dia 12.6.2008, e cuja cópia da ata integra o anexo 5 deste Relatório, a citada minuta do TR deverá ser encaminhada ao ICMBio, ao DER-RJ, ao IPHAN, a Prefeitura Municipal de Paraty e à Procuradoria Federal Especializada junto à SUPES/IBAMA/RJ, para os ajustes que se fizerem necessários, visando a adequação, tanto técnica quanto jurídica, das especificações solicitadas.

42. Aproveitamos para esclarecer que ainda não foi instaurado processo de licenciamento ambiental da rodovia Paraty-Cunha no âmbito deste Instituto, cabendo ao empreendedor (DER-RJ) requerer tal procedimento.

43. Esse é o Relatório que submetemos a apreciação de Vossa Senhoria.

Em 19 de junho de 2008.


JULIO HENRICHS DE AZEVEDO
Analista Ambiental
COTRA/CGTMO/DILIC


TATIANA VEIL DE SOUZA
Analista Ambiental
COTRA/CGTMO/DILIC

EM BRANCO



Anexo I
Registro Fotográfico

27
3937/08
B



Foto 1 (sentido SP-RJ) - Estaca 0+0,00 (Ponto 01). Limite do PNSB. Início do projeto de pavimentação. Divisa SP/RJ.



Foto 2 (sentido SP-RJ) - Estaca 52+10 (Ponto 02). Será necessária uma retificação do traçado à direita. Vegetação arbustiva.



Foto 03 (sentido RJ-SP) - Estaca 112 (Ponto 03). Local crítico para a drenagem da estrada.



Foto 04 - Danos visíveis causados pela ausência de drenagem eficiente na estrada.

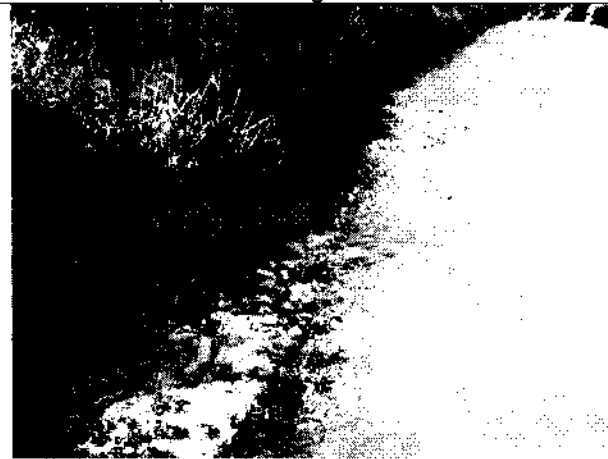


Foto 05 (sentido RJ-SP) - Estrada sem pavimentação funcionando como canal de drenagem. (Ponto 04)



Foto 06 - Estaca 162+10 (Ponto 05). Ajuste no canal de drenagem.

5
B

EM BRANCO

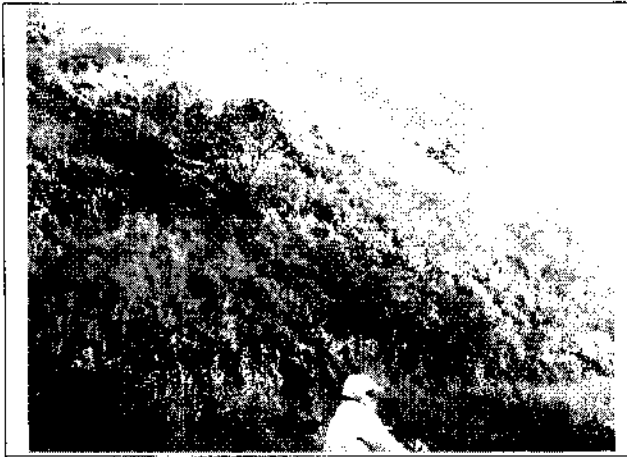


Foto 07 – Morro no interior do PNSB onde será necessária a implantação de valetas de drenagem.



Foto 08 (sentido SP-RJ) – Estaca 200+10 (Ponto 06). Ponto de cruzamento entre a Estrada Paraty-Cunha e o sítio arqueológico “Caminho do Ouro”.



Foto 09 - Estaca 217+10 (Ponto 07). Local a ser instalada estrutura para contenção/proteção para a sarjeta, na base do morro.



Foto 10 (sentido SP-RJ) – Estaca 275+10. Ponto estreito da estrada, onde está prevista uma largura de pista entre cinco e seis metros. (Ponto 09)



Foto 11 – Estaca 280. Escorregamento de terra.



Foto 12 (sentido RJ-SP) - Estaca 303 (Ponto 10). Previsão de instalação de muro de contenção.

~~B~~

7

EM BRANCO



Foto 13 (sentido RJ-SP) - Estaca 377+10 (Ponto 14) Interferência em corpo d'água. Necessidade de alargamento de ponte.



Foto 14 - Estaca 390+10 (Ponto 15). Previsão de instalação de um bueiro e dissipador de energia.



Foto 15 (sentido RJ-SP)- Estaca 394+10 (Ponto 16). Previsão de estruturas de drenagem em ambos os lados da estrada.



Foto 16 (sentido RJ-SP)- Estaca 417+10 (Ponto 17). Ponto de convergência de estruturas de drenagem.



Foto 17 (sentido RJ-SP)- Estaca 465+10 (Ponto 18). Último ponto de convergência de estruturas de drenagem, previsto no projeto.



Foto 18 (sentido RJ-SP)- (Pontos 19 e 20). Início do trecho a ser pavimentado. Local a ser instalada guarita de entrada.

7

\$

EM BRANCO



Folha 80
Processo 3931/08
Assinatura 98



Foto 19 (sentido RJ-SP)- (Ponto 12). Último ponto de acesso para ônibus e caminhões. Pátio de manobras para esses veículos.

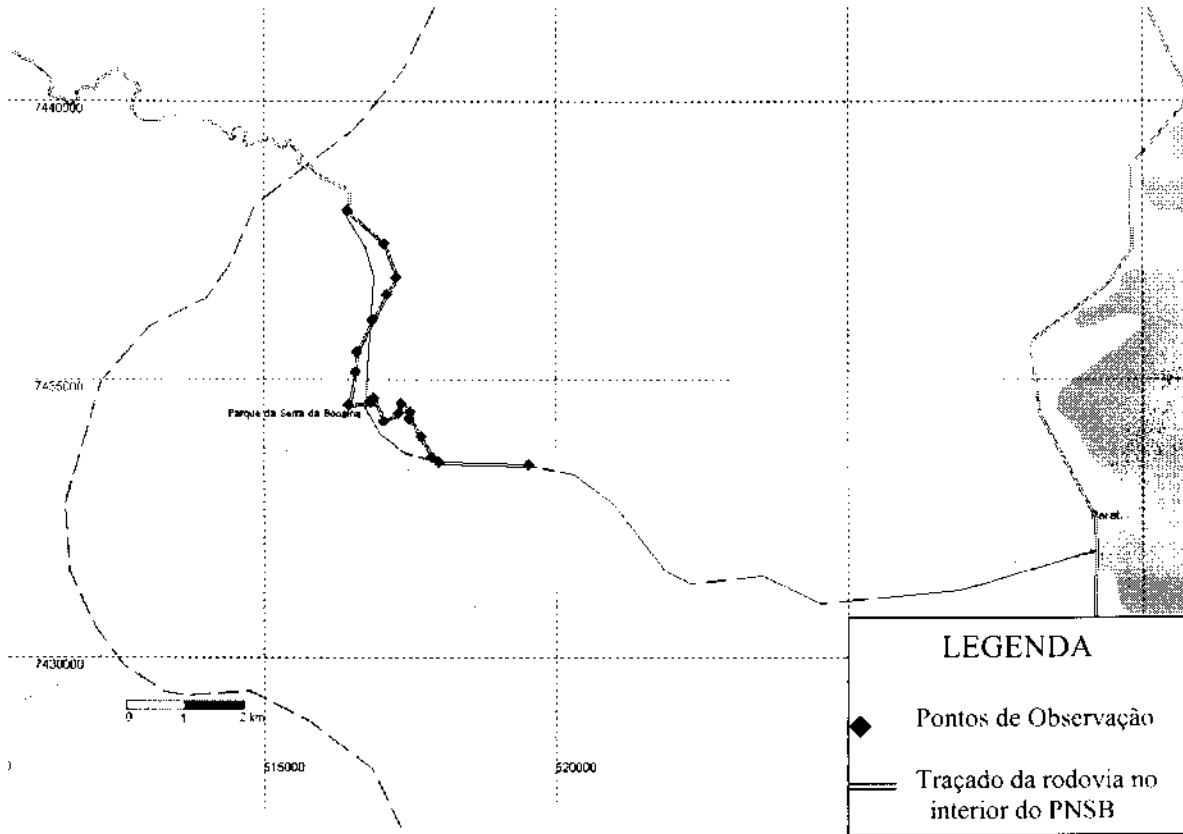
[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

EM BRANCO



Anexo II
Representação, em mapa, da área vistoriada na rodovia Paraty - Cunha



Base Cartográfica: GPS TrackMaker



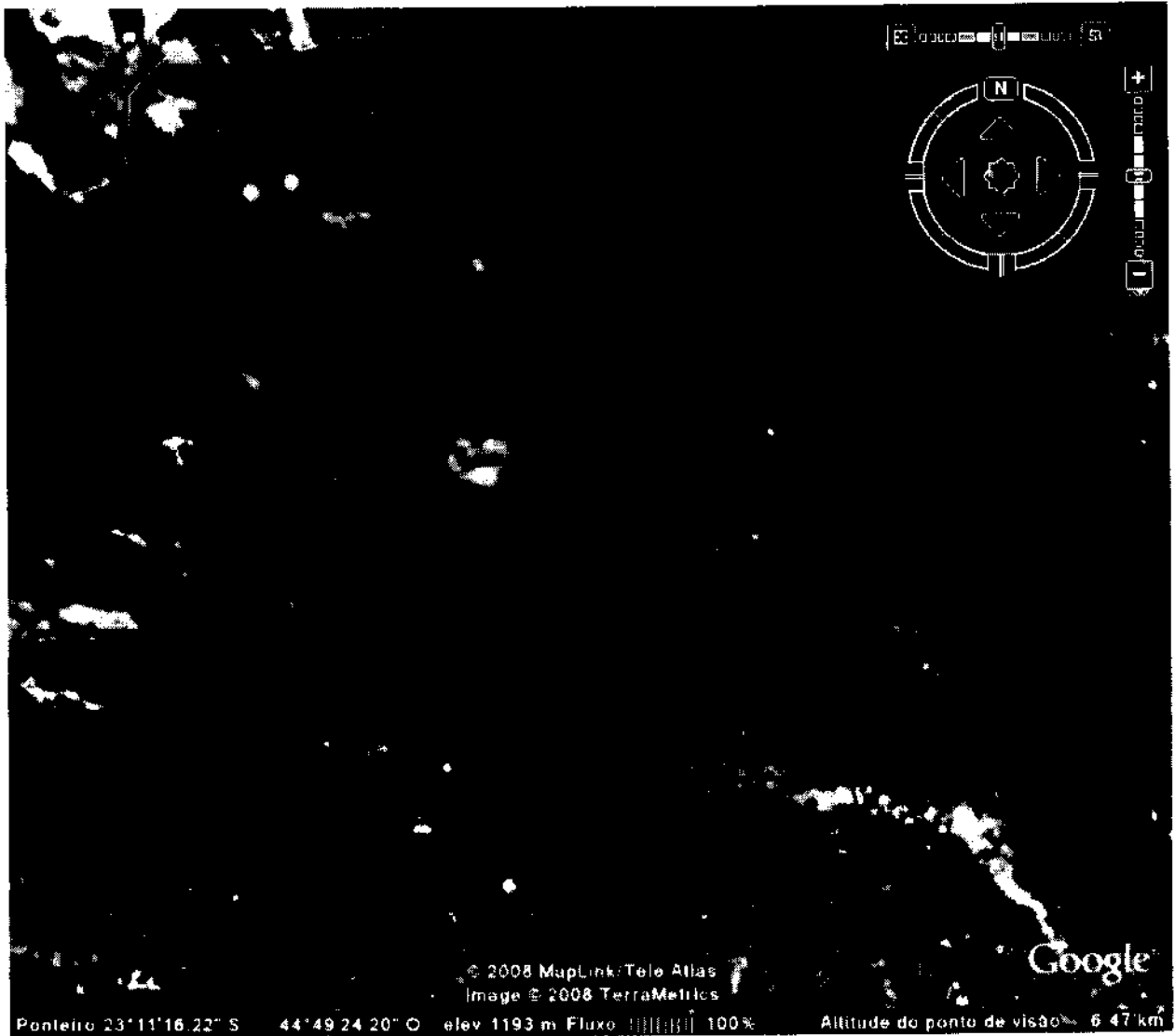


EM BRANCO



Folha 82
Processo 39.37/08
Assinatura: *[Handwritten Signature]*

Anexo III
Representação, em imagem, da área vistoriada na rodovia Paraty - Cunha



[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

EM BRANCO

83
3937/08
28

Anexo IV
Coordenadas dos Pontos de Observação

PONTO	COORDENADAS UTM ZONA 23K	OCORRÊNCIA
01	L 516440,981	Limite Noroeste (sentido Cunha/SP) do segmento da RJ-165 no PNSB / Cota aproximada de 1500 M / Início do projeto. (Foto 01)
	N 7438025,467	
02	L 517076,050	Estaca 52+10. Ponto onde será necessária uma retificação do traçado à direita, atingindo vegetação arbustiva. (Foto 02)
	N 7437441,340	
03	L 517300,468	Estaca 112. Local crítico para a drenagem da estrada (Foto 03)
	N 7436834,515	
04	L 517112,711	Estrada sem pavimentação funcionando como canal de drenagem. (Foto 05)
	N 7436507,536	
05	L 516874,409	Estaca 162+10. Ajuste no canal de drenagem. (Foto 06)
	N 7436066,156	
06	L 516616,791	Ponto em que há interceptação do "caminho do ouro", devendo ser objeto de especial atenção nos estudos arqueológicos. (Foto 08)
	N 7435482,471	
07	L 516596,965	Estaca 217+10 (Foto 009). Local a ser instalada estrutura para contenção/proteção de sarjeta, na base do morro.
	N 7435125,466	
08	L 516472,855	Estaca 252+10. Início do segundo segmento de obra prevista na estrada.
	N 7434519,592	
09	L 516855,240	Ponto estreito da estrada, onde está previsto corte em rocha. (Foto 10)
	N 7434550,157	
10	L 516902,232	Estaca 303+00 (Foto 12). Local onde está prevista a instalação de muro de contenção.
	N 7434645,380	
11	L 517070,649	Escorregamento de terra em área instável - tálus.
	N 7434225,555	
12	L 517314,731	Último ponto de acesso para ônibus e caminhões. Pátio de manobras para esses veículos e local de instalação do controle de altura (Foto 19)
	N 7434368,393	
13	L 517368,176	Mirante/ Bar de Apoio
	N 7434530,899	
14	L 517533,749	Estaca 377+10 (Foto 13). Interferência em corpo d'água. Necessidade construção de nova ponte.
	N 7434381,740	
15	L 517516,390	Estaca 390+10 (Foto 14). Local onde há previsão de instalação de um bueiro e dissipador de energia.
	N 7434258,702	
16	L 517699,726	Estaca 394+10 (Foto 15). Previsão de estruturas de drenagem em ambos os lados da estrada, bem como muro de contenção.
	N 7433947,147	
17	L 517913,002	Estaca 417+10 (Foto 16). Ponto de convergência de estruturas de drenagem.
	N 7433577,022	
18	L 518016,665	Estaca 465+10 (Foto 17). Último ponto de convergência de estruturas de drenagem, previsto no projeto.
	N 7433495,325	
19	L 518025,001	Ponto final da estrada a ser pavimentada / Cota aproximada de 540 M
	N 7433494,415	
20	L 519560,468	Ponto destinado a retorno e a limitação de acesso.
	N 7433444,174	

7

10

EM BRANCO



ANEXO V

REUNIÃO SOBRE A ESTRADA PARATY-CUNHA

Realizada na Prefeitura Municipal de Paraty, no dia 12 de Junho de 2008, com os representantes a seguir relacionados:

<u>Nome</u>	<u>Órgão</u>	<u>Contato</u>
1. Júlio Henrichs	IBAMA/DILIC	(61) 3316-1295 henrichs@terra.com.br
2. Ricardo Soavinski	DIREP/ICM Bio	(61) 3316-1163 ricardo.soavinski@icmbio.gov.br
3. Francisco Livino	PNSB/ICM Bio	(12) 9787-0632 francisco.livino@icmbio.gov.br
4. Sônia Schilling	DER/RJ	(21) 2223-8080 (21) 9794-2532
5. Sérgio Godoy Barbosa	PM PARATY	(24) 3371-9910 (24) 9911-3976 ma@pmparaty.rj.gov.br
6. Tatiana Veil de Souza	IBAMA/DILIC	(61) 3316-1320 tativeil@gmail.com
7. Amaury Barbosa	PM PARATY	(24) 3371-1056 (24) 9831-0766 amaubar@yahoo.com.br
8. M. Brasilicia Dall'Anese	PM PARATY	(24) 9905-8939 (11) 9771-8849 dallanese@uol.com.br
9. Alberto Fabrício Caruso	DER/RJ	(21) 2223-8080 (R2274) albertocaruso@der.rj.gov.br
10. Elizabeth Valle V. Paiva	DER/RJ	(21) 2223-8080 (R2381) elizabethpaiva@der.rj.gov.br
11. Cynthia Tарisse	IPHAN/Paraty	(24) 3371-2180 etecparaty@iphan.gov.br

EM BRANCO

12. Marcelo Souza Motta PNSB/ICM Bio (12) 3117-1225
(12) 3117-2183
marcelo.motta@icmbio.gov.br

Sérgio Godoy abre a reunião repassando fatos sucedidos e dá ênfase à boa vontade dos participantes que estão se dispondo a elaborar projeto para pavimentação da estrada Paraty-Cunha em conjunto para agilizar o processo.

Sérgio Godoy relatou que na primeira reunião sobre a Paraty-Cunha na atual gestão, dia 09/02/06, da qual foi lavrada ata, ficou claro o empenho do então chefe do PNSB, Sr. Dalton, além do Superintendente do IBAMA-RJ, Sr. Rogério Rocco. E que os atuais representantes do ICM-Bio Srs. Ricardo Soavinsk e Francisco Livino, aqui presentes, mantém a postura empenhando-se para a viabilidade da pavimentação da para a liberação do projeto de pavimentação da referida estrada no trecho do PNSB; que nos trabalhos que antecederam esta reunião, inclusive visitação em campo, foi unânime a constatação que o atual projeto do DER apresenta qualidade demonstrando cuidado em seguir os ditames do Plano de Manejo do PNSB, restando poucos ajustes. Que durante visita da então Ministra do Meio Ambiente, Sra. Marina Silva e do Sr. Marcus Barros, naquela época presidente do IBAMA, em meados de 2006, foi firmado um termo em reunião pública em Paraty sobre a pavimentação de trecho da RJ-165 em área do PNSB. Naquela reunião a então Ministra se manifestou favorável em fazer cumprir o desejo da população da região, que tanto deseja ver aquela estrada pavimentada. Que o Sr. Marcus Barros, após manifestação da Ministra, determinou que o IBAMA procedesse à liberação e agilizasse ao máximo o processo de licenciamento do referido projeto. Que espera que, após tanto empenho de todos os setores envolvidos e após manifestação favorável do Sr. Governador, Sr. Sérgio Cabral, para implantação de tão esperada obra, a população, que será a maior beneficiada, possa ver seu sonho realizado.

Ricardo Soavinski, ressaltou o interesse da Diretoria na pavimentação da rodovia apresentando a perspectiva de que, em sendo obra de interesse da unidade de conservação, o trâmite do licenciamento poderia ser resolvido com uma autorização por parte do ICMBio. Ressaltou ainda que o Parque Nacional da Serra da

EM BRANCO

Bocaina representa prioridade para a Diretoria sendo alvo de diversas ações que visam a sua definitiva consolidação.

Francisco Livino fez breve conceituação das ações desenvolvidas até então no âmbito da Paraty-Cunha, ressaltando ser a pavimentação desta de interesse do Parque, principalmente por viabilizar a implantação das estruturas de administração e controle, incluídas no projeto. Informou que o Plano de Manejo do Parque não incorporou na íntegra o documento "Programa de Sustentabilidade Ambiental da Estrada Paraty-Cunha", estudo que analisa a viabilidade da pavimentação da estrada e direciona as ações de controle e operação da estrada para a sua implementação de acordo com os objetivos da UC. Assim sendo a versão final do Plano de Manejo apresenta-se frágil nas proposições, apresentando inclusive contradições nos direcionamentos, em virtude disto faz-se necessária a revisão deste Plano de forma a contemplar as reais necessidades de gestão do Parque, que tem na pavimentação da Paraty-Cunha importante via para as ações de uso público e de monitoramento e controle, representando a mais estratégica ligação entre as vertentes litorânea e do planalto paulista.

Júlio Henrichs relata a necessidade de plena observância ao Plano de Manejo, o qual deve contemplar o projeto de pavimentação, bem como ratificou o entendimento da Procuradoria Federal Especializada junto a SUPES/IBAMA/RJ – PFE/IBAMA de que há necessidade de elaboração do Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA no procedimento de licenciamento ambiental, resguardando-se a devida publicidade; destaca informação prestada pela Procuradoria do IBAMA sobre a existência de uma Ação Civil Pública, já julgada, e um Interdito Probitório a ser julgado, referentes a essa rodovia; comenta que o bom projeto já elaborado pelo DER permite boa análise sob o ponto de vista ambiental; fala sobre os cuidados com o tráfego, as limitações no uso da estrada (controle de entrada e saída); a atenção especial com o projeto de drenagem e a necessidade de melhor avaliação do tipo de pavimento; que vai elaborar minuta de Termo de Referência para elaboração do EIA/RIMA a ser enviada até o dia 20 de Junho próximo para os presentes à reunião, sugerindo que a mesma seja devolvida, após apreciação de todos, até o dia 27 de Junho próximo, objetivando elaboração de TR definitivo.

EM BRANCO

Elizabeth lembra que todos os cuidados foram tomados para elaboração do Projeto e que este atende o Plano de Manejo, fornecido para a equipe do Departamento responsável no momento da elaboração do projeto. Relata que será emitida uma portaria pelo DER -RJ limitando altura e carga por eixo dos veículos que irão circular por esta rodovia; relata ainda que, essas premissas foram fundamentais para elaboração do Projeto Geométrico e de Pavimentação.

Ricardo Soavinski explana sobre a responsabilidade no trato da estrada e do interesse em resolver pendências, entre elas a revisão do plano de manejo, com seriedade e celeridade.

Maria Brasilicia lembra que o município é candidato a Patrimônio Mundial e que o Plano de Gestão elaborado prevê ações ao longo do Caminho do Ouro que, em alguns trechos, corre muito próximo do leito da estrada em questão.

Francisco Livino fala sobre dados existentes no Estudo Preliminar do Plano de Manejo do Parna Serra da Bocaina e do consenso favorável à pavimentação da estrada; que a idéia central é que seja uma estrada parque, com concessão para exploração pública, com severas restrições de uso, que deve ser regulamentado pelo DER, e da responsabilidade de todos no processo; lembra que toda parte de arquitetura da infra-estrutura do parque, como mirantes, portais de controle de entrada e saída está sendo revisada e deve ser enviado ao DER para fechamento do orçamento.

Cynthia Tarris apresenta os mapas elaborados para o Dossiê da candidatura de Paraty a Patrimônio Mundial que devem subsidiar a elaboração do Termo de Referência visto que a Estrada Paraty Cunha cruza o sítio arqueológico do Caminho do Ouro registrado no IPHAN; informa a necessidade de apresentação do projeto de pavimentação a fim de que o mesmo possa ser avaliado pela assessoria de arqueologia da 6a. Superintendência Regional do IPHAN-RJ.

Júlio sugere que o Termo seja enviado para o Dpto. de Arqueologia do IPHAN, em Brasília, para análise e parecer, conforme os demais licenciamentos que já realizou. Há a confirmação de que a interface entre o Caminho do Ouro com a Paraty-Cunha se dá em um único ponto no qual as duas vias se cruzam. Este será um fator

EM BRANCO

determinante para a viabilização das obras contemplando os cuidados necessários com o Patrimônio a serem determinados pelo IPHAN.

Cynthia informa que está de acordo.

Júlio Henrichs comenta que a elaboração do EIA/RIMA é demorada, pois depende de campanhas de campo, mas, lembra que o Plano de Manejo para o PNSB deverá contribuir para minimizar esse tempo, uma vez que se pressupõe a realização de diversos estudos na região; diz também que vai enviar a minuta do Termo de Referência, a ser elaborada, para análise e parecer da Procuradoria Federal Especializada junto ao IBAMA - PFE/IBAMA; lembra que o DER, como empreendedor, tem de abrir o processo de licenciamento junto ao IBAMA e apresentar o Estudo Ambiental que for definido.

Elizabeth afirma que o DER não tem como elaborar, em curto prazo, o relatório ambiental e os estudos arqueológicos, pois teria que ser feita a contratação de empresas através de processo licitatório.


Sérgio Godoy assume, em nome da Prefeitura Municipal, a responsabilidade pela contratação dos Estudos de Arqueologia e de Impacto Ambiental e manifesta interesse pela convocação de Audiência Pública para discussão e aprovação do projeto.

Júlio Henrichs propõe que o encaminhamento do projeto pelo DER seja feito até 11 de Julho e que a Audiência Pública se realize quarenta e cinco dias após a aceitação do EIA pelo IBAMA.

Há consenso em que os trabalhos devam ser amplamente discutidos e elaborados em conjunto de maneira a agilizar os procedimentos, mas surpresa e uma certa decepção da maior parte dos presentes pela colocação do Sr. Júlio de que ainda são necessários cerca de cinco meses para emissão da LP, apesar da qualidade do projeto do DER, que segue toda a normatização do Plano de Manejo do PNSB.

Sérgio Godoy pergunta ao Sr. Júlio se não seria possível, uma vez que o projeto do DER segue os ditames do Plano de Manejo, o que ficou constatado nesses dois dias de trabalho, emitir a LP e paralelamente serem seguidos outras exigências que fossem solicitadas.

EM BRANCO

Folha 89
Processo 3937/08
Assinatura 

Júlio Henrichs acenou negativamente, no entanto, registrou que as informações técnicas a serem prestadas por ele e pela Analista Ambiental Tatiana Veil, na forma de relatório, deverão ser apreciadas pela Procuradoria do IBAMA, a qual deverá dar a orientação final sobre o procedimento que melhor se adegue ao caso da Paraty-Cunha.

EM BRANCO

EM BRANCO

Fl. 91
Processo 3932/08
Assinatura: RB

Estudo a ser elaborado: Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA)

Empreendimento: Pavimentação da rodovia RJ-165, trecho Paraty/RJ – Cunha/SP, no segmento inserido no interior do Parque Nacional da Serra da Bocaina.

Empreendedor: Departamento de Estradas de Rodagem do Rio de Janeiro – DER-RJ

INTRODUÇÃO

Inicialmente, deverão ser apresentadas duas cópias do EIA/RIMA, uma em formato impresso e outra em formato digital, para análise preliminar e verificação do atendimento dos itens constantes deste Termo de Referência (*check list*).

Posteriormente a esta análise preliminar, caso os estudos se revelem adequados, serão definidas por este Instituto o número de cópias necessárias do EIA/RIMA, as deverão ser enviadas para encaminhamento posterior aos Municípios e demais órgãos interessados.

PROCEDIMENTOS DE LICENCIAMENTO

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA procederá ao licenciamento ambiental do empreendimento, com base no Art. 225, parágrafos 1º - IV da Constituição Federal. O licenciamento ambiental será realizado de acordo com o Art. 10º, § 4º da Lei nº 6.938/81 e o Decreto 99.274 de 06.06.90 no seu Art. 19º, incisos I, II e III e § 3º e § 5º, ouvindo o Órgão Estadual de Meio Ambiente do Estado de Janeiro.

Os procedimentos de licenciamento ambiental a serem desenvolvidos serão aqueles constantes das Resoluções CONAMA nº 001/1986 e nº 237/1997, sem prejuízo de demais normas legais pertinentes. Como parte integrante do processo de licenciamento, o IBAMA poderá promover Audiências Públicas, conforme a Resolução CONAMA Nº 009/87.

REGULAMENTO APLICÁVEL

Deverão ser considerados todos os dispositivos legais em vigor, a nível federal, estadual e municipal, referente à utilização, proteção e conservação dos recursos ambientais e ao uso e ocupação do solo, sendo que entre estes deverão ser destacados:

- Resoluções CONAMA nº 001/86, 006/86, 009/87, 001/88, 001/90, 013/90, 303/02 e 237/97, entre outras.
- Lei nº 9.985, de 18.7.2000, que institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação e estipula a exigência de compensação pela implantação de empreendimentos com significativos impactos ambientais (Artigo 36), e regulamentação pelo Decreto Federal 4340/2002.
- Lei nº 4.771/65 e alterações, que institui o Código Florestal, estabelecendo as florestas e demais formas de vegetação consideradas de preservação permanente.
- Decreto nº 750/1993, que dispõe sobre o corte, a exploração e a supressão de vegetação primária ou nos estágios avançado e médio de regeneração da Mata Atlântica, e dá outras providências.
- Lei nº 11.428//2006, que dispõe sobre a utilização e proteção da vegetação nativa do Bioma Mata Atlântica e dá outras providências.
- Portaria IPHAN nº 230/2002, para subsídio das ações de Prospecção e Resgate Arqueológico;
- Portaria IPHAN nº 07/1988 e Lei nº 3.924/1961;
- Plano de Manejo do Parque Nacional da Serra da Bocaina - PNSB;
- Plano de Gestão da Candidatura do Município de Paraty a Patrimônio Mundial;
- Normatização rodoviária (Portaria do DER-RJ) aplicada ao controle e limitações da RJ-165;
- Decreto Estadual 40.979/2007, que define os parâmetros para o estabelecimento de Estradas-parque no Estado do Rio de Janeiro;
- Demais normas aplicáveis ao empreendimento em questão.

Considerar, ainda, a Resolução CONAMA Nº 237/97 em seu Art. 10º, § 1º "no procedimento de licenciamento ambiental deverá constar, obrigatoriamente, as certidões das Prefeituras Municipais, declarando que o local e o tipo de empreendimento ou atividade estão em conformidade com a legislação aplicável ao uso e ocupação do solo".

EM BRANCO

É um documento de natureza técnica, que tem como finalidade avaliar os impactos ambientais gerados por atividades e/ou empreendimentos potencialmente poluidores ou que possam causar degradação ambiental. Deverá propor medidas mitigadoras e de controle ambiental, garantindo assim o uso sustentável dos recursos naturais. Este estudo se desenvolverá considerando as seguintes abordagens técnicas:

Abordagem Metodológica

Os levantamentos de dados e informações deverão ser realizados, tendo como base fontes primárias. Estas informações poderão ser complementadas com o uso de fontes secundárias (referências bibliográficas, documentais, cartográficas, estatísticas, imagens de satélite etc) obtidas junto a órgãos públicos e agências governamentais especializadas, universidades e instituições de pesquisa.

Diagnóstico Ambiental da Área de Influência, através da caracterização dos meios físico, biótico e socioeconômico, contemplando dados primários e secundários, considerando as variações sazonais da região. A caracterização ambiental deverá ser individualizada e aprofundada nos pontos notáveis, em particular nos domínios do Parque Nacional da Serra da Bocaina – PNSB e nos locais de ocorrência de Patrimônio Histórico, Cultural, Arqueológico.

As metodologias adotadas deverão estar de acordo com as normas específicas, com práticas científicas consagradas, explicitadas e justificadas nos capítulos correspondentes.

O Prognóstico Ambiental deverá ser elaborado considerando as alternativas de execução e de não execução do projeto. Esse prognóstico deverá considerar, também, a proposição e a existência de outros empreendimentos na região, e deverá constituir um conjunto de cenários futuros a partir do diagnóstico, considerando as distintas fases de execução das obras e operação da rodovia. Apresentar cenários favoráveis e desfavoráveis.

Os programas de controle ambiental apresentados deverão ser capazes de minimizar e compensar as conseqüências negativas da atividade e potencializar os reflexos positivos. Os planos de monitoramento e de controle deverão receber um enfoque especial.

Apresentação do EIA/RIMA

O estudo deve ser bem ilustrado com figuras, tabelas, mapas e fotos explicativas e elucidativas de modo a facilitar o entendimento. Todos os mapas desse estudo deverão estar apresentados numa escala compatível com as dimensões das áreas de influência direta e indireta da atividade, devendo ser justificada a sua escolha.

Deverão ser utilizados dados de sensoriamento remoto (imagens de satélite ou aerofotografias), assim como mapas temáticos de informações ambientais da região (mapa de cobertura vegetal, solos, geologia e geomorfologia), em escala adequada. Técnicas de geoprocessamento deverão ser empregadas na avaliação integrada das informações temáticas ambientais.

O Estudo de Impacto Ambiental deverá ser apresentado em conformidade com os itens listados, incluindo sua estrutura organizacional, e atendendo todas as exigências abordadas.

As descrições dos meios físico, biótico e socioeconômico e suas interações deverão ser apresentadas, caracterizando a situação ambiental na área de influência antes e após a execução do projeto.

Este estudo desenvolver-se-á conforme os tópicos listados neste Termo de Referência, respeitando as numerações, títulos e subtítulos, exceto em caso de inserção de itens complementares.

Caso exista algum tipo de impedimento, limitação ou discordância para o atendimento de qualquer dos itens propostos, sua omissão ou insuficiência deve ser justificada com argumentação objetiva, porém, bem fundamentada. Todas as referências bibliográficas utilizadas deverão ser mencionadas no texto e relacionadas no capítulo próprio, contendo, no mínimo, as informações referentes a autor, título, origem, ano e demais dados que permitam o acesso à publicação.

Todos os dados com informações espaciais levantados durante a fase de diagnóstico deverão ser apresentados em mapas georreferenciados de acordo com os critérios a seguir:

► Textos

Deverá ser entregue ao menos uma via do EIA estudo em meio digital (CD), em formato PDF e/ou documento de texto, preferentemente em arquivo único, devendo ser evitada a subdivisão do estudo em excessivos arquivos.

► Dados

Os dados gerados e/ou utilizados pelos estudos devem ser apresentados em formato digital (CD) em forma de tabelas completas, nas quais os resultados físico-químicos, listas de fauna e flora e dados sócio-econômicos, entre outros, devem constar com seus respectivos pontos ou vértices das áreas geográficas amostradas.

As localizações geográficas dos pontos ou das áreas devem ser apresentadas preferencialmente no datum SAD69 no formato de coordenadas planas ou geográficas, e os dados físico-químicos devem ser apresentados em conformidade com as Resoluções CONAMA n° 344/04 e 357/05.

► Mapas

- Todos os mapas desse estudo deverão estar georreferenciados preferentemente no datum SAD69 no formato

EM BRANCO



93
3937/08

de coordenadas planas ou geográficas e apresentados, numa escala compatível com as dimensões das áreas de influência direta e indireta da atividade, devendo ser claramente indicada e justificada a sua escolha.

- Deverão ser seguidos padrões e normas técnicas em cartografia adotadas, propostas e referendadas pelo CONCAR – Conselho Nacional de Cartografia.
- O referenciamento geodésico deverá ser efetuado tomando como referência padrão segundo definição do IBGE – referência quanto a Datum Vertical e horizontal e demais padrões cartográficos.
- Os mapas vetoriais deverão ser entregues nos formatos passíveis de exportação para sistema ArcGis ou compatíveis com padrão OpenGIS.
- Imagens georreferenciadas, se apresentadas, deverão ser entregues em formato GEOTIFF.
- Quando apresentados os arquivos em formato CAD deverão apresentar níveis de informação de acordo com a natureza temática - rios, estradas, limites, etc.
- Os atributos relacionados a cada elemento gráfico que não puderem ser identificados através de níveis de informação, deverão ser armazenados em bancos de dados, planilhas ou formatos compatíveis.
- As feições cartográficas apresentadas deverão estar consistidas quanto à sua topologia e toponímias.
- Adotar padrão de legenda vigente segundo normas CONCAR, IBGE, DSG.
- A escala deverá ser condicionada ao tipo de empreendimento em análise – predominantemente linear, espacial, pontual, por nível de exigência de acurácia e precisão específica de cada classe de empreendimento.

EM BRANCO



O EIA a ser elaborado deverá obrigatoriamente atender a itemização (numeração dos itens) apresentada a seguir neste Termo de Referência, sendo que esta condição será observada quando da realização do check list.

1. IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDEDOR E EMPRESA CONSULTORA

1.1 - Identificação do empreendedor

- Nome ou razão social;
- Número do CNPJ;
- Endereço completo;
- Telefone e fax;
- Representantes legais (nome, CPF, endereço, fone, fax e e-mail);
- Pessoa de contato (nome, CPF, endereço, fone, fax e e-mail);
- Registros no Cadastro Técnico Federal (IBAMA);

1.2 - Identificação da empresa consultora

- Nome ou razão social;
- Número do CNPJ;
- Endereço completo;
- Telefone e fax;
- Representantes legais (nome, CPF, endereço, fone, fax e e-mail); e
- Pessoa de contato (nome, CPF, endereço, fone, fax e e-mail);
- Registro no Cadastro Técnico Federal (IBAMA);

1.3 - Dados da equipe técnica multidisciplinar (Identificação dos profissionais responsáveis pela elaboração do EIA):

- Nome;
- Área profissional;
- Número do registro no respectivo Conselho de Classe, quando couber;
- Número do Cadastro Técnico Federal (IBAMA); e
- Assinatura da equipe de uma das páginas do EIA, e rubrica dos mesmos em todas as páginas de uma cópia do EIA apresentado.

2 - DADOS DO EMPREENDIMENTO

2.1 - Caracterização do Empreendimento

2.1.1 – Histórico

Apresentar um relato sintetizado do projeto, com histórico e suas particularidades, bem como a situação geral do empreendimento na área de inserção, sua importância e peculiaridades ambientais.

2.1.2 – Objetivos do Empreendimento

Apresentar os objetivos (sociais, econômicos e ambientais) e as metas do projeto da rodovia, com indicação das melhorias resultantes no sistema de transporte regional hoje existente.

2.1.3 – Justificativas

Apresentar as justificativas para o projeto, abordando os aspectos técnicos, econômicos, sociais e conservacionistas.

2.1.4 - Localização Geográfica

Apresentar mapas, imagens de satélite atualizadas georreferenciadas ou aerofotocartas, em escala e resoluções adequadas, com o eixo projetado da rodovia, incluindo a malha viária atual e outros pontos notáveis existentes.

Apresentar mapa com a disposição do empreendimento, de modo a fornecer os seguintes itens:

- Localização geográfica da rodovia existente e que é objeto de pavimentação;
- Principais núcleos urbanos (vilas, povoados) da Área de Influência Direta e Indireta;

EM BRANCO



- Tipologia vegetacional na área de influência direta e indireta, e a caracterização temática da mesma;
- Principais cursos d'água transpostos pela rodovia no interior do PNSB;
- Indicação, em mapa, das áreas destinadas à instalação do canteiro de obras, à instalação de usinas e à exploração de jazidas;
- Indicação de outras interferências consideradas relevantes.

2.1.5 - Inserção regional

Análise completa das inter-relações do empreendimento com o Plano de Manejo do PNSB, com o "Plano de Gestão da Candidatura do Município de Paraty a Patrimônio Mundial", com outros planos e programas por ventura existentes na área de influência, bem como com a legislação ambiental vigente, e considerando:

- A. Identificação dos programas públicos ou da iniciativa privada que possam interferir, positiva ou negativamente, no projeto;
- B. Informação das atividades ou empreendimentos da área de influência que venham potencializar os impactos ambientais gerados, e também outras atividades ou empreendimentos similares na mesma área de influência.

2.1.6 - Órgão Financiador / Valor do Empreendimento

Informar o órgão financiador e o custo total do empreendimento.

2.2 - Descrição do Projeto (Objeto de Avaliação do DER-RJ)

Descrever o projeto com base nos dados técnicos disponíveis, apresentando mapeamento quando necessário, e considerando:

- A seção tipo da plataforma da rodovia;
- A extensão;
- A estimativa de volumes de terraplanagem compreendendo cortes, aterros, empréstimos, bota-foras e jazidas;
- **O Detalhamento do sistema de drenagem da rodovia, indicando os dispositivos de drenagem adotados, bem como as estruturas de captação, condução e dissipação de energia. Deve-se ter especial atenção com o cálculo do comprimento crítico dos dispositivos de drenagem superficial, indicando, em planta, as entradas e descidas d'água, além de se adotar descida em degrau associada a dissipadores e/ou enrocamentos. É importante que se considere nesse detalhamento a série histórica de maior precipitação devendo, ainda, ser apresentado mapa de bacia.**
- A Caracterização das principais travessias de cursos e indicação das obras de arte corrente (OAC) e especiais (OAE) previstas. Para os bueiros deverá haver indicação de dissipadores em todas as juzantes.
- O Detalhamento das intervenções em pontos críticos, como retificação de curva, desmonte de rocha e implantação de muro de arrimo;
- A origem, quantificação e qualificação de mão-de-obra (estimativa) a ser empregada nas diferentes etapas de implementação do empreendimento;
- A possível localização das jazidas, bota-foras e canteiros de obra, a serem dispostos, necessariamente, fora dos limites do PNSB.
- A listagem dos equipamentos e materiais necessários à implantação do empreendimento;
- O volume de tráfego e as limitações para transporte de carga e passageiros, indicando os mecanismos de controle que deverão ser adotados.
- Os limites de velocidade e localização / tipificação de possíveis sonorizadores e/ou redutores de velocidade a serem propostos.
- Descrição das estruturas complementares ao projeto de pavimentação, tais como, portarias de controle de entrada e saída, mirantes, centros de visitação e demais edificações relacionadas ao controle e a gestão da rodovia no âmbito do PNSB.
- O cronograma físico do empreendimento.

3 – ALTERNATIVAS (Objeto de Avaliação do DER-RJ e do ICMBio)

3.1 Alternativas de Execução e de Não Execução do Projeto

Apresentar, comparativamente, as alternativas de execução e de não execução do projeto de pavimentação, levando em conta as hipóteses de pavimentação e de utilização de revestimento primário do atual leito estradal. Essas alternativas deverão considerar as respectivas interferências ambientais para cada meio: físico, biótico e sócioeconômico; indicando, inclusive, a magnitude de cada impacto considerado e a conseqüente justificativa da alternativa selecionada. A alternativa de não realização do empreendimento também deverá ser avaliada.

EM BRANCO



3.2 Alternativas Tecnológicas

Apresentar as alternativas tecnológicas de implantação do empreendimento (tipos de pavimento, métodos construtivos, etc), demonstrando as vantagens e desvantagens, bem como os impactos ambientais relacionados a cada tipo de alternativa tecnológica de construção, considerando o contexto dos ecossistemas do PNSB.

4 - ÁREA DE INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO

O Estudo de Impacto Ambiental deverá definir os limites da área geográfica a ser afetada diretamente pelo empreendimento, considerando o zoneamento e as destinações de uso constantes do Plano de Manejo do PNSB e as áreas que sofrerão sua influência, direta ou indiretamente. Além das delimitações, essas áreas deverão ser caracterizadas segundo suas peculiaridades e impactos a que serão submetidas.

Para o atendimento a esse item do Estudo de Impacto Ambiental deverão ser considerados parâmetros como bacia hidrográfica e uso / ocupação do solo, bem como de indicadores sociais, ecossistemas predominantes no PNSB; populações envolvidas e indicadores mais relevantes para a conservação da biodiversidade encontrada na região (bacias, cobertura vegetal, fragmentos vegetais, entre outras).

4.1 - Área Diretamente Afetada

Deverá compreender áreas que sofrerão intervenções diretas em função das atividades inerentes ao empreendimento (áreas afetadas pelas obras, supressão de vegetação, estruturas de apoio, obras-de-arte, áreas de empréstimo, jazidas e bota-foras, etc).

4.2 Área de Influência Direta

Deverá compreender áreas reais ou potencialmente ameaçadas pelos impactos diretos da implementação e operação do empreendimento, em especial no interior e na zona de amortecimento do PNSB.

4.3 Área de Influência Indireta

Deverá abranger a região sobre a qual os impactos indiretos da obra incidirão considerando os meios físico, biótico e, principalmente, socioeconômico, este relacionado às possíveis alterações na dinâmica de uso e ocupação do solo, na dinâmica dos núcleos urbanos e na dinâmica de fluxo rodoviário para Paraty. Ela deverá abranger os ecossistemas e o sistema sócio-econômico, e incorporar, no mínimo, o território dos municípios atravessados pela rodovia.

5 - DIAGNOSTICO AMBIENTAL

5.1 - MEIO FÍSICO

5.1.1 - Metodologia aplicada

- Apresentar a Metodologia empregada para levantamento dos dados e informações que subsidiaram o detalhamento de cada item relacionado ao Meio Físico, apresentando a forma e andamento dos trabalhos de levantamento de dados primários e/ou secundários.
- Deverá ser apresentado para cada item subseqüente a ser detalhado o correspondente mapeamento com as delimitações das Áreas de Influência, com escala e resolução adequadas para melhor visualização.

5.1.2 - Clima

- Caracterizar as condições climáticas, considerando aspectos como a precipitação, temperatura, e circulação atmosférica. Todos esses aspectos devem considerar todos os meses do ano (sazonalidade).

5.1.3 - Geologia

- Realizar análise descritiva detalhada da geologia das áreas onde estão previstas as obras (litologia predominante, estruturas (dobras e falhas), coluna estratigráfica, grau de alteração das rochas).
- Elaborar mapas e perfis geológicos da Área de Influência Direta.
- Avaliação das características geotécnicas dos terrenos atingidos diretamente pelas obras e a interferências destas em relação ao empreendimento (propensão à erosão, taludes instáveis, travessias de regiões com propensão a escorregamentos).
- Levantamento das cavidades naturais e monumentos naturais relevantes, se existentes, nos domínios da

5.1.4 - Geomorfologia

- Descrição geomorfológica da área de implantação deve compreender as formas e a dinâmica de relevo, as declividades dos terrenos e indicando a presença ou a propensão à erosão ou ao assoreamento.
- Apresentar mapa planialtimétrico (curvas de nível) identificando as principais unidades da paisagem da Área de Influência Direta.
- Deverá ser apresentado mapa geomorfológico em escala adequada para as principais feições observadas.

EM BRANCO



5.1.6 - Recursos Hídricos

Hidrologia

- Caracterizar e mapear o sistema hidrográfico da área de influência, com detalhamento da área de influência direta e nas travessias dos corpos d'água.
- Caracterizar o regime hidrológico das bacias hidrográficas da Área de Influência Indireta.
- Apresentar avaliação da interferência da rodovia existente, bem como das obras de arte nos corpos d'água e nas redes de drenagem temporárias (escoamento superficial no período de chuva).

Qualidade da Água

- Avaliar as qualidades física, química e biológica das águas dos principais cursos d'água da Área de Influência Direta, com as justificativas para os critérios de escolha dos pontos e parâmetros de amostragem, tendo por subsídio a Resolução CONAMA nº 357/05, visando o respectivo controle e monitoramento durante a execução das obras.
- Deverão ser observados os seguintes parâmetros mínimos: temperatura (°C), cor, turbidez, sólidos dissolvidos totais (mg/l); OD (mg/l); DBO5, pH; Nitrato, Nitrito, Nitrogênio Amoniacal (mg/l); Fósforo total-P (mg/l); Clorofila "a", coliformes termotolerantes e óleos e graxas.
- Deverão ser apresentadas as metodologias de análise, laudos laboratoriais e os limites de detecção dos métodos utilizados, sendo que, no mínimo, deverão ser amostrados os seguintes locais: principais corpos d'água interceptados e corpos d'água contíguos às intervenções e aos canteiros-de-obra.
- Identificar as fontes poluidoras existentes desses recursos hídricos, na área de Influência, bem como, aquelas que poderão ser desenvolvidas em função da implantação do empreendimento.

5.1.7 - Níveis de Ruído

- Estimar os níveis e fontes de ruído a serem gerados durante a construção e operação da rodovia, detalhando a metodologia e justificativas, e propondo medidas para a mitigação desses impactos.

5.1.8 - Níveis de Poluição Atmosférica

- Estimar os níveis de poluição gerados pelos gases emitidos pelas máquinas e pela suspensão de material particulado (poeira e fuligem) durante a fase de construção da obra e, ainda, apresentar estimativa dos níveis de emissão durante a fase de operação da rodovia, considerados os parâmetros de controle de tráfego previstos.

5.2 - MEIO BIÓTICO

5.2.1 - Metodologia aplicada (Objeto de Avaliação do ICMBio)

- Apresentar a Metodologia empregada para levantamento dos dados e informações que subsidiaram o detalhamento de cada item relacionado ao Meio Biótico, apresentando a forma e andamento dos trabalhos de levantamento de dados primários e/ou secundários.
- Deverá ser feita uma descrição dos procedimentos metodológicos utilizados, com justificativa, caracterizando as estações de coleta e a similaridade entre os pontos, mapeando a sua localização, justificando a escolha dos pontos e a análise de cada parâmetro;
- Deverá ser apresentado para cada item subsequente a ser detalhado o correspondente mapeamento com as delimitações das áreas de influência, com escala e resolução adequadas para melhor visualização.
- Levantamentos primários devem ser as fontes principais das informações;
- As informações a serem apresentadas deverão considerar e contemplar a sazonalidade do ambiente (estação seca e chuvosa);
- Todas as fontes de informação secundária devem ser identificadas, assim como todas as publicações relativas à ecologia da região, seguindo as normas da ABNT.

5.2.2 - Flora

- Caracterizar, a partir de levantamentos florísticos, todas as formações vegetais existentes na Área de Influência Direta do empreendimento, contendo a classificação taxonômica, nome vulgar, científico, hábito e estrato de ocorrência de cada espécie identificada.
- Apresentar "inventário florístico" das áreas em que ocorrerão serviços de limpeza das margens da rodovia e "censo" dos indivíduos arbóreos que, eventualmente, serão objetos de supressão por conta de pequenos ajustes no atual leito estradal.

EM BRANCO

08
3937/08
8

- Apresentar, de forma complementar ao inventário e censo descritos acima, mapa contendo a rodovia indicando e as áreas em que ocorrerão supressão de vegetação, caracterizando qualitativa e quantitativamente a vegetação a ser suprimida, por tipologia e estágio sucessional.
- Destaque deve ser dado a espécies endêmicas, raras, ameaçadas de extinção, bioindicadoras, de interesse medicinal e econômico, e aquelas protegidas por legislação federal, estadual e municipal;
- Elaborar mapa da vegetação da Área de Influência Direta, utilizando-se da interpretação de imagens de satélite ou fotografias aéreas (recentes), estudos eventualmente existentes e inventários a serem realizados, de forma a classificar as formações nativas quanto ao estágio de sucessão, domínios e fitofisionomias existentes.
- Mapear e caracterizar os corredores ecológicos que são interceptados pela rodovia RJ-165.

5.2.3 – Fauna (Objeto de Avaliação do ICMBio)

- **Através da metodologia constante na Instrução Normativa IBAMA nº 146/2007, deverá ser apresentado o Plano de Trabalho para emissão do Termo de Referência definitivo, tendo em vista a necessidade de obtenção de autorização de captura, coleta ou transporte de fauna silvestre, a ser obtida junto à Diretoria de Uso Sustentável da Biodiversidade e Florestas do IBAMA.**
- Levantamento de riqueza e abundância de espécies da fauna da área de influência. Deverão ser amostrados os seguintes grupos: herpetofauna, ictiofauna (nos pontos de travessia de corpos d'água), avifauna e mastofauna. Deverão ser incluídos outros conjuntos faunísticos, caso se revelem importantes como indicadores biológicos ou relevantes nos ecossistemas.
- Esse levantamento deverá ser realizado nos diferentes tipos fitofisionômicos de vegetação dispostos ao longo da Área de Influência Direta da Rodovia que integram o PNSB e sua zona de amortecimento. Considerar aspectos qualitativos e quantitativos, os habitats preferenciais, distribuição geográfica, aspectos relevantes da biologia reprodutiva, espécies que migram na área ou a usam para procriação.
- Para o levantamento das espécies e identificação das áreas de ocorrência (do parágrafo anterior), deverá ser dada atenção especial aos seguintes critérios:
 - ameaçadas de extinção, raras e endêmicas;
 - caçadas pela população local e de interesse econômico;
 - de interesse científico ou médico-veterinário;
 - migratórias;
 - locomoção lenta e sujeitas a atropelamento, mesmo considerando as limitações de velocidade da rodovia; e
 - protegidas por legislação federal, estadual e/ou municipal.
- Deverão ser apresentadas as listas de espécies contendo os nomes científicos e populares, local (fitofisionomia e ambiente) e tipo de amostragem (coleta, visualização, vocalização, entrevistas, pegadas, etc), e as referências e/ou especialistas reportados na identificação dos espécimes.
- Apresentar, para cada grupo taxonômico amostrado, a curva de esforço amostral estabilizada, bem como as metodologias adotadas para coleta e análise dos dados, com justificativas.
- Identificar corredores ecológicos interceptados pelo empreendimento e que possam permitir fluxo de espécies entre os ecossistemas identificados, apresentando a metodologia utilizada. Ainda nesse item identificar os principais obstáculos à circulação da fauna entre os ecossistemas, existentes e/ou decorrentes da implantação do empreendimento, propondo medidas de mitigação.

5.2.4 - Bioindicadores

- após o diagnóstico da biota, deverão ser propostos, com as devidas justificativas técnicas, os bioindicadores, ou seja, as espécies, ou grupos de espécies que poderão ser utilizados como indicadores de alterações da qualidade ambiental em programas de monitoramento.

5.2.5 - Síntese

- Ao final, deverá ser feita uma síntese para todo o meio biótico, inter-relacionando as análises dos vários grupos taxonômicos, e contendo discussões sobre a biodiversidade da área de influência da rodovia, sua inserção no contexto biogeográfico, sua importância na dinâmica dos ecossistemas, sua fragilidade e os principais impactos que poderão advir da construção e operação do empreendimento.

EM BRANCO



5.3 – MEIO SÓCIO-ECONÔMICO

5.3.1 - Metodologia aplicada

- Apresentar a Metodologia empregada para levantamento dos dados e informações que subsidiaram o detalhamento de cada item relacionado ao Meio Sócio-econômico, apresentando a forma e andamento dos trabalhos de levantamento de dados primários e/ou secundários.
- Deverá ser apresentado o correspondente mapeamento com as delimitações das áreas de influência, com escala e resolução adequadas para melhor visualização.

5.3.2 - Dinâmica Populacional

- Apresentar, para as Áreas de Influência Indireta e Direta: quantitativo, distribuição e mapeamento da população; densidade populacional; localização das aglomerações urbanas e rurais; zoneamentos existentes, etc.

5.3.3 - ESTRUTURA PRODUTIVA E DE SERVIÇOS (Objeto de Avaliação da Prefeitura Municipal)

- Apresentar e caracterizar a estrutura produtiva e serviços exercidos na Área de Influência Indireta: contribuição de cada setor, nível tecnológico por setor; aspectos da economia informal; e relação de troca entre as economias local, regional e nacional, incluindo a destinação da produção local.
- Identificar os vetores de crescimento regional e suas interferências com o empreendimento proposto, bem como as expectativas da comunidade local em relação ao empreendimento.

5.3.4 - Uso e Ocupação Territorial (Objeto de Avaliação do ICMBio e Prefeitura Municipal)

- Caracterização da paisagem através da análise descritiva da evolução da ocupação humana na região.
- Caracterização e Mapeamento do Uso e Ocupação do Solo na área de influência direta e indireta do empreendimento, em escala adequada;
- Identificação dos principais usos rurais, indicando as culturas temporárias, permanentes, pastagens.
- Cadastramento das propriedades existentes ao longo da rodovia, no interior do PNSB, informando as atividades desenvolvidas nessas propriedades e a atual situação fundiária.

5.3.6 Caracterização das Comunidades Tradicionais, Quilombolas e Indígenas (quando couber)

- Verificar a existência de grupos indígenas na área de influência do empreendimento, sendo que essa informação deve ser confirmada. No caso de existir representantes indígenas na área de influência do empreendimento, comunicar ao IBAMA e solicitar Termo de Referência específico a ser emitido pela FUNAI em conjunto com o IBAMA.
- Verificar a existência de comunidades Quilombolas na área de influência do empreendimento, caracterizando-as em caso positivo.
- Verificar a existência de povos e comunidades tradicionais, conforme definidos pelo Decreto nº 6.040/2007, caracterizando-as em caso positivo.

5.3.7 - Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico (Objeto de Avaliação do IPHAN)

- Histórico da ocupação territorial da região afetada pelo empreendimento, caracterizando o contexto etno-histórico e arqueológico regional.
- Identificação do patrimônio arqueológico que contemple: a contextualização arqueológica e etno-histórica da área de influência do empreendimento, por meio de levantamento exaustivo de dados secundários e levantamento arqueológico de campo, visando subsidiar Programa de Prospecção e Resgate Arqueológico, de acordo com as exigências do IPHAN, conforme legislação vigente (Portaria IPHAN nº 230/2002).
- Identificar e mapear as áreas de valor histórico, cultural, espeleológico e paisagístico na área de influência direta, para nortear a definição de atividades de proteção especial, salvamento e resgate.

5.4 Passivos Ambientais (Objeto de Avaliação do ICMBio)

- Deverão ser identificados, descritos e devidamente localizados em mapas em escala adequada, a ocorrência de eventuais passivos ambientais.
- Deverão ser enfocadas as seguintes situações de passivos ambientais:
 - Meio Físico (processos erosivos em desenvolvimento ou desenvolvidos pela instalação e/ou falta de conservação da rodovia; escorregamentos de taludes; depósitos irregulares de resíduos sólidos);
 - Meio Biótico (Áreas de Preservação Permanente desprotegidas nas intersecções com cursos d'água);
 - Meio Sócio-econômico (ocupações irregulares nas margens da rodovia, em especial em Áreas de Preservação Permanente e nos domínios do PNSB).

EM BRANCO



100
3037/08
8

6 - ANÁLISE INTEGRADA

Após os diagnósticos setoriais deverá ser realizada uma análise que caracterize a Área de Influência da rodovia de forma global. Para tanto, deverão ser analisadas as condições ambientais e suas tendências evolutivas, de forma a compreender a estrutura e a dinâmica ambiental da região, contemplando, inclusive, projetos de desenvolvimento dos municípios envolvidos e região e, em especial o Plano de Manejo do PNSB.

Ressaltar o tipo de antropização em andamento e o que poderá ocorrer devido à implantação do projeto, e a capacidade da infra-estrutura existente de absorver tal afluxo. Analisar, sobre o aspecto de desenvolvimento da região e de manejo do PNSB, as perdas e ganhos ambientais.

Esta análise terá como objetivo fornecer o conhecimento capaz de embasar a identificação e a avaliação dos impactos decorrentes do empreendimento, bem como a qualidade ambiental futura da região e as condições de gestão do PNSB.

7 - PROGNÓSTICO AMBIENTAL E AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS AMBIENTAIS

7.1 - Prognóstico Ambiental

Na elaboração deste prognóstico deverá ser levada em consideração as condições ambientais e sociais emergentes, com e sem a implantação do projeto, conduzindo à proposição de medidas destinadas ao equacionamento dos impactos ambientais decorrentes do mesmo.

Deverão ser analisados os impactos da rodovia, sobre o meio ambiente, de uma forma integrada em suas fases de implantação e operação. Esta avaliação, abrangendo os impactos negativos e positivos do empreendimento, levará em conta o fator tempo, determinando, na medida do possível, uma projeção dos impactos imediatos, a médio e longo prazo; temporários, permanentes e cíclicos; reversíveis e irreversíveis; locais e regionais.

Deverá ser apresentada uma síntese conclusiva dos impactos que poderão ocorrer nas fases de obra e operação da rodovia, acompanhada de suas interações.

7.2 - Identificação dos Impactos Ambientais

Na análise dos impactos identificados, deverão constar:

- Metodologia de identificação dos impactos e os critérios adotados para a interpretação e análise de suas interações;
- Valoração, magnitude e importância dos impactos; apresentar metodologia utilizada, análise comparativa e justificativa da classificação, se o impacto for significativo;
- Descrição detalhada dos impactos sobre cada fator ambiental relevante, considerado no diagnóstico ambiental;
- Síntese conclusiva dos impactos relevantes a serem ocasionados nas fases de implantação (pavimentação) e operação da rodovia (estabelecimento de controle de entrada e saída), acompanhada de suas interações; e
- Alternativas tecnológicas para a realização do empreendimento (tipo de pavimento, revestimento primário e não realização do projeto), considerando-se os custos ambientais (aí considerados os meios biótico, físico e socioeconômico) nas áreas críticas.

Ao final deste item deverá ser apresentado um resumo, na forma de planilha, contendo o levantamento de impactos relacionados às atividades do empreendimento nas fases de implantação e operação. Esta planilha deverá conter as condições de ocorrência dos impactos, suas magnitudes, grau de importância e as medidas necessárias para o seu controle.

8 - MEDIDAS MITIGADORAS, COMPENSATÓRIAS E PROGRAMAS AMBIENTAIS

8.1 Medidas Compensatórias e Mitigadoras:

Com base na avaliação dos possíveis impactos ambientais do empreendimento e as medidas recomendadas que venham a minimizá-los, maximizá-los, compensá-los ou eliminá-los.

As medidas mitigadoras e compensatórias devem ser instituídas no âmbito de programas, os quais deverão ser materializados com o objetivo de garantir eficiência ações a serem executadas.

8.2 - Programas de Controle e Monitoramento

Deverão ser propostos programas integrados para o monitoramento e controle ambiental na área de influência direta, visando acompanhar a evolução da qualidade ambiental e assegurar a gestão do PNSB e permitir a adoção de medidas complementares de controle.

Os programas ambientais de controle deverão considerar:

- o componente ambiental afetado;
- a fase do empreendimento em que deverão ser implementadas;

EM BRANCO

- o caráter preventivo ou corretivo e sua eficácia;
- o agente executor, com definição de responsabilidades e;
- o cronograma de execução das medidas segundo a duração do impacto.

Os programas de monitoramento e acompanhamento dos impactos deverão indicar e justificar:

- Parâmetros selecionados para a avaliação dos impactos sobre cada um dos fatores ambientais considerados;
- Rede de amostragens, incluindo seu dimensionamento e distribuição espacial;
- Métodos de coleta e análise das amostras;
- Periodicidade das amostragens para cada parâmetro, segundo diversos fatores ambientais.

Além dos programas considerados básicos, torna-se obrigatória a proposição de outros programas ambientais, decorrentes dos cenários do prognóstico ambiental e dos resultados da avaliação de impactos ambientais.

Alguns dos principais programas a serem desenvolvidos, sem esgotar a série de programas que poderão ser propostos, são:

- A. Programa de Gestão e Supervisão Ambiental, para desenvolvimento, monitoramento e supervisão das ações constantes das Medidas e outros Programas Ambientais a serem desenvolvidos;
- B. Plano Ambiental de Construção, que deverá contemplar as diretrizes básicas a serem empregadas durante a execução das obras e a atuação de equipes de trabalho, estabelecendo mecanismos eficientes que garantam a execução das obras com o controle, monitoramento e mitigação dos impactos gerados.
- C. Programa de Prevenção e Controle de processos erosivos;
- D. Programa de Monitoramento dos Impactos Diretos e Indiretos do empreendimento, com revisão, atualização e/ou proposição contínua das medidas mitigadoras e/ou compensatórias dos impactos;
- E. Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos, na fase de construção;
- F. Programa de Monitoramento de Ruídos, na fase de construção;
- G. Programa de Monitoramento e Controle da Poluição Atmosférica (gases, fuligem e poeiras), na fase de construção;
- H. Programa de Recuperação de Áreas Degradadas e Passivos Ambientais, com ênfase nas futuras áreas de empréstimo, bota-foras, áreas de apoio e canteiros-de-obra; e também os passivos ambientais já existentes, se couber;
- I. Programa de Monitoramento da Qualidade da Água (nas travessias dos cursos hídricos contíguos às intervenções e no canteiro-de-obras).
- J. Programa de Monitoramento da Fauna e Bioindicadores; (objeto de apreciação do ICMBio)
- K. Programa de Monitoramento e Controle do Atropelamento da fauna;
- L. Programa de Controle de Supressão de Vegetação (a ser implementado conforme Autorização a ser requisitada junto ao IBAMA/ICMBio);
- M. Programa de Educação Ambiental, destinado às comunidades lindeiras, e empregados diretos e terceirizados do empreendedor.
- N. Programa de Capacitação Funcional em temas ambientais relacionados às obras da rodovia, destinado aos empregados diretos e terceirizados;
- O. Programa de Prospecção e Resgate Arqueológico (Portaria IPHAN nº 230/02); (objeto de apreciação pelo IPHAN)

Os trabalhos relacionados com a identificação do patrimônio arqueológico, tanto na etapa de levantamento em campo, a ser realizado na fase de diagnóstico; como na etapa de resgate e de monitoramento, implementados na fase de implantação, deverão ser previamente autorizados pelo IPHAN, atendendo ao disposto na legislação vigente.
- P. Programa de Controle e Gestão da Rodovia, fundamentado em Portaria do DER-RJ e no Plano de Manejo do PNSB, devendo contemplar os seguintes itens: estruturas de controle de entrada e saída; sinalização e mecanismos de controle de tráfego (limitação de carga e tipos de veículos, de quantidade de veículos, e de velocidade); manutenção e limpeza da via; manutenção de sistemas de drenagem; e fiscalização de uso. (objeto de avaliação do ICMBio e DER RJ)

O detalhamento operacional e de responsabilidades deverá constar desse programa, ou seja, deverá haver indicação das metodologias executivas de controle, bem como as respectivas responsabilidades (o que cabe ao ICMBio e ao DER) e formas de viabilização (recursos materiais, humanos e financeiros);
- Q. Programa de Comunicação Social para as populações do entorno do empreendimento.

EM BRANCO



- R. Programa de Desapropriação, integrado com o Plano de Manejo do PNSB, objeto de apreciação pelo DER RJ e ICMBio;
- S. Programa de Compensação Ambiental; relacionado com o ICMBio e DER RJ;
- T. Outros, em função das singularidades e características do PNSB.

9. CONCLUSÕES

Deverão ser apresentadas as conclusões sobre os resultados dos estudos de avaliação ambiental do empreendimento, enfocando os seguintes pontos:

- Prováveis modificações socioambientais na região e no PNSB (positivas e negativas) decorrentes da implementação do projeto, considerando a adoção das medidas mitigadoras, compensatórias e de controle propostas;
- Benefícios e malefícios sociais, econômicos e ambientais decorrentes da pavimentação e da operação da rodovia;
- Avaliação do prognóstico realizado quanto à viabilidade ambiental do projeto.

10. BIBLIOGRAFIA

Listar a bibliografia consultada para a realização dos estudos, especificada por área de abrangência do conhecimento, de acordo com as normas técnicas de publicação da ABNT.

11. GLOSSÁRIO

Formular uma listagem dos termos técnicos utilizados no estudo.

12. RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL – RIMA

O RIMA deve ser apresentado em volume separado, deverá conter as informações técnicas geradas em linguagem clara e objetiva, de fácil entendimento e acessível ao público em geral.

Este relatório deverá ser ilustrado por mapas, quadros, gráficos, tabelas e demais técnicas de informação e comunicação visual auto-explicativas, de modo que a população em geral possa entender claramente as consequências ambientais do projeto e suas alternativas, comparando as vantagens de cada uma delas.

O RIMA deverá ser elaborado de acordo com o disposto na Resolução CONAMA nº 001/86, contemplando necessariamente os tópicos constantes do Art. 9º.

Para tanto o Relatório de Impacto Ambiental refletirá as conclusões do Estudo de Impacto Ambiental e conterà, no mínimo:

- Os objetivos e justificativas do projeto, sua relação e compatibilidade com as políticas setoriais, planos e programas governamentais, tendo como ênfase o Plano de Manejo do PNSB e o Plano de Gestão da Candidatura de Paraty a Patrimônio Mundial;
- A descrição das atividades, especificando a área de influência, mão-de-obra, os processos e técnicas operacionais, os empregos diretos e indiretos a serem gerados;
- A síntese dos resultados dos estudos de diagnóstico ambiental da área de influência do projeto;
- A descrição dos prováveis impactos ambientais da atividade, considerando o projeto, suas alternativas, os horizontes de tempo de incidência dos impactos e indicando os métodos, técnicas e critérios adotados para sua identificação, quantificação e interpretação;
- A caracterização da qualidade ambiental futura da área de influência, comparando as diferentes situações da adoção do projeto e suas alternativas, bem como com a hipótese de sua não realização;
- A descrição do efeito esperado das medidas mitigadoras previstas em relação aos impactos negativos, mencionando aqueles que não puderam ser evitados, e o grau de alteração esperado;
- Os programas ambientais de acompanhamento, controle e monitoramento dos impactos;
- Avaliação da região com e sem o empreendimento, comparando benefícios e impactos negativos que trará para a região.

EM BRANCO





SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

Fls.:	103
Proc.:	3937/08
Rubr.:	8

Despacho nº 017/2008

Interessado: Fundação Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio de Janeiro
– DER RJ

Assunto: Pavimentação da rodovia estadual RJ-165 – Estrada Paraty-Cunha – no trecho de 9,7 km que atravessa o Parque Nacional da Serra da Bocaina.

Referência: Relatório de Vistoria nº 40/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Ao Coordenador-Geral Substituto de Transporte, Mineração e Obras Cíveis

Rosa Helena Zago Loes

Estando de acordo com o Relatório de Vistoria nº 40/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, encaminho com vistas à apreciação de Vossa Senhoria, bem como demais providências.

Em, 19 de junho de 2008

Eugênio Pio Costa
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA
Coordenador

ciente
em 20/6/08
Rosa Helena Zago Loes
Coordenadora Geral de Transportes,
Mineração e Obras Cíveis - Substituta
CGTMO / DILIC / IBAMA

EM BRANCO



Folha 104
Processo 3033/08
Assinatura B

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental

Memorando nº 235 /2008- DILIC

Brasília, 20 de junho de 2008.

A Procuradora Geral do IBAMA
Dra. Andrea Vulcanis

C/C Procuradora-Chefe da SUPES/IBAMA/RJ
Dra. Bianca Barbosa Martins

Assunto: licenciamento ambiental da rodovia RJ-165 – Paraty-Cunha

Senhora Procuradora,

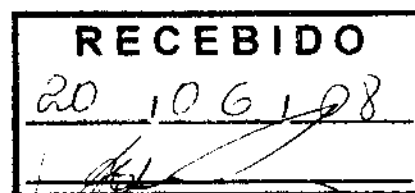
1. Em razão das tratativas desenvolvidas entre o ICMBio e este Instituto relativas à pavimentação da rodovia RJ-165 – Paraty-Cunha, no interior do Parque Nacional da Serra da Bocaina – PNSB, submeto o Relatório de Vistoria Técnica nº 040/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, acompanhado de proposta de Termo de Referência para EIA/RIMA e outros anexos, para apreciação de Vossa Senhoria.

2. Considerando a particularidade desse empreendimento, que se configura como sendo um projeto piloto de “Estrada Parque”; o interesse do ICMBio pelo projeto; e as questões judiciais envolvidas (Ação Civil Pública e Interdito Proibitório); esta Diretoria solicita avaliação dos encaminhamentos até então adotados, bem como orientação para os procedimentos futuros.

Atenciosamente,


Valter Muchagata
Diretor de Licenciamento Ambiental - Substituto
DILIC/IBAMA

JIA/TVS



Adélia Sousa Silva
Gabinete Procuradoria Geral
IBAMA/CAPITAL

EM BRANCO





Página 105
Protocolo 3937/08
Assinatura: [assinatura]

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1347, Fax: (0xx) 61 3307-1328 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 438 /2008 –DILIC/IBAMA

Brasília, 26 de junho de 2008.

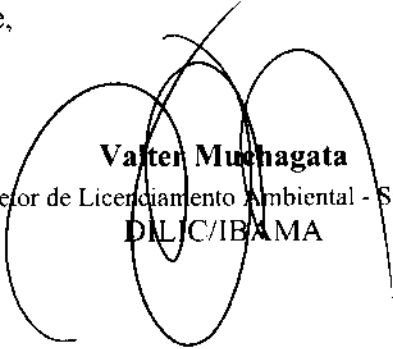
A Sua Senhoria o Senhor
Júlio César Gonchorosky
Diretor de Unidades de Proteção Integral
Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
SCEN – Trecho 2, Bloco A - Asa Norte
70.818-900, Brasília-DF

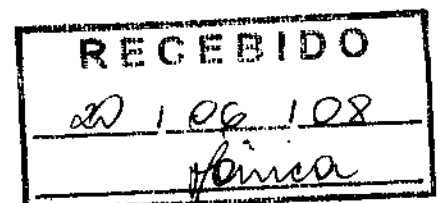
Assunto: **licenciamento ambiental da rodovia RJ-165 – Paraty – Cunha.**

Senhor Diretor,

1. Cumprimentando Vossa Senhoria, encaminho, em atendimento ao acordado na reunião técnica realizada em Paraty/RJ no dia 12.06.2008, o Relatório de Vistoria Técnica nº 040/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, acompanhado de proposta de Termo de Referência para orientação da elaboração do EIA/RIMA do licenciamento em referência.
2. Sem mais, fico no aguardo das manifestações que couberem, ao tempo em que comunico que este IBAMA aguarda o procedimento de abertura de processo administrativo de licenciamento ambiental pelo Departamento de Estrada de Rodagem do Estado do Rio de Janeiro – DER-RJ.

Atenciosamente,


Vagner Muchagata
Diretor de Licenciamento Ambiental - Substituto
DILIC/IBAMA



EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SCEN Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1347, Fax: (0xx) 61 3307-1328 URL: <http://www.ibama.gov.br>

Visto
Folha 100
Processo 3937/08
Assinatura IBAMA

Ofício nº 433 /2008 –DILIC/IBAMA

Brasília, 26 de junho de 2008.

A Sua Senhoria o Senhor
Sérgio Godoy Barbosa
Secretário de Meio Ambiente do Município de Paraty
Alameda Princesa Isabel s/n - Pontal - Paraty - RJ
23.970-000, Paraty-RJ

Assunto: **licenciamento ambiental da rodovia RJ-165 – Paraty – Cunha.**

Senhor Secretário,

1. Cumprimentando Vossa Senhoria, informo que este Instituto vem dando prosseguimento ao licenciamento ambiental em referência, conforme os encaminhamentos resultantes da vistoria técnica e das reuniões realizadas nessa cidade em 11 e 12 de junho.
2. Ainda em atendimento aos encaminhamentos da referida reunião, submeto, para apreciação desse município, o Relatório de Vistoria Técnica nº 040/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, acompanhado de minuta de Termo de Referência para orientação da elaboração do EIA/RIMA do licenciamento ambiental que se faz necessário.

Atenciosamente,


Valtor Muchagata
Diretor de Licenciamento Ambiental - Substituto
DILIC/IBAMA

EM BRANCO





Fólm 107
Processo 3933/08
Assinatura [assinatura]

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SCEN Trecho 2, Edifício Sede Bloco C, Brasília DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1347, Fax: (0xx) 61 3307-1328 URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 440/2008 –DILIC/IBAMA

Brasília, 20 de junho de 2008.

A Sua Senhoria o Senhor

Rogério José Dias

Gerente de Patrimônio Arqueológico e Natural

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN

SBN Quadra 02 – Ed. Central Brasília-DF

70040-904, Brasília/DF

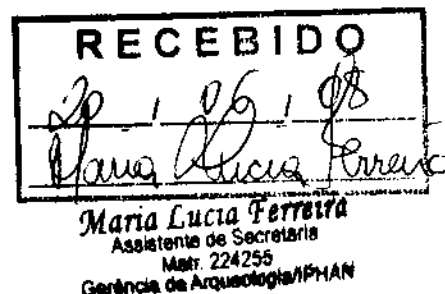
Assunto: **licenciamento ambiental da rodovia RJ-165 – Paraty – Cunha.**

Senhor Gerente,

1. Cumprimentando Vossa Senhoria, informo que se encontram em andamento neste Instituto os procedimentos para licenciamento ambiental da pavimentação da rodovia RJ-165 (Paraty-Cunha), uma estrada tombada (Estrada Real), que em determinado segmento intercepta o sítio arqueológico denominado “Caminho do Ouro”.
2. Dentre as atividades já desenvolvidas, destaco a realização de vistoria técnica ao traçado da rodovia, nos dias 11 e 12 de junho, bem como a realização de reuniões técnicas, nas quais contou-se com a representante do IPHAN/Paraty, Senhora Cynthia Tarrisse.
3. Em conformidade com os encaminhamentos da referida reunião, segue, para apreciação desse Instituto, o Relatório de Vistoria Técnica nº 040/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, acompanhado de minuta de Termo de Referência para orientação da elaboração do EIA/RIMA do licenciamento em referência.
4. Informo, ainda, que esse projeto foi considerado prioritário para os diversos órgãos envolvidos, motivo pelo qual solicito que as manifestações cabíveis sejam enviadas ao IBAMA na maior brevidade possível.

Atenciosamente,


Valtér Muchagata
Diretor de Licenciamento Ambiental - Substituto
DILIC/IBAMA



EM BRANCO



Folha

108
3037/08
Assinatura

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SCEN Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1347, Fax: (0xx) 61 3307-1328 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 441 /2008 -DILIC/IBAMA

Brasília, 20 de junho de 2008.

A Sua Senhoria o Senhor

Henrique Alberto Santos Ribeiro

Presidente da Fundação Departamento de Estradas de Rodagem do Rio de Janeiro - DER-RJ

Av. Presidente Vargas, 1100, 8º andar

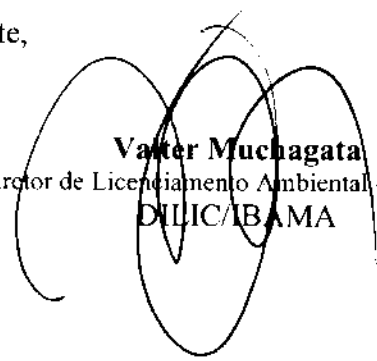
20.071-002, Rio de Janeiro - RJ

Assunto: **licenciamento ambiental da rodovia RJ-165 - Paraty - Cunha.**

Senhor Presidente,

1. Cumprimentando Vossa Senhoria, informo que este Instituto vem dando prosseguimento ao licenciamento ambiental em referência, conforme os encaminhamentos resultantes da vistoria técnica e das reuniões realizadas em Paraty nos dias 11 e 12 de junho.
2. Em atendimento aos encaminhamentos da referida reunião, submeto, para apreciação desse Departamento, o Relatório de Vistoria Técnica nº 040/2008-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, acompanhado de minuta de Termo de Referência destinado à orientação do EIA/RIMA necessário para o procedimento de licenciamento ambiental.
3. Por fim, esclareço que esse Departamento ainda não procedeu à solicitação de abertura de processo administrativo junto a este Instituto, conforme orientação de expediente anterior.

Atenciosamente,


Valter Muchagata
Diretor de Licenciamento Ambiental - Substituto
DILIC/IBAMA

EM BRANCO

Folha 109
Protocolo 3937/08
Assinatura: *[assinatura]*



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE
DIRETORIA DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO DE PROTEÇÃO INTEGRAL
COORDENAÇÃO DOS BIOMAS MATA ATLÂNTICA E PAMPAS
SCEN Trecho 02, Ed Sede do IBAMA, CEP: 70818-900
Telefones: (61) 3316-1163/3316-1164 FAX: (61)3225-7517
(61)3316-1261

Ofício nº 193/2008/COMAP/DIREP

Brasília, 20 de junho de 2008

A Sua Senhoria o Senhor
Eugenio Pio Costa
Coordenador de Licenciamento de Transportes – COTRA/DILIC/IBAMA

Assunto: **Solicita avaliação técnica.**

1. A Diretoria de Unidades de Conservação de Proteção Integral – DIREP, objetivando realizar monitoria no Plano de Manejo do Parque Nacional da Serra da Bocaina, pretende avaliar a viabilidade de pavimentação da RJ – 165, Estrada Paraty-Cunha, uma vez que este representará importante elo de ligação entre a área litorânea do Parque e a região dos planaltos localizada no estado de São Paulo.
2. Ressalta-se ainda que a estrada uma vez pavimentada representará importante área para a implementação de ações de uso público em consonância ao já estabelecido no Plano de Manejo, inclusive com viabilidade para atividades concessionadas que representariam fonte de sustentabilidade financeira para a UC.
3. Desta forma, solicitamos a Vossa Senhoria uma avaliação técnica por parte desta Coordenação do estudo intitulado “Programa de Sustentabilidade Ambiental da Estrada Paraty-Cunha” realizado pela instituição Pró-Bocaina, com assessoria técnica da Universidade de Taubaté.
4. Agradecemos pela colaboração e colocamo-nos à disposição de Vossa Senhoria para esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente

[Assinatura]
BERNARDO FERREIRA A. BRITO
Coordenação do Bioma Mata Atlântica e Pampas
Coordenador

Ào
Sr. Júlio
Sr. TATIANA

PL ANÁLISE E MANIFESTAÇÃO.

Eugenio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CESTMO / DILIC / IBAMA

23/06/08

EM BRANCO



Folha 110
Processo 3937/08
Assinatura B

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
Nº: 8.113
DATA: 15/07/08
RECEBIDO:



SERVIÇO PÚBLICO ESTADUAL
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS
FUNDAÇÃO DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
GABINETE DO PRESIDENTE

ibama Gerex/RJ
Central de Registro de Documentos
CID nº
Distrito: 17/8
Vistoria: [assinatura]

Ofício ASS-I/PRE nº 003

Rio de Janeiro, 27 de junho de 2008

Ilustríssimo Senhor
Dr. Valter Muschagata
M.D. Diretor de Licenciamento do IBAMA – Brasília

ASSUNTO: LICENCIAMENTO AMBIENTAL FEDERAL PARA PAVIMENTAÇÃO DE ESTRADA
PARQUE PARATY – CUNHA, RJ-165 – TRECHO: PARQUE NACIONAL DA
SERRA DA BOCAINA – PNSB

Senhor Diretor

Tendo em vista as obras de Pavimentação da Estrada Parque Paraty –
Cunha, RJ-165, trecho: Parque Nacional da Serra da Bocaina – PNSB, de
acordo com a legislação vigente, vimos pelo presente, solicitar a obtenção
do Termo de Referência e a Licença Prévia do empreendimento acima
citado.

Atenciosamente

Elizabeth
Engª. Elizabeth Valle Viana Paiva
Assistente I da Presidência do DER-RJ

EVVP/CDMS.

À DHEC P/ Licenciamento

D O C U M E N T O

SECC. 022965/02-71
IBAMA/IBAMA SUP. ESTADUAL/RJ

DATA: 27/06/08

Ris 31/7/08

ROBERTO DIET DE SAUTY
Chefe de Gabinete - Gerem. de Serviço
Superintendência IBAMA/RJ
Mat. SIAPE 660334

Urgente

Do Brinck,

A/e Superintendente.

P/aveia e escominhamento
conforme os entendimentos
previamente acordados.

18/07/08

Adilson R. Sill
Chefe da Divisão Técnica
IBAMA/RJ

A DILIC/IBAMA,

PARA AS PROVIDÊNCIAS
PERTINENTES, FICANDO
DESDE JÁ ESTA SUPES
A DISPOSIÇÃO PARA
O APOIO NECESSÁRIO AO
LICENCIAMENTO, TENDO
EM VISTA A IMPOR-
TÂNCIA DA REFERIDA
OBRA.

EM 08-07-08

ROGÉRIO ROCCO
SIAPE 348067
Superintendente - IBAMA/RJ
Port. 312/05.

A CGTMO

Gustavo M. S. Peres
Gustavo Henrique Silva Peres
Analista Ambiental
Matrícula 2448661
DILIC/IBAMA
15/07/08

AO

DR. JÚLIO MENNICHOS
DRA. TATIANA

PARA INSTAURAR

ATT.

Eugenio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA

18.07.08

Folha 111
 Processo 3937/68
 Assinatura *AB*

REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
 ESTADO DO RIO DE JANEIRO
 SECRETARIA DE ESTADO DA POLICIA CIVIL
 DGP/CDPT/INSTITUTO DE IDENTIFICACAO FELIX PACHEGO

VALIDA EM TODO O TERRITÓRIO NACIONAL

REGISTRO GERAL: N1784712-4
 DATA DE EFICACIA: 30/08/80

NOME: HENRIQUE ALBERTO SANTOS RIBEIRO
 FILIAÇÃO: VALDIRMIRIO SILVA RIBEIRO
 MARIA DA CONCEICAO S RIBEIRO
 NATURALIDADE: MARANHAO
 DATA DE NASCIMENTO: 05/08/1942

BOB-ORIGEM: C-CASM LIV BR23 FLS 185
 TERM: 8794 C 8 RIO DE JANEIRO RJ
 CPF: 217067357/15

ASSINADO POR: *Henrique Ribeiro*
 LEI Nº 2.180 DE 1953

094

CORREGEDORIA GERAL
 DA JUSTICA RJ
 SEAO DE FISCALIZACAO
 AUTENTICACAO
 1ATO
 Nº CCU32654

Ofício Rio de Janeiro
 São Francisco 42 L.C. Centro
 AUTENTICACAO
 O ofício de que a presente cópia é a reprodução fiel do original que me foi apresentado.
 Rio de Janeiro, RJ, 29 de Agosto de 1980.
 Luiz Carlos Monteiro - Escr. Subst.
 R\$ 2,00

A CONTRA
pl análise e
manifestação 18/7/00

Rosa Helena Zago Loes
Coordenadora Geral de Transportes,
Mineração e Obras C&S - Substituta
CST/Min. / DILIC / RBAMA

112
3037/08
28

D.O. DIÁRIO OFICIAL
do Estado do Rio de Janeiro

PODER EXECUTIVO

Ano XXXIII - Nº 003 - Parte I **5**
Rio de Janeiro, quarta-feira - 3 de janeiro de 2007

Atos do Governador

DECRETO DE 03 DE JANEIRO DE 2007

O GOVERNADOR DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
no uso de suas atribuições constitucionais e legais,


RESOLVE nomear **HENRIQUE ALBERTO SANTOS RIBEIRO** para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2007, o cargo em comissão de Presidente, símbolo PR-1, da Fundação Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio de Janeiro-**DER-RJ**, da Secretaria de Estado de Obras, anteriormente ocupado pelo próprio servidor.

Rio de Janeiro, 03 de janeiro de 2007

SÉRGIO CABRAL

EM BRANCO

Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral

Folha 113
 Matr. nº 3039/09
 Assinatura: 

Contribuinte,


Confira os dados de Identificação da Pessoa Jurídica e, se houver qualquer divergência, providencie junto à RFB a sua atualização cadastral.

 REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL CADASTRO NACIONAL DA PESSOA JURÍDICA		
NÚMERO DE INSCRIÇÃO 28.521.870/0001-25	COMPROVANTE DE INSCRIÇÃO E DE SITUAÇÃO CADASTRAL	DATA DE ABERTURA 01/08/1977
NOME EMPRESARIAL FUNDAÇÃO DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEN-RJ FUNDERJ		
TÍTULO DO ESTABELECIMENTO (NOME DE FANTASIA) DER RJ		
CÓDIGO E DESCRIÇÃO DA ATIVIDADE ECONÔMICA PRINCIPAL 84.11-6-00 - Administração pública em geral		
CÓDIGO E DESCRIÇÃO DAS ATIVIDADES ECONÔMICAS SECUNDÁRIAS Não informada		
CÓDIGO E DESCRIÇÃO DA NATUREZA JURÍDICA 114-7 - FUNDAÇÃO ESTADUAL OU DO DISTRITO FEDERAL		
LOGRADOURO AV PRESIDENTE VARGAS	NÚMERO 1100	COMPLEMENTO
CCP 20.071-002	BAIRRO/DISTRITO CENTRO	MUNICÍPIO RIO DE JANEIRO
		UF RJ
SITUAÇÃO CADASTRAL ATIVA		DATA DA SITUAÇÃO CADASTRAL 26/12/2003
MOTIVO DE SITUAÇÃO CADASTRAL		
SITUAÇÃO ESPECIAL *****		DATA DA SITUAÇÃO ESPECIAL *****

Aprovado pela Instrução Normativa RFB nº 748, de 28 de junho de 2007.

Emitido no dia **25/04/2008** às **14:33:12** (data e hora de Brasília).



 **Receita Federal do Brasil**
 Inscrição e Situação Cadastral

A RFB agradece a sua visita. Para informações sobre política de privacidade e uso, clique aqui.
 Acesse sua página

EM DRANCO

114
3937/68
8

República Federativa do Brasil
Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia
Carteira de Identidade Profissional Registro Nacional

Nome: **JOSE NOVAES MENDES** 200174867-1

Filiação: **JOAQUIM MENDES DO VALLE QUARESMA**
OLIVIA NOVAES MENDES

C.P.F. Documento de Identidade Tipo Sang. **A-**

Nascimento Naturalidade UF Nacionalidade
10/03/1938 | **RIO DE JANEIRO** | **RJ** | **BRASILEIRA**

Crea de Registro Emissão Validade
CREA-RJ | **06/07/2007** | **04/07/2012**

Ass. Presidente *[Assinatura]* Registro no Crea **1977102496**



Título Profissional
Arquiteto

Ass. do Profissional
Jose Novas Mendes

Veja como Documento de Identidade e tem Fé Pública (52º do art. 58 da Lei nº 5194 de 24/12/66 e Lei nº 6206 de 07/05/75)

EM BRANCO

NOMEAR WILSON BRITO DINIZ para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Assessor, símbolo DAS-8, do Gabinete Civil, da Chefia do Poder Executivo, anteriormente ocupado por Luciene Caetano da Silva, matrícula nº 0887731-9.

NOMEAR a Pedagoga SANDRA REGINA MATTOS CORLEAO para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Assessor, símbolo DAS-8, do Gabinete Civil, da Chefia do Poder Executivo, anteriormente ocupado por Luis da Silva Guimarães, matrícula nº 0820851-4.

NOMEAR CAIUS VITICHIUS CASSERES DOS SANTOS para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Assessor, símbolo DAS-8, do Gabinete Civil, da Chefia do Poder Executivo, anteriormente ocupado por Alceu Fernando Rimes Florido, matrícula nº 0878093-4.

NOMEAR ANDRÉ LUIZ PESSINI para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Assessor, símbolo DAS-8, do Gabinete Civil, da Chefia do Poder Executivo, anteriormente ocupado por Daniel Henrique Fernandes Ferreira, matrícula nº 0810567-8.

NOMEAR, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, TIMÓTEO ROCHA DOS SANTOS, matrícula nº 0189699-2, do cargo em comissão de Assessor, símbolo DAS-8, do Gabinete Civil, da Chefia do Poder Executivo.

CESSAR os efeitos da designação de TIMÓTEO ROCHA DOS SANTOS, matrícula nº 0189699-2, efetuada pelo Decreto de 11 de abril de 2002, publicado no D.O 12 de abril de 2002, para, sem prejuízo de suas atribuições, responder pelo expediente da Divisão de Material, do Departamento Geral de Administração e Finanças, do Gabinete Civil, da Chefia do Poder Executivo, com validade a contar de 01/01/2003.

NOMEAR WILSON JOSÉ DA ROCHA para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Assessor, símbolo DAS-8, do Gabinete Civil, da Chefia do Poder Executivo, anteriormente ocupado por Timoteo Rocha dos Santos, matrícula nº 0189699-2.

NOMEAR EDSON DO AMARAL, Tenente-Coronel BM, RG 07.384, para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Superintendente, símbolo DG, da Superintendência de Transportes, da Coordenadoria Militar, do Gabinete Civil, da Chefia do Poder Executivo, em vaga resultante da transformação estabelecida pelo Decreto nº 32.621, de 01/01/2003. Processo nº E-13/002/2003

NOMEAR NELIO MONTEIRO CAMPOS, Major PM, RG 50.914, para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Superintendente, símbolo DG, da Superintendência de Jurança, da Coordenadoria Militar, do Gabinete Civil, da Chefia do Poder Executivo, em vaga resultante da transformação estabelecida pelo Decreto nº 32.621, de 01/01/2003. Processo nº E-13/002/2003

NOMEAR IDILBERTO ANTONIO CALDITO, Tenente-Coronel BM, RG 07.381, para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Assessor Especial, símbolo DG, da Coordenadoria Militar, do Gabinete Civil, da Chefia do Poder Executivo, em vaga resultante da transformação estabelecida pelo Decreto nº 32.621, de 01/01/2003. Processo nº E-13/002/2003

NOMEAR VIRGINIA MARIA FERRI, Engenheiro Policial de Telecomunicação, matrícula nº 0175550-3, para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Diretor Geral, símbolo DG, do Departamento Estadual de Telecomunicações, da Coordenadoria Militar, do Gabinete Civil, da Chefia do Poder Executivo, em vaga resultante da transformação estabelecida pelo Decreto nº 32.621, de 01/01/2003. Processo nº E-13/002/2003

NOMEAR REYNALDO SALVADOR LEMOS, Major PM, RG 29.241, para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Diretor Geral, símbolo DG, do Departamento de Zeladoria de Bens e Serviços Estaduais, da Coordenadoria Militar, do Gabinete Civil, da Chefia do Poder Executivo, em vaga resultante da transformação estabelecida pelo Decreto nº 32.621, de 01/01/2003. Processo nº E-13/002/2003

NOMEAR ADILSON THEODORO SOARES, Tenente-Coronel PM, RG 30.865, para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Assessor Especial, símbolo DG, da Assessoria Especial para Assuntos Administrativos, Orçamentários, Financeiros e de Suprimentos, da Coordenadoria Militar, do Gabinete Civil, da Chefia do Poder Executivo, em vaga resultante da transformação estabelecida pelo Decreto nº 32.621, de 01/01/2003. Processo nº E-13/002/2003

NOMEAR DANUSIA TERESA PESTANA DE BARROS para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Assessor Especial, símbolo DG, da Secretaria de Estado de Integração Governamental, em vaga resultante da transformação estabelecida pelo Decreto nº 32.621, de 01/01/2003.

NOMEAR MÁRCIA SATHLER LENZ CÉSAR para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Assessor Especial, símbolo DG, da Secretaria de Estado de Integração Governamental, em vaga resultante da transformação estabelecida pelo Decreto nº 32.621, de 01/01/2003.

NOMEAR o Arquiteto JOSÉ NOVAES MENDES para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Vice-Presidente, símbolo VP-1, da Fundação Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio de Janeiro - DER/RJ, da Secretaria de Estado de Integração Governamental, em vaga resultante da transformação estabelecida pelo Decreto nº 32.621, de 01/01/2003.

NOMEAR CARLOS FRANCISCO DA CUNHA JUNIOR, Assistente Jurídico, para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Chefe de Gabinete, símbolo VP-3, da Fundação Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio de Janeiro - DER/RJ, da Secretaria de Estado de Integração Governamental, em vaga resultante da transformação estabelecida pelo Decreto nº 32.621, de 01/01/2003.

NOMEAR o Engenheiro ANGELO MONTEIRO PINTO para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Diretor, símbolo VP-1, da Diretoria de Operação e Conservação Metropolitana, da Fundação Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio de Janeiro - DER/RJ, da Secretaria de Estado de Integração Governamental, em vaga resultante da transformação estabelecida pelo Decreto nº 32.621, de 01/01/2003.

NOMEAR o Administrador de Empresas LINEU CASTILHO MARTINS para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Assessor Técnico, símbolo VP-3, da Fundação Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio de Janeiro - DER/RJ, da Secretaria de Estado de Integração Governamental, em vaga resultante da transformação estabelecida pelo Decreto nº 32.621, de 01/01/2003.

NOMEAR FRANCISCO SANTOS BARROS, Dentista, matrícula nº 185188-0, para exercer o cargo em comissão de Diretor, símbolo VP-1, da Diretoria de Assistência, do Instituto de Assistência dos Servidores do Estado do Rio de Janeiro - IASERJ, da Secretaria de Estado de Administração e Reestruturação, da Chefia do Poder Executivo.

NOMEAR o Contador ANDRÉ LUIZ DE ALMEIDA MIRANDA para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Subsecretário-Adjunto, símbolo SA, Subsecretaria-Adjunta da Receita Estadual, da Secretaria de Estado de Fazenda, em vaga resultante da transformação estabelecida pelo Decreto nº 32.621, de 01/01/2003.

NOMEAR HELENA BRUNET DE OLIVEIRA, Analista de Sistemas e Métodos, matrícula nº 0291468-7, para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Subsecretário-Adjunto, símbolo SA, da Subsecretaria-Adjunta do Tesouro Estadual, da Secretaria de Estado de Fazenda, em vaga resultante da transformação estabelecida pelo Decreto nº 32.621, de 01/01/2003.

NOMEAR LUIZ ANTÔNIO LARANJEIRA BARBOSA para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Subsecretário-Adjunto, símbolo SA, da Secretaria de Estado de Fazenda, em vaga resultante da transformação estabelecida pelo Decreto nº 32.621, de 01/01/2003.

NOMEAR ELISA MARTINS RIBEIRO, matrícula nº 6014955-6, para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Assessor Especial, símbolo DG, da Secretaria de Estado de Fazenda, em vaga resultante da transformação estabelecida pelo Decreto nº 32.621, de 01/01/2003.

NOMEAR HANS KEPLER BEZERRA DE MENEZES, Fiscal de Rendas de 1ª Categoria, matrícula nº 0811219-5, para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Assessor-Chefe, símbolo DG, da Assessoria de Informática, da Secretaria de Estado de Fazenda, em vaga resultante da transformação estabelecida pelo Decreto nº 32.621, de 01/01/2003.

NOMEAR PEDRO GONÇALVES DA ROCHA SLAWINSKI, Procurador do Estado, matrícula nº 0812351-5, para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Assessor-Chefe, símbolo DG, da Assessoria Jurídica, da Secretaria de Estado de Fazenda, em vaga resultante da transformação estabelecida pelo Decreto nº 32.621, de 01/01/2003.

NOMEAR JOSÉ GERALDO HOSANNAH CORDEIRO para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Assessor-Chefe, símbolo DG, da Assessoria Técnica, da Secretaria de Estado de Fazenda, em vaga resultante da transformação estabelecida pelo Decreto nº 32.621, de 01/01/2003.

NOMEAR JOSÉ LUCIANO DA SILVA, Técnico de Fazenda "C", matrícula nº 0682839-6, para exercer, com validade a contar de 01 de janeiro de 2003, o cargo em comissão de Superintendente, símbolo DG, da Superintendência de Sistemas, da Secretaria de Estado de Fazenda, em vaga resultante da transformação estabelecida pelo Decreto nº 32.621, de 01/01/2003.

EM BRANCO

116
30/32/08
08



República Federativa do Brasil
Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia
Carteira de Identidade Profissional Registro Nacional



Nome **200031063-0**


ELIZABETH VALLE VIANA PAIVA

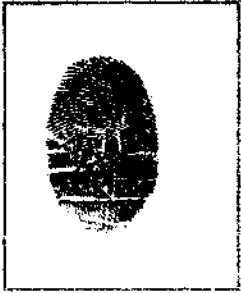
Filiação
LUIZ GONZAGA VIANA
ZULEIKA PROCÓPIO DE BARROS VALLE VIANA

C.P.F. Identidade (RG) Tipo Sang.
893.508.397-68 | **06354118-9 IPP/RJ** | **A+**

Nascimento Naturalidade UF Nacionalidade
23/05/1965 | **MINAS GERAIS** | **MG** | **BRASILEIRA**

Crea Emissor Emissão Validade
CREA-RJ | **17/04/2006** | **16/04/2011**

Ass. Presidente  Registro no Crea
1988106405



Título Profissional
Engenheira Civil
Ass. do Profissional
Elizabeth Valle Viana Paiva

Vale como Documento de Identidade e tem Fé Pública (52º do art. 56 da Lei nº 5194 de 24/12/66 e Lei nº 6206 de 07/05/75)

EM BRANCO

- VÁLIDA EM TODO O TERRITÓRIO NACIONAL -

REGISTRO GERAL 04021715-0 DATA DE EXPEDIÇÃO 10/06/96

NOME SONIA SCHILLING COSTA

FILIAÇÃO RENATO LUDIVICE COSTA

NATURALIDADE LUCIA SCHILLING COSTA

RIO DE JANEIRO DATA DE NASCIMENTO 14/02/1958

DOC ORIGEM: C. NASC LIV 404 FLS 186V

TERM 98384 C 5 RIO DE JANEIRO RJ

CPF 625915097/00 APIS 2012386468

ASSINATURA DO DIRETOR

LEI Nº 7.116 DE 29/08/83

073

EPAR-EPAR

182 OFICINA DE NOTAS E MATRIZ
 LUIS VITORIANO VIEIRA TEIXEIRA - Notário Nº 8921691
 Av. Pres. Vargas 435 - 22º andar - No. 181 - Tel. 507-6151
 Certificado que a presente foi expedido em
 do original que foi expedido em

Rio de Janeiro, 24 de Setembro de 2003
 DENIS SOARES VIEIRA - Substituto - DMV - 1
 - Total R\$3,20

8-2VIA

COMISSÃO GERAL DA JUSTIÇA RJ SELO DE FISCALIZAÇÃO AUTENTICAÇÃO

Nº 8921691

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

ESTADO DO RIO DE JANEIRO

SECRETARIA DE ESTADO DE SEGURANÇA PÚBLICA

DEPARTAMENTO DE IDENTIFICAÇÃO - PACHECO

073

ASSINATURA DO TITULAR

CARTEIRA DE IDENTIDADE

EM BRANCO

FORMULÁRIO DE SOLICITAÇÃO DE ABERTURA DE PROCESSO - FAP
EMPREENDIMENTO: RODOVIAS

Folha 118
Processo: 3932/08
Assinatura: B

Acessar "Serviços on line" no site do Ibama e clicar e "cadastro", abre a possibilidade de inscrição de pessoa física ou jurídica.

Realizar inscrição no CTF na categoria:
Na fase de LP, LI e até a LO: "Gerenciador de Projetos - Rodovia (23-7)";
Nas fases de RLO e LO de regularização: "Transporte, Depósitos e Terminais - Operação de Rodovia (18-21)".

As FAPs estarão disponibilizadas na área de trabalho do empreendedor no "Serviços on line", clicando em "Serviços" - "Licenciamento Ambiental Federal" - "Solicitação de Abertura de Processo".

É importante frisar que a atualização de dados, tais como nome e endereço serão importantes para a geração automática de documentos ao empreendedor.

Escolher tipologia: Rodovia
Inserir a denominação oficial do empreendimento: Pavimentação da Estrada Parque Paraty - Cunha, RJ-165 trecho Parque Nacional da serra da Bacaina (PSNB).

(Compor a denominação com: Sigla da Rodovia - Trecho - Subtrecho - Segmento)
Estrada Parque Paraty - Cunha, RJ-165 trecho Parque Nacional da serra da Bacaina (PSNB).

Abre a FAP para preenchimento

Algumas FAPs eletrônicas encontram-se em desenvolvimento no Centro de Telemática do IBAMA, e portanto os dados listados a seguir devem ser enviados impressos a Diretoria de Licenciamento Ambiental do IBAMA, na ordem estabelecida a seguir.

A FAP é dividida em formulário solicitando informações sobre dados específicos do

EM BRANCO

empreendimento,
dados sobre o meio biótico, físico e socioeconômico em que pretende
se localizar.
É necessária atenção para as unidades de medida dos dados, bem como
para os limites
de texto
determinados para preenchimento (informados por n° de caracteres).
O Ibama pretender com essas informações dirimir dúvidas sobre a
competência para o
licenciamento do empreendimento e levantar a existência de outros
impedimentos.

Para auxiliar o preenchimento do formulário pesquise em:
<http://siscom.ibama.gov.br/> - disponibiliza gerador de mapas, com
imagens de satélite
para
algumas unidades da federação, é necessário se cadastrar para acessar
o aplicativo;
<http://mapas.mma.gov.br/mapas/aplic/checacoord/index.php> -
disponibiliza gerador de
mapas
temáticos para um ponto informado.

DADOS ESPECÍFICOS

Dado solicitado Preencher
Denominação do empreendimento
Tipo de solicitação (X) Licença Prévia
() Licença de Instalação
Escolha única () Licença de Operação
() Licença de Operação - Regularização
Fundação Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio de
Janeiro, CNPJ
2852187/00001-25
Av Presidente Vargas 1.100 - 8° andar Centro Rio de Janeiro, Cep
20071002
Data da entrada em operação: 10/10/2008
Trecho Estrada Parque Paraty - Cunha, RJ-165 trecho Parque Nacional
da serra da
Bacaina (PSNB).

Sub-trecho Estrada Parque Paraty - Cunha, RJ-165 trecho Parque
Nacional da serra da
Bacaina (PSNB).

Segmento Estrada Parque Paraty - Cunha, RJ-165 trecho Parque Nacional
da serra da
Bacaina (PSNB).

Extensão (9,4 km)
Classe da rodovia Turístico
Código(s) PNV (só para rodovias federais) 100 caracteres
UNIT(s) envolvida(s) (só para rodovias federais): 100 caracteres
Municípios do Ponto inicial e do ponto final Ponto Inicial: São Paulo
município de
Cunha e Rio de Janeiro Paraty

EM BRANCO

Ponto Final: Rio de Janeiro Paraty
Coordenadas do traçado da rodovia (começar pelo ponto inicial e terminar com o ponto final, incluir um ponto a cada 10km do traçado estimado) do(s) trecho(s) a ser(em) licenciado(s)
[grau] [minuto] [segundos] Coordenadas geográficas referenciadas ao Datum SAD 69
Unidades da Federação e Municípios na área de interceptada pelo trecho (Municípios / UF)
UF / Municípios Coordenadas em UTM datun horizontal SAD 69 meridiano central 39°WGR Datun vertical mareografo de Imbituba - SC / SP
516478.87,7438006.5930, RJ 518086.2482,7433490.8470
UF / Municípios
Definir o tipo de intervenção a ser feita
Múltiplas escolhas
 Implantação
 Pavimentação
 Duplicação
 Pista Lateral
 Ampliação da Capacidade
 Implantação 3ª faixa
 Outros: abrir campo texto com 200 caracteres
 Construção de Obras de Arte Especiais
Citeas mais importantes: abre campo texto com 200 caracteres

MEIOS FÍSICO E BIÓTICO

Meio Biótico

Bioma interceptados

Escolhas múltiplas

- Mata Atlântica: observação - 200 caracteres
- Amazônia: observação - 200 caracteres
- Costeiros: observação - 200 caracteres
- Cerrado: observação - 200 caracteres
- Caatinga: observação - 200 caracteres
- Pantanal: observação - 200 caracteres
- Campos Sulinos: observação - 200 caracteres

Presença de Unidades de Conservação

Se couber

Competência: federa.

Categoria: (Parque Nacional da Serra da Bocaina)

Identificação: Parque Nacional da Serra da Bocaina

Presença de corredores ecológicos

Se couber Parque da Bocaina e Maciço das Araras

Meio Físico

Existência de áreas prioritárias para proteção da biodiversidade Todo o Parque

Informar município

Se couber

- Prioridade Extremamente Alta: observação - 200 caracteres
- Prioridade Muito Alta: observação - 200 caracteres
- Prioridade Alta: observação - 200 caracteres
- Área Insuficientemente conhecida
- Inexistente

Região Hidrográfica interceptadas Amazônica

- Tocantins-Araguaia
- Atlântico Nordeste Ocidental
- Parnaíba
- Atlântico Nordeste Oriental
- São Francisco
- Atlântico Leste

EM BRANCO

- Atlântico Sudeste
 Atlântico Sul
 Paraná
 Paraguai
 Uruquai

Principais corpos hídricos atravessados Rio Pereque-açu
Áreas urbanas interceptadas pelo empreendimento
(escolas, hospitais centro comunitários, dentre outros)
300 caracteres
Potencial de existência de ambientes com cavidade
naturais
Se couber
500 caracteres

DADOS SOCIOECONÔMICOS

Dado solicitado Preencher

Terras Indígenas na área de influência Identificar, se for o caso

Quilombolas na área de influência Identificar, se for o caso

Atividade econômica predominante da área
diretamente afetada

Descrição preliminar do perfil da atividade econômica
predominante da área afetada

- rural extensiva - observação - 200 caracteres
 rural intensiva - observação - 200 caracteres
 misto (rural e urbana) - observação - 200 caracteres
 industrial - observação - 200 caracteres
 extrativismo - observação - 200 caracteres
 pecuária - observação - 200 caracteres
 minerária - observação - 200 caracteres
 agricultura familiar - observação - 200 caracteres
 área urbana - observação - 200 caracteres
 pesca ou aquicultura - observação - 200 caracteres
 turismo - observação - 200 caracteres

Patrimônio histórico

Em localização - identifique município.

Identificação: Caminho do Ouro, estaca 200 Paraty Coordenada E
516630.99,N
7435486.54

Localização:

Estimativa de população atingida

Se couber

Desapropriações (X) sim

Identificar município, número de famílias e propriedades a serem
atingidas: 05 famílias; 25 propriedades

não

Presença de áreas de relevante interesse sócioambiental

Informar município

Área de Preservação Permanente

Reserva Legal

Excepcional beleza cênica

Área de trânsito / reprodução de espécies

Assentamento agrário

Movimento de luta pela reforma agrária

Região conflitante pelo uso da água

Proximidade de captação de água para abastecimento público

a montante: distância: _____ (km)

a jusante: distância: _____ (km)

DADOS DOS CONTATOS

EM BRANCO

Nome Elizabeth Valle Viana Paiva
CPF 893508397-68
(rua, av., quadra, etc.)
Endereço Av. Presidente Vargas 1.100 8º andar
Bairro Centro
RJ - Rio de Janeiro
CEP 20071-002
Formação Engenheiro
Tipo de vínculo com o empreendedor Assistente da Presidência do DER-
RJ
Telefone 021 22630530/ celular 98894323
Contato Fax 021 22630541
e-mail elizabethpaiva@der.rj.gov.br
Nome Sonia Schilling Costa
CPF 625015097-00
(rua, av., quadra, etc.)
Endereço Av. Presidente Vargas 1.100 9º andar
Bairro Centro
RJ - Rio de Janeiro
CEP 20071-002
Formação Administradora
Tipo de vínculo com o empreendedor Chefe de Serviço de Impacto
Ambiental do DER-RJ
Telefone 021 22238080 r. 2182/ celular 97942532
Contato Fax 021 22631687
e-mail sschillingc@gmail.com

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

Informações sobre licenças emitidas por órgãos ambientais
Instituição 100 caracteres
Processo nº 100 caracteres
Tipo Documento (*) 50 caracteres
Nº do Documento 50 caracteres
Data da validade Dd / mm / aaaa
* Licença (LP, LI, LO, LOP), autorização, etc.
Informação sobre estudo ambiental realizado
Identificação do Estudo Projeto Geométrico Pavimentação e Drenagem
Situação do estudo (X) em elaboração; () concluído em análise; ()
concluído e
analisado
Autoria do estudo Fundação DER-RJ
Responsável Técnico Constec Consultoria Técnica Ltda
Data da entrega aguardando finalização da Rvisão do Plano de Manejo
Outras informações sobre o
estudo
300 caracteres
* EIA/RIMA; PCA/RCA; PRAD; PBA; PAE, Análise de Riscos, EVA, RDPA,
RAS, etc

Informações sobre outros Órgãos consultados (IPHAN, FUNAI, Fundação
Palmares,
Agências - ANA, ANEEL, ANTT,
etc.)
Instituição Aguardando parecer do IPHAN
Processo nº 100 caracteres
Tipo Documento (*) 50 caracteres
Nº do Documento 50 caracteres
Data da validade dd/mm/aaaa
Observações 300 caracteres
* Permissão, concessão, registro, outorga, etc.

EM BRANCO

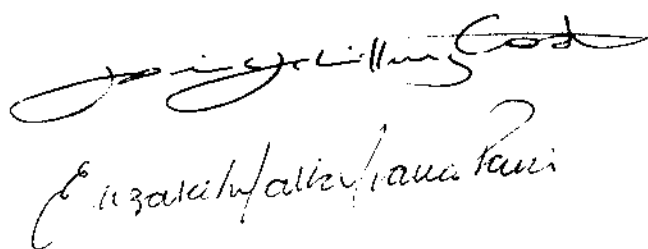
Folha 123
Processo 3939/08
Assunto B

Preencher com o que foi efetivamente realizado.

11/6

DECLARAÇÃO

[X] Declaro que as informações acima são verdadeiras,
Responsável pelas informações: Elizabeth V Viana Paiva e Sonia
Schjilling Costa
Vínculo com o empreendedor: Assistente da Presidencia e Chefe do
Serviço de Est de
Imp Ambientais do DER-RJ50 caracteres
Nº do CPF do responsável pelas informações: 893508397-68 e 625915097-
00
respectivamente



Sonia Schjilling Costa
Elizabeth Viana Paiva

EM BRANCO



Serviço Público Federal
Ministério do Meio Ambiente - MMA
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA
SCEN Trecho 2, Edifício Sede Bloco C, Brasília DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1347, Fax: (0xx) 61 3307-1801 URL: <http://www.ibama.gov.br>

124
3937/08
8

Ofício nº 554 /2008 -CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 23 de julho de 2008.

A Sua Senhoria a Senhora
Dra. Elizabeth Valle Viana Paiva
Assistente I da Presidência do DER-RJ
Avenida Presidente Vargas, 1100, 8º andar
20.071-002, Rio de Janeiro - RJ
Fax: (21) 2263-0541

Assunto: **licenciamento ambiental da rodovia RJ-165 - Paraty - Cunha.**

Referência: **Ofício ASS-I/PRE nº 003**

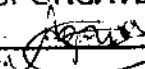

Senhora Assistente,

1. Cumprimos Vossa Senhoria, acuso recebimento do expediente em referência, ao tempo em que informo que a continuidade dos procedimentos deste Instituto está na dependência do DER-RJ providenciar a abertura do processo de licenciamento ambiental do empreendimento, por meio do Sistema de Licenciamento Ambiental / Cadastro Técnico Federal.
2. Em havendo dificuldades para tal procedimento junto ao Cadastro Técnico Federal, recomendo o estabelecimento de contato telefônico com a Analista Ambiental Eliane Solon ou com o Técnico André Carvalho, pelos telefones (61) 3316-1233 e (61) 3316-1394, respectivamente.
3. Quanto ao Termo de Referência, esclareço que foi enviada Minuta para apreciação dessa Fundação, do ICMBio, do IPHAN e da Prefeitura Municipal de Paraty. Registro, contudo, que até o presente momento não recebemos nenhuma contribuição.

Atenciosamente,


Eugênio Pio Costa

Coordenador Geral de Transporte, Mineração e Obras Cíveis - Substituto
CGTMO/DILIC/IBAMA

FAX TRANSMITIDO EM: 23/07/08
AS 17:25 H
RESPONSÁVEL: 
FAX Nº: 

EM BRANCO

Fis.:	525
Proc.:	39.37/08
Rubr.:	8



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

Memorando nº *163* 12008 – DILIC

Brasília, 15 de outubro de 2008.

À Procuradora Geral do IBAMA
Dra. Andréa Vulcanis

Assunto: **Licenciamento ambiental da rodovia RJ-165 – Paraty-Cunha.**

Senhora Procuradora,

1. Reitero, por meio deste, o Memorando nº 235/2008 – DILIC, encaminhado a essa Procuradoria-Geral em 20 de junho de 2008, solicitando avaliação quanto aos encaminhamentos até então adotados no licenciamento ambiental do projeto de pavimentação da Estrada Paraty-Cunha, bem como orientação para os procedimentos futuros.
2. Tendo em vista a Instrução Normativa nº 184, de 17/07/08, solicito retorno desta PROGE quanto aos assuntos colocados, para prosseguimento do processo de licenciamento em questão e envio de Termo de Referência definitivo ao empreendedor.

Atenciosamente,

SEBASTIÃO CUSTÓDIO PIRES
Diretor de Licenciamento Ambiental
DILIC/IBAMA

EM BRANCO



Fls.:	126
Proc.:	3932/08
Rubr.:	2

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

SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3225-0564 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 975 /2008 - DILIC/IBAMA

Brasília, 24 de novembro de 2008.

A Sua Senhoria o Senhor

Axel Schmidt Grael

Presidência

Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente - FEEMA - RJ

Rua Fonseca Teles, 121, 8º andar.

CEP: 20.940-903 - S. Cristóvão

Rio de Janeiro/RJ

Tel/fax: (21)3891-3333

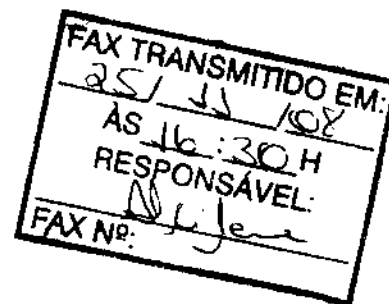
Assunto: Licenciamento Ambiental da rodovia estadual RJ-165 (Paraty-Cunha) no interior do Parque Nacional da Serra da Bocaina.

Senhor Presidente,

1. Comunicamos à Vossa Senhoria o recebimento de FAX encaminhado pela Fundação Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio de Janeiro - DER-RJ, em 26/07/07, cópia em anexo, no qual é mencionado o projeto da rodovia estadual RJ-165 (Paraty-Cunha) no interior do Parque Nacional da Serra da Bocaina, tramitando nessa Fundação visando a obtenção de licença ambiental, processo nº E-07/201.147/97.
2. Salientamos que é de competência deste Instituto o licenciamento de empreendimentos de significativo impacto ambiental que se localizem em Unidade de Conservação de domínio da União, conforme art. 4º da Resolução CONAMA nº 237, de 1997.
3. Desta forma, e tendo em vista os trâmites já iniciados neste Instituto para realização deste licenciamento, solicitamos que nos seja informada a situação do processo mencionado bem como encaminhada sua cópia, de forma a darmos o devido prosseguimento no IBAMA.
4. Sem mais para o momento, estamos a disposição para quaisquer dúvidas ou informações adicionais.

Atenciosamente,

SEBASTIÃO CUSTÓDIO PIRES
Diretor de Licenciamento
DILIC/IBAMA



EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
COORDENAÇÃO GERAL DE TRANSPORTES, MINERAÇÃO E OBRAS CIVIS

SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071 Fax: (0xx) 61 3307-1328 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

MEMÓRIA DE REUNIÃO

Local: IBAMA - Sede

Data: 25/11/2008

Horário: 14:30 h

Assunto: LICENCIAMENTO AMBIENTAL Mod. PANTY-CUNHA

Participantes: Lista Anexa

NESTA DATA, CONFORME REUNIÃO REALIZADA NO INSTITUTO CHICO MENDES - ICMBIO EM 19 DE NOVEMBRO DE 2008, A SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS DO RIO DE JANEIRO ESTÁ PROTOCOLANDO OS SEQUINTE DOCUMENTOS:

1) OFÍCIO ENCAMINHANDO CÓPIA ORIGINAL DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DA MODULHA PANTY-CUNHA RJ-165, REALIZADO PELA FEEMA.

2) E OFÍCIO ENCAMINHANDO CÓPIA DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL, CÓPIA DO PROJETO DE DRENAGEM E UM CD


COM CÓPIA DO PROJETO VIÁRIO.

A

DMA TATIANA

PARA LIÇENCIA E DEMNIS

PROVIDÊNCIAS

At. 

Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA

25/11/2008

EM BRANCO



Fila:	129
Proc.:	3937/08
Flubro:	8

GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS
SUBSECRETARIA DE PROJETOS DE URBANISMO REGIONAL E METROPOLITANO

OFÍCIO SEOBRAS/SSURM Nº 207/2008

Rio de Janeiro, 24 de novembro de 2008

Ilm..Sr.
Sebastião Custódio Pires
Diretor de Licenciamento Ambiental do IBAMA

PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA

Nº: 14.528

DATA: 25/11/08

RECEBIDO: FWM

Senhor Diretor,

A Secretaria de Estado de Obras do Rio de Janeiro, na qualidade de interessada no processo de licenciamento da Estrada Parque Paraty-Cunha, vem pelo presente encaminhar cópias dos documentos abaixo listados, conforme solicitado em reunião ocorrida em 19/11/2008, em Brasília, com a participação da SEOBRAS, DER-RJ, IBAMA e ICMBio, objetivando agilizar o processo de licenciamento junto ao IBAMA.

Documentos anexos:

- Cópia do EIA e do RIMA da Estrada Paraty- Cunha;
- Cópia do Projeto de Drenagem da Estrada Paraty-Cunha e
- CD com todo o Projeto Viário da Estrada Paraty Cunha em meio digital.

Desde já agradecemos a atenção e apresentamos os protestos de elevada consideração.

Atenciosamente,


VICENTE DE PAULA LOUREIRO

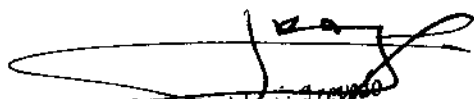
Subsecretário de Estado de Projetos de Urbanismo Regional e Metropolitano



Ao Coordenador de
Licenciamento de transportes
Eugênio Pio


de ordem, para
avaliar

Em 26.11.2008


Júlio Henriques de Azevedo
Assessor Técnico
Matr. 1364894
DILIC / IBAMA

À
Dm. Tatiana
Sr. Lúcio

Para providências.

Att 
Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
DOTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA
27.11.2008

Fis.:	130
Proc.:	3937/08
Pubr.:	76

GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Secretaria de Estado do Ambiente
Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente

OF FEEMA/PRES N. 3605/08

Rio de Janeiro, 24 de novembro de 2008.

Ilmo. Sr.

Dr. Sebastião Custódio Pires

M.D. Diretor de Licenciamento Ambiental - DILIC

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Re

SCEN Trecho 2 - Ed. Sede do IBAMA

70618-900 - Brasília - DF

PROCOLO/IBAMA

DILIC/DIQUA

Nº: 14.557

DATA: 25/11/08

RECEBIDO: J

Ref.: Licenciamento - DER - Estrada Paraty-Cunha

Senhor Diretor,

Cumprimentando-o, dirijo-me a Vossa Senhoria para encaminhar-lhe cópia dos processos de licenciamento ambiental, E-07/ 201.543/88 e E-07/201.147/97, cujas licenças foram concedidas em nome do Departamento de Estradas de Rodagem - DER-RJ, para a Estrada Parque Paraty - Cunha.

Tal providência deve-se ao fato de ter sido exigido por esta FEEMA, ao DER, através do requerimento de licença ambiental, E-07/201.147/97, protocolar pedido de licença prévia junto ao IBAMA. As medidas necessárias à adoção da citada providência foram discutidas no último dia 19.º em reunião, nesse órgão, com a presença da SEOBRAS, DER-RJ, IBAMA e ICMBio. No encontro restou convencionado que as cópias dos mencionados licenciamentos auxiliariam no desembaraço da análise a ser realizada pelo IBAMA.

Desde já agradecendo a atenção dispensada, renovo os protestos de elevada consideração.



Ana Cristina R. Henney
Presidente

mdbd

Ao Coordenador de
Licenciamento de Transportes

de ordem, para
avaliação

Em 26.11.2008

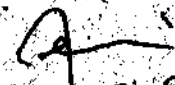

Julio Henrique de Azevedo
Assessor Técnico
Matr. 1364891
DILIC / IBAMA

A

Dm. TATIANA

Dr. dicio

PAM LICENÇA E
DEMAIS PROVIDÊNCIAS

Att. 

Eugenio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA

27.11.2008



Fls.:	131
Proc.:	3939/08
Rubric.:	98

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES, MINERAÇÃO E OBRAS CIVIS
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3225-0564 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 876 /2008-CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 05 de dezembro de 2008

A Sua Senhoria o Senhor

Ricardo Soavinski

Diretor de Unidades de Conservação de Proteção Integral
Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
SCEN - Trecho 2, Bloco A - Asa Norte
70.818-900, Brasília.DF

Assunto: Anuência para as obras de pavimentação da Rodovia RJ-165 no interior do Parque Nacional da Serra da Bocaina.

Senhor Diretor,

1. Reporto-me ao licenciamento ambiental para a pavimentação da Rodovia RJ-165 (Paraty-Cunha), trecho localizado no interior do Parque Nacional Serra da Bocaina, para colocar o que segue: considerando a existência de processo inicial conduzido pelo Órgão Estadual - FEEMA, o qual, por meio da exigência e análise de EIA/RIMA, decidiu pela concessão de Licença Prévia para o empreendimento, atestando a viabilidade ambiental da pavimentação da Estrada Paraty-Cunha no interior do PARNA.
2. E, considerando ainda, que, por se tratar de licenciamento de competência federal, este Instituto avocou o processo e pretende conduzi-lo de forma a não retroceder nos trâmites já instaurados na FEEMA.
3. Venho, por meio deste, solicitar a apresentação de autorização dessa ICMBio, em vista do trecho se desenvolver no interior do PARNA Serra da Bocaina, unidade essa sob administração desse Instituto, de forma a dar atendimento ao procedimento obrigatório contido ao artigo 36 da Lei 9985/2000 (Sistema Nacional de Unidades de Conservação).
4. Assim, solicito que tal manifestação seja encaminhada com a maior brevidade possível para continuidade do processo de licenciamento ambiental neste Instituto.

Atenciosamente,

Rosa Helena Zago Locs
Coordenadora-Geral
CGTMO/DILIC/IBAMA

Recebido em: 08/12/08
Hora: 11:00 HS
Por: Edesvaldo

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 Civas
Coordenação de Transportes

INFORMAÇÃO Nº 03/2009-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 14 de janeiro de 2009.

Da Técnica: Tatiana Veil de Souza – Analista Ambiental
Ao Coordenador: Eugênio Pio Costa
COTRA/CGTMO/DILIC
Assunto: Licenciamento Ambiental da Estrada Paraty-Cunha – RJ/165
Processo: 02001.003937/2008-18

Senhor Coordenador,

1. A presente informação técnica tem por objetivo apresentar os principais pontos do histórico do processo de licenciamento ambiental referente à Estrada Paraty-Cunha – RJ/165, existente tanto na Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente do Estado do Rio de Janeiro – FEEMA/RJ quanto neste IBAMA.

Dos Processos na FEEMA

Licença Prévia (Processo nº E-07 201543/88)

2. O início do processo de licenciamento ambiental para a implantação de melhorias físicas e operacionais da Rodovia – RJ-165 – Paraty-Cunha (trecho: Paraty divisa RJ/SP), com extensão aproximada de 22 km, se deu no mês de setembro de 1988, com o Departamento de Estradas de Rodagens-RJ requerendo Licença Prévia à FEEMA. Tramitou nessa Fundação o Processo nº E-07/201543/88 para o licenciamento prévio deste projeto.

3. O Parecer Técnico nº 3/P-003/89 da FEEMA foi favorável, inicialmente, à concessão de Licença Prévia ao DER/RJ para o empreendimento, sendo apresentada a necessidade de complementação do projeto encaminhado quando da solicitação da licença de instalação. Cabe ressaltar que cerca de 10 quilômetros desta estrada se desenvolve no interior do Parque Nacional Serra da Bocaina, sendo apresentado apenas um estudo simplificado no início deste processo.

2

EM BRANCO

Fls.:	133
Proc.:	393708
Fub.:	8

4. A própria FEEMA, em dezembro de 1989 e após o desenrolar de alguns fatos que não são claros nas cópias do processo disponibilizado ao IBAMA, intimou o DER/RJ (Intimação 906506) a apresentar Estudo de Impacto Ambiental – EIA e respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA para o projeto da Estrada Paraty-Cunha.
5. A elaboração do EIA/RIMA foi concluída em março de 1990, sendo realizada, em 12/03/90, Audiência Pública na Câmara Municipal de Paraty para apresentação e discussão do projeto junto à comunidade local. Cópias dos estudos foram encaminhadas para conhecimento (RIMA) e manifestação (EIA/RIMA) aos vários órgãos interessados no processo, entre eles ao IBAMA.
6. Por meio do Ofício IBAMA/DIRCOF/DIREL/DIAP nº 100, de 21/03/90, o IBAMA apresentou as conclusões do Parecer IBAMA/DIRCOF/DIREL/Nº 01 (15/03/90), onde consta uma análise crítica ao EIA elaborado: é indicado que o diagnóstico ambiental desenvolvido necessitava ser melhor detalhado, que a caracterização da área de influência deveria ser mais clara e que as soluções e recomendações aos impactos previstos deveriam ser mais consistentes e direcionados. Além disso, indica que o diagnóstico foi elaborado somente com dados secundários e desatualizados.
7. Em resposta à manifestação do IBAMA, o DER/RJ contesta e apresenta justificativas para os itens criticados por este Instituto. Além disso, coloca que o EIA/RIMA elaborado tem no seu conjunto o objetivo de esclarecer os equívocos cometidos pelo IBDF no Interdito Proibitório da Pavimentação da Estrada Paraty-Cunha, enviado ao MM Dr. Juiz Federal da 8ª Vara, assinado em 06/06/1986 por Procuradoras do IBDF. A questão do Interdito Proibitório é melhor detalhada em item específico desta nota.
8. Após a análise do EIA/RIMA apresentado, em 10/12/93, o Parecer Técnico nº 017/93 da FEEMA apresenta a conclusão favorável dos técnicos para a emissão da Licença Prévia ao empreendimento.
9. Em 14/04/94 a FEEMA concede à Fundação DER/RJ a Licença Prévia nº 016/94, autorizando-a a desenvolver estudos de implantação relativos ao projeto de melhorias físicas e operacionais da Rodovia RJ-165 – Paraty-Cunha, divisa Rio/São Paulo, município de Paraty/RJ.
10. Consta também nas cópias do processo do licenciamento prévio da FEEMA, Parecer s/n, de 14/05/90, da Procuradoria do IBAMA (DIREC) sobre um convênio assinado entre o IBAMA e a SEMA/RJ para estudos de viabilidade do impacto ambiental causado pela pavimentação da rodovia Paraty-Cunha no trecho que cruza o PARNA Serra da Bocaina.
11. Este parecer expõe que, baseado no Regulamento dos Parques Nacionais (Decreto 84.017/79), nenhuma estrada deve existir no interior dos parques, à exceção dos caminhos de fiscalização e daqueles roteiros de visitação e controle indicados no plano de manejo da unidade de conservação.
12. Contudo, o documento apresenta que a Estrada Paraty-Cunha já existia anteriormente à criação do PARNA e, para que o IBAMA apresentasse

8

EM BRANCO

Fis.:	134
Proc.:	3937/08
Rubric.:	8

parecer conclusivo sobre a viabilidade do projeto, colocou-se como necessária a realização de um convênio entre o IBAMA e a SEMA/RJ, a ser executado de acordo Plano de Trabalho, cujo detalhamento consta no parecer da procuradora. Não constam nos documentos encaminhados ao IBAMA informações sobre a assinatura e execução deste convênio.

13. Outro ponto destacado pela procuradora e ratificado por este IBAMA atualmente, refere-se à necessidade de se cancelar a ação judicial interposta pelo extinto Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal - IBDF e que ensejou o embargo judicial que até hoje permanece, anteriormente a qualquer autorização no sentido de viabilizar a pavimentação da Estrada Paraty-Cunha.

Licença de Instalação (Processo nº E-07 201147-97)

14. Em setembro de 1997, a Fundação DER/RJ requereu à FEEMA Licença de Instalação para o empreendimento. Para tanto, foi aberto processo nº E-07 201147-97. Foram encaminhadas junto ao requerimento as documentações exigidas pela FEEMA quando da emissão da LP nº 016/94 - FEEMA.

15. Em setembro de 2003 e junho de 2004, a FEEMA notifica o DER/RJ a apresentar o "nada a opor" do IBAMA ao projeto de pavimentação da Estrada Paraty-Cunha, tendo em vista o trecho desenvolvido no interior do PARNA Serra da Bocaina. Não consta a manifestação do IBAMA requerida pela FEEMA para prosseguimento do processo de licenciamento.

16. Até o mês de junho de 2008 – momento em que o IBAMA iniciou os trâmites para condução do processo deste licenciamento ambiental, não houve avanço no processo conduzido pela FEEMA.

17. Um último documento relevante existente no processo da FEEMA, refere-se ao Ofício nº 086/2008/SECEX/MMA, de 20/06/08, onde a Secretária Executiva do Ministério do Meio Ambiente, Sra. Izabella Teixeira, expõe ao Vice-Governador do Estado do Rio de Janeiro que o IBAMA e o ICMBio vêm trabalhando em conjunto para viabilizar com brevidade e responsabilidade a pavimentação da Estrada Paraty-Cunha.

18. Coloca, ainda, que a obra pleiteada pela Fundação DER/RJ é de interesse do ICMBio e que, sendo assim, o IBAMA dispensaria a elaboração de EIA-RIMA para o empreendimento, caso a pavimentação da estrada estivesse contemplada no Plano de Manejo do PARNA Serra da Bocaina.

19. Ressalta-se que o ICMBio está realizando a Monitoria do Plano de Manejo do PARNA Serra da Bocaina com vistas a contemplar este projeto e assim poder respaldar tecnicamente a viabilidade ambiental da pavimentação da estrada, como colocado pela SECEX/MMA. Portanto, somente após esta Monitoria e a finalização do Plano de Manejo, é que o IBAMA terá condições técnicas de solicitar a elaboração de Plano de Controle Ambiental de Obra para o projeto em questão.

8

EM BRANCO

Fis.:	135
Proc.:	3937/08
Rubr.:	8

Do Interdito Proibitório

20. Baseado em informações constantes nos documentos encaminhados pela FEEMA ao IBAMA, segue abaixo resumo dos itens alegados no Interdito Proibitório impetrado pelo ex-IBDF, no ano de 1986, à obra pretendida:

- a obra de pavimentação da Estrada Paraty-Cunha foi embargada judicialmente em razão da ameaça de agressão que representava, do ponto de vista histórico-cultural, a um dos "Caminhos do Ouro", devido à sobreposição pelo traçado da estrada: os documentos constantes no processo indicam que não existe sobreposição de traçados dentro dos limites do Parque Nacional da Serra da Bocaina;
- indica que o Regulamento dos Parques Nacionais Brasileiros é taxativo ao vetar a execução de obras que visem a construção de rodovias no interior destas unidades: o DER/RJ coloca que o projeto apresentado refere-se à pavimentação e não à construção de uma rodovia; e
- a obra pretendida não decorre de uma necessidade essencial das comunidades adjacentes: consta a manifestação favorável e a necessidade pela implementação do projeto por parte da comunidade local, técnicos e demais atores envolvidos no processo.

21. Para sustentar a defesa da retirada do embargo, consta a elaboração de um documento denominado: A inserção Regional do Parque Nacional da Serra da Bocaina – Estrada Parque Cunha-Paraty SP-171, RJ-165, Pólo de Educação Ambiental (abril de 1991).

Da Comissão Interdisciplinar – IBAMA

22. Em fevereiro de 1992, a Superintendência do IBAMA no Rio de Janeiro, por meio da Ordem de Serviço "P" nº 009/92-Gab/SUPES/RJ, designou uma Comissão Interdisciplinar formada por técnicos do IBAMA, DNER, Fundação DER/RJ e USP, para realizar um amplo estudo destinado a subsidiar a decisão sobre a pavimentação da Estrada Paraty-Cunha, tendo em vista os possíveis reflexos desta providência sobre valores ambientais resguardados pelo PARNA Serra da Bocaina.

23. O documento possui um Parecer do PARNA, abordando os seguintes itens:

- Introdução: na região da estrada, o PARNA é relativamente estreito e ocupa apenas o território fluminense; o local apresenta-se sob medida para a implantação da base permanente de que o Parque tanto necessita, para controle dos acessos e definitivo domínio da região;
- Breve diagnóstico: o PARNA convive com problemas de ordem fundiária, de demarcação e de carência de recursos materiais e humanos; possui acentuada degradação por falta de implantação e a precariedade dos acessos às áreas mais isoladas;

✱

EM BRANCO

- Interdito Proibitório: o embargo judicial da obra se deu pela ameaça de agressão que ela representava a um dos "Caminhos do Ouro", devido à sobreposição pelo traçado da estrada; ocorre que não há sobreposição de traçados dentro dos limites do PARNA, desaparecendo o sentido da principal razão do embargo;
- Realidade da Estrada Paraty-Cunha e o PARNA: no estado atual, o trecho da estrada dentro do Parque é uma séria ameaça aos ecossistemas protegidos, além de ser um empecilho à racionalização das atividades a cargo do PARNA; áreas marginais à estrada encontram-se alteradas pelo avanço da ação humana (plantações e pastagens); a ausência de coletores e dispositivos de drenagem levam à acentuação dos processos erosivos, provocando evasão do solo e podendo levar ao assoreamento de cursos d'água da região;
- Pavimentação da estrada como proteção ao Parque: a comissão defende a implementação do projeto de pavimentação da estrada;
- Administração da Área: à época da formação da comissão, a competência pela administração do PARNA era do IBAMA; hoje cabe ao ICMBio tal atribuição. O manejo da área deve observar as Zonas de Uso Especial, de Uso Extensivo e de Recuperação. Além disso, a execução das obras e a operação e conservação da Estrada Paraty-Cunha deverão obedecer ao Decreto nº 84.017-97 – Regulamento dos Parques Nacionais Brasileiros.

24. Possui também um Relatório da Comissão Interdisciplinar que apresenta a situação do processo: em janeiro e fevereiro de 1992 foi realizada reunião entre os entes envolvidos para a retomada do projeto de pavimentação da Estrada Paraty-Cunha e avaliar a possibilidade de se rever, por parte do IBAMA, o embargo judicial à obra, sendo formada esta então Comissão Interdisciplinar para avaliar em profundidade o assunto e propor medidas para o levantamento do referido embargo

25. Para instruir o processo judicial é indicada a necessidade de juntada dos seguintes documentos: Novo Projeto de Engenharia – 1987/1989, contratado pela Fundação DER/RJ, elaborado de acordo com as exigências do IBAMA; o EIA/RIMA da Estrada (contratado pela Fundação IEF/RJ); e a assinatura dos Protocolos de Intenções com a Fundação DER/RJ, Prefeituras de Paraty e Cunha.

26. Na seqüência, são apresentadas as sugestões da Comissão para elaboração de Documento de Levantamento do Embargo das obras de pavimentação da RJ-165, do trecho de 9,3 km que passa no PARNA da Serra da Bocaina:

- Pavimentação do Trecho, a cargo do DER/RJ;
- Conservação do Trecho, a cargo do PARNA;
- Cumprimento da Norma Rodoviária Ambiental – IPR/DNER-PRO-212 de 1988;
- Faixa *Non Aedificandi* – Decreto-Lei 84.017/79;
- Monitoramento Estatístico;
- Implantação do Sistema de Controle e Operação;

B

EM BRANCO

- Sinalização;
- Instalação da Administração; e
- Levantamento Cadastral das Benfeitorias;

27. Em seguida, o parecer conclusivo da Comissão expõe o seguinte:

- o posicionamento do IBAMA quanto ao embargo da pavimentação da Estrada Paraty-Cunha necessita ser revisto;
- a Fundação DER/RJ cumpriu com todos os requisitos exigidos pelo IBAMA em relação ao Projeto Final de Engenharia da RJ-165, estando este documento compatível com as condicionantes ambientais e adequado à conservação da natureza do PARNA Serra da Bocaina;
- o programa sugerido para a pavimentação da plataforma atual da estrada vai contribuir para a melhor proteção dos recursos naturais do Parque e atender a uma livre opção da população dos municípios de Paraty e de Cunha, dentro das possibilidades permitidas pela natureza.

28. E, por fim, sugere o seguinte:

- Suspensão do Interdito Proibitório, ainda vigente na Estrada Paraty-Cunha – é proposta uma minuta de convênio entre IBAMA e Fundação DER/RJ para tal finalidade; e
- As sugestões da Comissão devem ser atendidas pela Fundação DER/RJ quando da implementação da obra pretendida.

29. Não existem informações nos documentos disponibilizados sobre o cumprimento das sugestões propostas pela Comissão Interdisciplinar designada pela SUPES-IBAMA/RJ.

Do Plano de Sustentabilidade Ambiental da Estrada Paraty-Cunha

30. Com o objetivo de estudar as alternativas técnicas que permitissem levantar o embargo judicial às obras de pavimentação da Estrada Paraty-Cunha e visando-se adequar as necessidades físicas e operacionais da Estrada aos objetivos conservacionistas do PARNA da Serra da Bocaina, uma equipe multidisciplinar, sob a assessoria técnica da Universidade de Taubaté e apoio do DER/RJ, elaborou, em janeiro de 1998, o Plano de Sustentabilidade Ambiental da Estrada Paraty-Cunha, voltado para a revitalização do segmento de 9,7km que atravessa o Parque e que deveria compor o Plano de Manejo desta Unidade de Conservação.

31. Ressalta-se que o Plano de Sustentabilidade Ambiental não foi incorporado ao Plano de Manejo do PARNA quando da sua elaboração e, revendo-se em conta as análises e ressalvas efetuadas sobre este documento constantes no anexo desta Informação Técnica, o Plano é aplicável e apresenta qualidade técnica, sendo recomendado que o trabalho executado não seja desconsiderado nas etapas posteriores do licenciamento ambiental do empreendimento nem pelo órgão gestor da unidade de conservação em questão (ICMbio). Ressalta-se, no entanto, a necessidade de melhor detalhamento, para fins de incorporação ao licenciamento ambiental, do projeto executivo da obra,

EM BRANCO

Flo:	138
Proc.:	3937/08
Publ:	2

com enfoque maior nas medidas de controle ambiental, tipo de pavimentação a ser utilizada, dispositivos de drenagem, entre outros.

Do Processo no IBAMA - 2008

32. Em 26/07/07, o IBAMA recebeu fax do DER-RJ comunicando sobre a tramitação, na FEEMA/RJ (E-07/201.147/97), de processo de licenciamento ambiental para o projeto em questão.

33. Em julho de 2007 e em abril de 2008, por meio dos Ofícios nº 191/2007 – COTRA/CGTMO/DILIC e nº 308/2008 – CGTMO/DILIC - IBAMA, respectivamente, o DER/RJ foi informado que, por se tratar de projeto que compreende Unidade de Conservação de domínio da União, o IBAMA é o órgão ambiental competente para a realização desse licenciamento específico. Sendo assim, solicitou-se dessa Fundação a apresentação de requerimento de licença ao Instituto, para avaliação e devida condução do processo de licenciamento ambiental.

34. Tendo em vista manifestação favorável e, ainda, solicitação do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio (Ofício nº 273/2008 – DIREP/ICMBio) para viabilizar as condições para a continuidade desse projeto, realizou-se vistoria técnica ao local, nos dias 11 e 12 de junho de 2008, com o objetivo de se elaborar Termo de Referência objetivo e direcionado, definindo-se os estudos ambientais necessários para a análise de viabilidade deste empreendimento.


35. Em consequência das atividades realizadas e tendo em vista as particularidades do projeto contidas no Relatório de Vistoria nº 40/2008 – COTRA/CGTMO/DILIC (características do projeto, preocupações ambientais, características técnicas do projeto, região onde se insere o empreendimento, características sociais e os aspectos jurídicos), o IBAMA elaborou, em conjunto com os entes envolvidos (PROGE-IBAMA/ICMBio, Prefeitura Municipal de Paraty, Fundação DER/RJ, ICMBio e IPHAN), minuta de Termo de Referência definindo a necessidade de elaboração de EIA/RIMA para o empreendimento.

36. Em agosto de 2008, o DER/RJ solicitou abertura de processo de licenciamento ambiental, requerendo licença prévia para a Pavimentação da Estrada Parque Paraty-Cunha-RJ/165 – trecho Parque Nacional Serra da Bocaina – Processo nº 02001.003937/08-18.

37. Desde então e com vistas à elaboração de TR definitivo para o projeto, algumas tratativas vêm sendo realizadas entre os órgãos no sentido de buscar agilizar o processo de licenciamento ambiental da pavimentação da Estrada Paraty-Cunha.

38. Entre as alternativas colocadas nas reuniões realizadas, cogitou-se inicialmente a possibilidade do IBAMA retomar o processo de licenciamento, até então conduzido pela FEEMA/RJ, a partir da fase em que se encontra, qual seja: concessão de Licença de Instalação. Sendo assim, para avaliar a possibilidade do IBAMA validar a Licença Prévia emitida pela FEEMA ao empreendimento,

EM BRANCO

Fila:	139
Processo:	3937/08
Rubrica:	

selecionou-se o encaminhamento de cópia do processo conduzido pelo estado, bem como do EIA/RIMA elaborado segundo TR da Fundação.

39. De posse destes documentos, o IBAMA realizou uma análise técnica quanto à qualidade do estudo e quanto aos demais trâmites existentes no processo, decidindo pela não validação do processo existente na FEEMA, pelos motivos abaixo expostos:

- O EIA/RIMA foi elaborado em março de 1990 e, portanto, encontra-se defasado, além de abordar de forma superficial a questão do Sítio Arqueológico Ruínas do Registro do Caminho do Ouro e apresentar pouco detalhamento sobre o trecho inserido no interior do PARNA Serra da Bocaina;
- Ratificou-se a crítica proferida à época pelo IBAMA, contida no documento IBAMA/DIRCOF/DIREL/DIAP/Nº 100, de 21/03/90, quanto à falta de detalhamento do diagnóstico ambiental da área onde o projeto intercepta o Parque Nacional; e
- O objeto do licenciamento foi modificado: o Projeto Viário da Estrada Paraty-Cunha (22km), cujo licenciamento ambiental foi realizado na FEEMA-RJ, não corresponde ao atualmente apresentado pelo DER/RJ quando da abertura de processo de específico junto ao IBAMA (trecho inserido no interior do PARNA Serra da Bocaina).

40. Outra opção avaliada foi a delegação do licenciamento ambiental, que é de competência federal, ao órgão estadual - FEEMA/RJ, sendo a sua concessão condicionada aos preceitos legais que vigoram no IBAMA. Após as considerações da Diretoria de Licenciamento Ambiental, entendeu-se, inicialmente, não ser aconselhável esta delegação uma vez que existe embargo judicial para a obra e por se tratar de projeto desenvolvido no interior de Unidade de Conservação.

41. No período de setembro a novembro de 2008, a DIREP/ICMBio, através do Bioma Mata Atlântica, realizou a Monitoria do Plano de Manejo do Parque Nacional da Serra da Bocaina e, entre outros aspectos, atualizou as atividades da Área de Desenvolvimento do Caminho do Ouro onde se insere a Estrada Paraty-Cunha. Neste trabalho foram indicadas a viabilidade e a necessidade de pavimentação da mesma, sendo necessária, entretanto, a complementação de estudos Arqueológicos e Históricos da Estrada especialmente onde há o cruzamento com o Caminho do Ouro.



EM BRANCO

Fls.:	40
Proc.:	3937/08
Publ.:	8

Conclusão

42 Para entendimento breve e cronológico dos fatos aqui expostos referentes ao processo licenciamento ambiental da Estrada Paraty-Cunha, tem-se o seguinte:

- 1972: Criação do Parque Nacional Serra da Bocaina;
- 1986: Interdito Proibitório impetrado pelo ex-IBDF, ainda vigente, às obras na estrada em razão da ameaça de agressão que representava, do ponto de vista histórico-cultural, a um dos "Caminhos do Ouro", devido à sobreposição do traçado de ambos no interior do PNSB;
- 1988: Abertura de processo de licenciamento ambiental na FEEMA/RJ, em favor da Fundação DER/RJ, para concessão de Licença Prévia às obras de melhorias físicas e operacionais da Rodovia – RJ-165 – Paraty-Cunha (trecho: Paraty divisa RJ/SP). Foi definida a necessidade de realização de EIA-RIMA para o empreendimento;
- 1990: Elaboração do EIA/RIMA e realização de Audiência Pública no município de Paraty/RJ;
- 1992: Criação de Comissão Interdisciplinar pela SUPES-IBAMA/RJ para realizar um amplo estudo destinado a subsidiar a decisão sobre a pavimentação da Estrada Paraty-Cunha, com vistas a levantar o interdito proibitório ainda vigente. Foi proposto convênio entre o IBAMA e a Fundação DER/RJ para tal finalidade;
- 1994: Emissão da LP nº 016/94 – FEEMA para a realização de estudos de implantação relativos ao projeto de melhorias físicas e operacionais da Rodovia RJ-165 – Paraty-Cunha, divisa Rio/São Paulo, município de Paraty/RJ;
- 1997: Abertura de processo de licenciamento ambiental na FEEMA/RJ, em favor da Fundação DER/RJ, para concessão de Licença de Instalação ao empreendimento. A tramitação do processo encontra-se paralisada na FEEMA/RJ, até o presente momento, por não ter sido apresentado o "plano a opor" do IBAMA e pela existência de embargo judicial à obra pretendida;
- 1998: Elaboração do Plano de Sustentabilidade Ambiental da Estrada Paraty-Cunha, sob a coordenação da Universidade de Taubaté, com o objetivo de estudar as alternativas técnicas que permitissem levantar o embargo judicial às obras de pavimentação da estrada. Este Plano não foi incorporado ao Plano de Manejo do PARNA Serra da Bocaina;
- 2000: Elaboração do Plano de Manejo do PARNA Serra da Bocaina;
- 2008: Realização de Vistoria Técnica do IBAMA ao trecho da Estrada Paraty-Cunha inserido no interior do PNSB e abertura de processo de licenciamento ambiental na esfera federal, em favor da Fundação

8

EM BRANCO

Fis.:	395
Proc.:	3932/09
Rubr.:	B

DER/RJ, para a Pavimentação da Estrada Parque Paraty-Cunha-RJ/165 – trecho Parque Nacional Serra da Bocaina; e

- 2008: Realização de Monitoria do Plano de Manejo do PNSB, pelo ICMBio, sendo indicada a necessidade de complementação de estudos Arqueológicos e Históricos da Estrada especialmente onde há o cruzamento com o Caminho do Ouro.

4.3 O cenário atual do licenciamento ambiental da Estrada Paraty-Cunha configura-se da seguinte maneira:

- Vigência do Interdito Proibitório à obra;
- Monitoria do Plano de Manejo do PARNA da Serra da Bocaina em processo de conclusão pelo ICMBio;
- A pavimentação do trecho Estrada Paraty-Cunha inserido no PNSB ainda não está contemplada no Plano de Manejo, não sendo possível atestar, até o momento, a viabilidade ambiental do projeto, sem que sejam apresentados os estudos complementares à Monitoria e que se sigam os procedimentos estabelecidos pelo Licenciamento Ambiental do IBAMA;
- Processo vigente na FEEMA/RJ para a concessão de Licença de Instalação para o empreendimento;
- Processo vigente no IBAMA para a concessão de Licença Prévia para o empreendimento, sendo exigida a elaboração de novo EIA-RIMA; e ainda
- Licença Prévia nº 279/2008, emitida em favor da Eletrobrás Termonuclear S.A., relativa à Central Nuclear Almirante Álvaro Alberto (CNAAA) – Unidade 3, sendo prevista como condicionante 2.30 - Implantar a Estrada Parque da Bocaina (Trecho Paraty-Cunha).

4.4 Posto isso, e sabendo que os entraves de ordens jurídico-administrativa existentes no licenciamento ambiental referente ao projeto de pavimentação da Estrada Paraty-Cunha podem levar a prejuízos tanto ao meio ambiente quanto à sociedade, entende-se, s.m.j., o seguinte:

- É preciso se suspender o Interdito Proibitório existente à obra;
- O processo de licenciamento ambiental deve considerar a implementação, se ainda pertinentes, das medidas propostas para o levantamento do embargo judicial à obra contidas nos seguintes documentos, cujas cópias encontram-se anexas a esta Informação Técnica: Plano de Trabalho, objeto do convênio entre o IBAMA e a SEMA/RJ, citado pela Procuradora do IBAMA em 1990; Sugestões da Comissão Interdisciplinar designada pela SUPES-IBAMA/RJ em 1992; e Plano de Sustentabilidade Ambiental da Estrada Paraty-Cunha, de 1998.
- Tendo em vista que o trecho da Estrada inserido no PNSB localiza-se inteiramente em território fluminense, é possível que o licenciamento ambiental seja delegado ao Órgão de Meio Ambiente



EM BRANCO

Fis.:	412
Proc.:	3937/08
Pubr.:	8

do Estado do Rio de Janeiro – FEEMA/RJ, desde que se suspenda o Interdito Proibitório, que se firme convênio específico entre o IBAMA e a Fundação para este fim e que o ICMBio autorize a implementação do projeto no interior do Parque Nacional;

- Porém, caso os empecilhos jurídicos dificultem e/ou impeçam a delegação de competência ao estado, é possível que o licenciamento ambiental do IBAMA exija a elaboração de Plano de Controle Ambiental para a Obra, desde que a pavimentação da Estrada Paraty-Cunha esteja prevista no Plano de Manejo do PARNA Serra da Bocaina. Do contrário, considerando as particularidades do processo e para atestar a viabilidade do projeto, é necessária a elaboração de novo EIA/RIMA.

31,

É a informação que ora submeto à consideração de Vossa Senhoria.

Tatiana Veil
TATIANA VEIL DE SOUZA
Analista Ambiental

EM BRANCO

Fls.:	213
Proc.:	3937/08
Rubr.:	8

ANEXO - I

Cópia do Parecer s/n da Procuradora do IBAMA - DIREP, de 14/05/90, com descrição dos itens do Plano de Trabalho, objeto do Convênio entre o IBAMA e SEMA/RJ

EM BRANCO

Fls.: 144
 Proc.: 3037/05
 Rubr.: 90

FABRER 81

Assunto: Convênio IBAMA/SEMA-RJ para estudos de viabilidade do impacto ambiental causado pela pavimentação da rodovia Parati-Cunha no trecho que cruza o PARNA Serra da Bocaina.

Sr. Diretor,

O art. 24 do Regulamento dos Parques Nacionais - Decreto 84.017 de 21 de setembro de 1979 - dispõe: "É vedada a execução de obras que visem a ^{CONSTRUÇÃO} de teleféricos, rodovias, barragens, aquedutos, oleodutos, linhas de transmissão ou outras, que não sejam do interesse do parque nacional (sem grifo no original).

Isto significa que, à exceção dos caminhos de fiscalização e daqueles roteiros de visitação e controle indicados no plano de manejo, nenhuma outra estrada deve existir no interior dos parques. O objetivo é evitar os danos à flora e à fauna e que fatalmente advem com a construção e implementação de uma rodovia.

Logo, havendo uma proibição legal taxativa e explícita, qualquer procedimento contrário deverá estar respaldado de argumentações que justifiquem a exceção à regra geral.

No caso em pauta, a estrada já existia anteriormente à criação daquela unidade de conservação fazendo uma ligação de grande interesse social.

Dá a realização de um convênio, visando estudos de viabilidade da pavimentação do trecho que cruza o parque o, que foi assinado pelos representantes do IBAMA e SEMA/RJ no qual ficou estabelecido que a Secretaria do Estado de Meio Ambiente cumpriria as

EM BRANCO

161

Fis.:	145
Proc.:	39.321/08
Pubr.:	98

seguintes atribuições:

a) Elaborar estudo detalhado e consubstanciado, de viabilidade técnica da pavimentação do trecho da estrada Parati-Cunha que cruza o PARNA Serra da Bocaina tendo em vista a legislação de parques e o impacto ambiental que a mesma ocasionará ao Parque Nacional da Serra da Bocaina de acordo com plano de trabalho a ser aprovado pelo IBAMA e que deverá fazer parte integrante do presente convênio.

O Plano de Trabalho deverá:

- Analisar o impacto ambiental da pavimentação pretendida sobre os conjuntos florísticos e faunísticos, da área a ser atingida bem como sobre a geologia e hidrologia da área e propor medidas compensatórias;

- propor um plano de sinalização preventiva e educativa a ser financiado pelo DER/RJ que deverá ser instalado no trecho da rodovia em questão;

- apresentar projeto de duas guaritas a serem instaladas no local, financiadas pelo DER/RJ e que servirão de apoio ao Batalhão Florestal;

- estabelecer proibições taxativas ao tráfego pesado;

- indicar localização de quebra-molas e bordenadores;

- subsidiar a frota de veículos do PARNA de acordo com indicação do IBAMA;

b) submeter este estudo prévio à audiência de entidades ambientais governamentais e não governamentais indicadas pelo IBAMA, para um parecer conclusivo sobre a matéria;

c) levar o produto final do trabalho à análise do Conselho de Valorização de Parques que decidirá sobre a viabilidade

EM BRANCO

E-07 301 3571
109



SERVICO PÚBLICO FEDERAL

Fls.:	146
Proc.:	3932/08
Página:	98

DO RES DA PAVIMENTAÇÃO PRETENDIDA.

Logo, se no documento apresentado estiverem cumpridas todas as etapas previstas no item A, o IBAMA poderá emitir parecer conclusivo.

É importante ressaltar que, qualquer autorização, no sentido de viabilizar a pavimentação, deverá ser precedida de pedido de cancelamento da ação judicial interposta pelo ex-IBDF e que ensejou o embargo judicial que até hoje permanece.

Finalmente, não devemos esquecer que se trata de um Parque Nacional que protege o que resta da Mata Atlântica Brasileira considerada constitucionalmente (art. 225 § 4º) como patrimônio nacional e, como tal, objeto de inúmeros projetos de alcance internacional.

A consideração.

14/05/90

Sônia Maria Pereira Weomans
SÔNIA MARIA PEREIRA WEOMANS
Produtora Autárquica DIREC

Pe. *Alcides* a. DIREC

Luiz Val

14-03-1990

109

EM BRANCO

Fis.:	147
Proc.:	3932/08
Púb.:	98

ANEXO - II

Sugestões da Comissão Interdisciplinar designada pelo IBAMA, em 1992

EM BRANCO



Fis.:	148
Proc.:	3937/08
Rubr.:	98

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

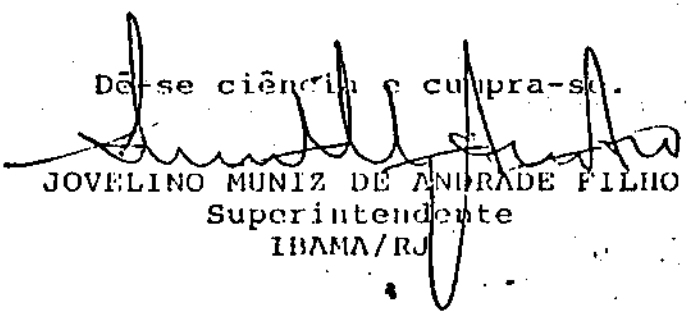
ORDEN DE SERVIÇO-P Nº 009/92-GAB/SUPES/RJ
Rio de Janeiro, em 17 de fevereiro de 1992.

O SUPERINTENDENTE DO IBAMA no Estado do Rio de Janeiro, no uso de suas atribuições regimentais,

CONSIDERANDO a urgente necessidade de a Superintendência definir parâmetros que possam respaldar futuras decisões relacionadas com a Estrada Paraty-Cunha, no segmento inserido no Parque Nacional da Serra da Bocaina,

RESOLVE designar Comissão Interdisciplinar composta pelos Drs. LÉO NASCIMENTO, do IBAMA/RJ; MÁRIO AUGUSTO BERNARDES RONDON, do IBAMA/RJ; MÔNICA MARCONDES PORTO PEDROSA LIMA, da FUNDAÇÃO DER/RJ; NANCY MEDEIROS MACHADO, da FUNDAÇÃO DER/RJ; NILSON FRANCO MARTINS, do DNER; e JOSÉ JORGE BOUERI FILHO, da Universidade de São Paulo, para, sob a coordenação do primeiro, e no prazo de 30 (trinta) dias, procederem o amplo estudo destinado a subsidiar a decisão sobre a pavimentação da Estrada Paraty-Cunha, tendo em vista os possíveis reflexos desta providência sobre valores ambientais resguardados pelo Parque Nacional da Serra da Bocaina, oferecendo parecer conclusivo a respeito.

Dê-se ciência e cumpra-se.


JOVELINO MUNIZ DE ANDRADE FILHO
Superintendente
IBAMA/RJ

EM BRANCO

Fis.: 149
Proc.: 3937/88
Rubr.: B

3.2- Sugestões da Comissão

As sugestões desta Comissão levaram em conta diversos serviços e obrigações que deverão constar do Documento do Levantamento do Embargo das obras de pavimentação da RJ-165, do trecho de 9,3 km que passa no Parque Nacional da Serra da Bocaina.

3.2.1) PAVIMENTAÇÃO DO TRECHO

Sugerimos o Gerenciamento da Fundação Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio de Janeiro, para implantar e pavimentar o trecho, por se tratar de parte da rodovia RJ-165, integrante do Plano Rodoviário Estadual de 1976, ainda em vigor.

Os serviços de manutenção preventiva e operação, poderão ser delegados através de Convênio de Cooperação Técnica e Financeira (IBAMA/Fundação DER-RJ e Prefeitura Municipal de Paraty). Também poder-se-á, via convênio, com o apoio da Prefeitura Municipal de Cunha. (Anexo 5.4)

Existe a necessidade de uma recuperação orientada para o restabelecimento da cobertura natural ao longo das rodovias com plantas nativas da Mata Atlântica.

3.2.2) CONSERVAÇÃO DO TRECHO

A conserva rotineira (capina, roçado, limpeza de bueiros de drenagem, etc.), será de responsabilidade do Parque Nacional da Serra da Bocaina.

3.2.3) CUMPRIMENTO DA NORMA RODOVIÁRIA AMBIENTAL

Este documento é uma norma técnica rodoviária, IPR/DNER-212 de 1988, que define os procedimentos a serem adotados nas etapas de estudos preliminares, da elaboração de anteprojeto e

EM BRANCO

Fls.: 150
Proc.: 3937/88
Rubr.: 98

comissão interdisciplinar IBAMA/92

Paraty-Cunha

projeto, com vistas a preservação do meio ambiente, além de estabelecer recomendações na fase de construção e operação de rodovias. A referida norma deverá ser cumprida e exigida, observando no que couber as recomendações pertinentes a peculiaridade desta estrada. Destacamos e incluímos os seguintes procedimentos:

- a) Estabelecer campanha de esclarecimento e educação ambiental para pessoal envolvido na obra da estrada;
- b) Acampamentos, alojamentos, refeitórios e demais instalações de apoio à obra em locais fora do limite do Parque;
- c) O canteiro de obra poderá ser aproveitado para a Sub-Sede do Parque, se for de sua conveniência, senão, deve ser desativado quando concluído os serviços de pavimentação;
- d) Desocupar todas as instalações provisórias utilizadas durante as obras de pavimentação;
- e) Adotar critérios que privilegiem a ocupação da mão-de-obra local durante as obras de pavimentação;
- f) Minimizar os prazos de interrupção do acesso de Paraty à Cunha, estruturando esquema de emergência no período da obra.

2.4) FAIXA "NON AEDIFICANDI"

Considerando o Decreto-Lei 84.017/79 - Regulamento dos Parques Nacionais, em consonância com o artigo 1º, parágrafos 1º, 2º e 3º, as Prefeituras de Paraty e de Cunha, deverão decretar faixa "non aedificandi" ao longo da rodovia em questão, como também criar restrições quanto ao Uso do Solo nas áreas municipais limítrofes ao Parque e ao longo da RJ-16/5/SP-171.

2.5) MONITORAMENTO ESTATÍSTICO

Deverão ser levantados Registros de Dados, após pavimentação, para utilização periódica em tomada de decisão, de medidas que minimizem os impactos negativos relativos aos aspectos rodoviário e ambiental.

Os dados coletados considerados, serão preenchidos em formulários próprios e convenientemente arquivados, para efeito de futuras consultas e utilizações.

EM BRANCO

Fis:	151
Proc.:	3937/08
Rubr.:	98

comissão interdisciplinar IBAMA/92

Paraty-Cunha

Nesses registros deverão constar, dentre outras, as seguintes informações:

- tipo de veículo
- origem e destino
- número de ocupantes (crianças/adultos)
- tipo de ocorrência rodoviária (colisões, enguiços, reboque,...)
- tipo de ocorrência ambiental (atopelamento de exemplares de fauna, coleta de plantas, ...)

3.2.6) IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE CONTROLE E OPERAÇÃO

O controle dos acessos ao Parque Nacional será operado por agentes, munidos de equipamento de comunicação, prevista a construção de guaritas e pórticos limitadores de altura, localizados nos limites extremos.

A operação obedecerá um regulamento a ser estabelecido pelo IBAMA/Fundação DER-RJ que condicionará o tipo de veículo com limitação de carga e de comprimento, compatível respectivamente, com o pavimento utilizado e com as características geométricas da estrada; e estabelecimento de horários para o tráfego de passagem.

Está previsto cobrança de ingressos no Parque de acordo com a Portaria da Presidência do IBAMA, cujo recursos arrecadados deverão estar vinculados aos Programas de Conservação e de Atividades Educacionais para o ambiente natural ao longo do trecho.

O transporte coletivo deverá ser padronizado, do tipo micro-ônibus, estabelecido através de consórcio interestadual entre empresas de Paraty, Angra dos Reis, Cunha e Guaratinguetá, com opções e tarifas, interligando BR-101 à BR-116.

EM BRANCO

3.2.7) SINALIZAÇÃO

O projeto de sinalização vertical e horizontal, será estabelecido de acordo com as normas de sinalização rodoviária. Contudo, deverá estar previsto, a elaboração de projeto específico de sinalização vertical, com informações de educação e de conservação ambiental.

Nos acessos ao Parque, nas proximidades das rodovias federais (BR-101 e BR-116), deverão constar placas regulamentando os limites de cargas, comprimento e altura para os veículos autorizados a trafegar no trecho do Parque.

3.2.8) INSTALAÇÃO DA ADMINISTRAÇÃO

O projeto de construção do prédio da administração do Parque, que servirá de ponto de apoio a fiscalização, constará de instalações tais como : alojamento, escritório, banheiros, refeitório, etc.. Sua localização deverá estar posicionada em ponto estratégico, e internamente distante do sistema de controle.

Sugerimos à Prefeitura de Paraty, a construção de um centro de informações turístico-ambientais nas proximidades dos "Penha" dotado de área de estacionamento.

3.2.9) LEVANTAMENTO CADASTRAL DAS BENFEITORIAS

Atualizar cadastro das benfeitorias dentro, fora e na periferia do Parque, sugerindo às autoridades competentes restrições rigorosas quanto aos seus acréscimos.

EM BRANCO

Fis.:	153
Proc.:	3932/08
Rubr.:	7

ANEXO - III

Programa de Sustentabilidade Ambiental da Estrada Paraty-Cunha - 1998

Infra-estrutura viária do PNSB

1. A Estrada Paraty-Cunha tem como função distribuir e organizar o fluxo de veículos e de pessoas, bem como proporcionar meios de controle e vigilância no interior e no entorno do Parque. Esta rodovia compõe o sistema viário do PNSB na qualidade de via perimetral.

2. Além das vias perimetrais, o sistema viário do PNSB é composto por vias de penetração e por trilhas, todas elas, juntamente com as rodovias e vias vicinais na área de influência direta do Parque, inseridas em uma região ambientalmente sensível, com zonas de grande instabilidade.

3. O Programa de Sustentabilidade Ambiental elaborado avaliou como um todo a estrutura viária do PNSB. Foram realizadas vistorias e um inventário viário ambiental dos segmentos de rodovias e vias vicinais considerados como principais para consolidarem os objetivos de conservação e de desenvolvimento dos recursos naturais e culturais do PNSB.

4. As vistorias foram realizadas nos seguintes segmentos:

- Estrada da Sede Moderna (30km de extensão; inicia-se no Rio Paca Grande e finaliza-se na Garganta do Ouriço);
- Estrada do Bairro do Onça (15km de extensão; inicia-se no Rio Paca Grande e finaliza-se no Bairro do Onça);
- Estrada do Vale dos Veados (25km de extensão; inicia-se na Entrada do Parque Nacional e finaliza-se no Vale dos Veados); e
- Estrada da Bocaininha/Campos Novos (32km de extensão; inicia-se na Entrada do Parque Nacional – Fazenda Nacional e finaliza-se em Campos Novos).

5. O inventário viário-ambiental foi realizado na Estrada Paraty-Cunha, que foi dividida em dois segmentos: o primeiro com 5.080 metros de extensão (Trecho: Divisa RJ/SP – Estiva Preta) e o segundo com 4.265 metros (Trecho: Estiva Preta – Divisa do PNSB). O estudo apresentou as características ambientais e a tipologia da estrada nos trechos inventariados, destacando-se o seguinte:

- Solo: baixa capacidade de suporte e alto grau de erosibilidade potencial, sendo diagnosticados pontos com erosões localizadas;
- Relevo: montanhoso (segmento I); escarpado (segmento II);
- Hidrografia: cursos d'água com regime torrencial, devido a forte declividade da região;

§

EM BRANCO

- Drenagem do terreno: Superficial - inclinação dos talvegues superior a 30°; Profunda – alta permeabilidade do solo; escoamento subsuperficial e através de fissuras na rocha matriz;
- Flora: Espécies climax – altura acima de 30m; espécies vegetais de valor comercial retiradas em grande parte da floresta da região; ocupação das encostas pelo homem (segmento I); elementos ameaçados de extinção – espécies vegetais de alto valor econômico, como madeira de lei, e palmito;
- Fauna: espécies características das florestas tropicais; mamíferos de maior porte estão ameaçados de extinção (caça indiscriminada);
- Tipologia da Estrada:
 - Segmento 1 – Classe Especial ou Turística:
 - largura da plataforma – de 5,5m a 8,00m;
 - revestimento inexistente;
 - obras de terra (cortes e aterro) em bom estado de conservação, com algumas erosões localizadas, devido a problemas de drenagem;
 - drenagem superficial – canaletas laterais, degradadas e sem um encaminhamento efetivo das águas; OAEs – inexistentes;
 - pontos de atratividade, todos com alto potencial de uso: histórico – Trilha do Ouro; cultural – PNSB; e ambiental – Mata Atlântica.
 - Segmento 2 – Classe Especial ou Turística:
 - largura da plataforma – de 3,8m a 6,00m;
 - revestimento inexistente;
 - obras de terra (cortes e aterro) em bom estado de conservação, com algumas erosões localizadas, devido a problemas de drenagem, que neste segmento específico são mais acentuados. Ressalta-se que, conforme descrito no estudo, qualquer alargamento que se pretenda fazer na estrada, neste trecho, pode ter conseqüências graves para a integridade da encosta, pois além da grande declividade transversal do terreno e da instabilidade natural do solo, ocorrem talus e afloramentos rochosos, com processos descompressivos, que inviabilizam sob o ponto de vista econômico o alargamento da estrada;
 - drenagem superficial – linhas de bueiros de bacias nos talvegues interceptados, degradadas, por estarem rompidas ou sem um encaminhamento efetivo das águas; OAEs – pequena transposição de um curso d'água em péssimo estado de conservação (comprimento/vão – 4,00m; fundação – desconhecida; mesoestrutura – concreto; superestrutura – madeira);
 - pontos de atratividade, todos com alto potencial de uso: histórico – Caminho do Ouro; cultural – PNSB; e ambiental – Mata Atlântica.

8

EM BRANCO

6. A estrutura viária existente no PNSB não permite a realização de uma fiscalização permanente no seu interior, principalmente devido às seguintes características apontadas no relatório:

- Todas as estradas que penetram no seu interior não apresentam mais do que um revestimento primário;
- O sistema de drenagem superficial é o mínimo possível ou inexistente;
- A trafegabilidade é fortemente prejudicada durante o período de chuvas, que chega a interromper o uso de alguma delas; e
- Quase todas as estradas que penetram o Parque Nacional, a partir do interior, acabam em várias trilhas, que chegam a pontos do litoral. Essas trilhas têm traçado variável, mas sempre ligando pontos definidos, e percorrendo talvegues de rios ou córregos.

7. Como recomendações técnicas para melhorar as condições de trafegabilidade das vias do PNSB, o estudo propõe o seguinte:

- Conservação preventiva e rotineira para assegurar condições de trafegabilidade nas vias durante todo o ano, principalmente em relação à regularização, estabilização e drenagem do leito carroçável;
- Implantação de infra-estrutura e equipamentos para controle, fiscalização e disciplinamento do uso das vias para adentrar ou atravessar o PNSB, bem como atingir as trilhas internas do mesmo; e
- Disciplinamento do uso da terra ao redor do Parque, junto às vias perimetrais e de penetração, nas áreas próximas aos limites do PNSB.

Caracterização Sócio e Físico-Ambiental – Estrada Paraty-Cunha

é. Alguns aspectos ambientais, culturais, educacionais e sociais foram descritos no Programa de Sustentabilidade Ambiental da Estrada, a saber,

- a. Anseio populacional pela pavimentação do trecho, que permite o acesso a serviços médico-hospitalares e de educação aos municípios;
- b. A existência de um embargo judicial contra as obras dentro do interior do PNSB acarretou na interrupção dos serviços de conservação rotineiros, reduzindo as condições de trafegabilidade da estrada e provocando o agravamento dos processos erosivos das encostas a jusante da via;
- c. Existência de problemas de ordem fundiária, de demarcação e de carência de recursos materiais e humanos;
- d. Degradação do patrimônio natural, provocada pela ausência de uma fiscalização efetiva;

EM BRANCO

e. Necessidade de consolidação da Estrada Paraty-Cunha como uma estrada especial (Estrada-Parque), devido ao seu perfil físico-geológico.

9. O Programa prevê a implantação de melhorias físicas e operacionais, ambientalmente adequadas à área de inserção da estrada Paraty-Cunha, sendo esperados os seguintes resultados diretos e indiretos:

- Melhorias das condições de acesso às áreas isoladas do PNSB;
- Integração com as Unidades de Conservação da Região;
- Garantia de comunicação permanente;
- Redução de tempo de percurso;
- Aumento de oferta de emprego;
- Redução do custo de vida;
- Redução dos riscos nas emergências médicas;
- Maior acesso ao Ensino de 2º e 3º Grau;
- Redução das tensões e expectativas de acidente nuclear;
- Facilidade de escoamento da produção;
- Aumento da renda *per capita*; e
- Maior divulgação da identidade cultural da região.

10. Na caracterização físico-ambiental da Estrada Paraty-Cunha, foram apresentadas informações acerca do corredor de influência ambiental da rodovia, correspondente a toda a área de inserção da estrada e a toda aquela que é afetada ambientalmente pela sua existência e sua operação.

11. Os estudos desenvolvidos descrevem de maneira simplificada o relevo/solo, microclima e macroclima, bioma, uso do solo e ocupação antrópica da área de influência da rodovia, bem como as potencialidades de uso da estrada. Tendo-se como objetivo a monitoria do Plano de Manejo do PNSB, considera-se que as informações prestadas no estudo são satisfatórias para a caracterização da região. Contudo, tendo em vista nova proposta de para a pavimentação da Estrada Paraty-Cunha e a necessidade de uma avaliação mais acurada, durante o processo de licenciamento ambiental, dos impactos advindos da implantação desse projeto, a descrição dos meios físico, biótico e sócio-econômico deverá ser objeto de maior detalhamento.

Recomendações à Sustentabilidade Ambiental da Estrada Paraty-Cunha

12. Para configurar com uma estrada ambientalmente sustentável, algumas diretrizes gerais para o seu uso foram definidas, contemplando-se, entre outros: a necessidade de observância ao estabelecido no Plano de Manejo do PNSB; o monitoramento e a fiscalização do parque; e as restrições e as potencialidades de uso da estrada.

13. Foi identificada a necessidade de definição do perfil operacional do trecho, para o que foram feitas algumas recomendações, de ordem técnico-

B

EM BRANCO

Fis.:	157
Proc.:	3932/09
Pubst:	B

operacional, referentes à velocidade de operação, ao horário de funcionamento, à acessibilidade, ao volume de tráfego, aos tipos de veículos e cargas proibidas, a proibição de ultrapassagem e a procedimentos dos usuários. As especificações destes itens são consideradas pertinentes aos interesses conservacionistas do PNSB, sendo recomendado, ao órgão gestor desta unidade de conservação, incorporá-las ao Plano de Manejo do Parque.

14 Além disso, foram estabelecidas algumas recomendações técnicas destinadas à sustentabilidade ambiental da Estrada Paraty-Cunha, a saber:

- Implantação da Infra-Estrutura e dos Equipamentos do Parque junto à Estrada: portais de entrada; centro de visitantes; instalações de apoio aos pontos de interesse paisagístico e histórico; instalação de sinalização visual; e recomposição vegetal e estabilização de encosta.
- Manejo para restauro, conservação, operação e monitoramento da Estrada:
 - Procedimentos para o Restauro:
 - respeito aos limites físicos da plataforma estradal que já está implantada, desconsiderando-se as obras de contenção propostas para o alargamento da plataforma;
 - recuperação e reestruturação total da drenagem existente e recuperação florestal das áreas laterais da plataforma não utilizada para a implantação do pavimento;
 - sinalização especial e adequação de horários quando da execução das obras;
 - realização de serviços emergenciais de recuperação do leito estradal, preparando a estrada para a sua futura pavimentação. Consistem basicamente na recuperação da drenagem e na reconformação da plataforma existente.
 - Procedimentos para Conservação, a serem definidos de acordo com a solução adotada para a pavimentação, ou não, da estrada. Dentre as soluções cogitadas, têm-se a não pavimentação da via, aplicação de um revestimento primário, pavimentação sem a implantação do sistema operacional completo ou a pavimentação com a implantação do sistema operacional completo, sendo essa última considerada a mais factível e viável, sob o ponto de vista ambiental e econômico, pois permitirá o uso da estrada em consonância com os objetivos de conservação e desenvolvimento do PNSB.
 - Procedimentos de Operação: definidos conforme as recomendações técnico-operacionais listadas na definição do perfil operacional da estrada;
 - Procedimentos para Monitoramento, realizado por meio do sistema operacional da estrada, que deverá contar, entre outros, com a (o):

B

EM BRANCO

Fis.:	158
Proj.:	3932/08
Publ.:	98

- implantação de uma infra-estrutura mínima, composta por dois portais de entrada e postos de fiscalização;
 - presença permanente dos funcionários do Parque;
 - possibilidade de cobrança de taxa; e
 - implantação de sensores ao longo da via, informando: a velocidade dos veículos, o volume do tráfego, a concentração de gases emitidos, as condições de visibilidade e luminosidade, etc.
- Infra-Estrutura da Estrada:
 - Estrutura da Geometria – é prevista a divisão do trecho em dois segmentos homogêneos, além da implantação de estacionamentos longitudinais, para eventuais paradas de veículos nos pontos paisagísticos do PNSB, respeitando-se o projeto geométrico original do DER/RJ.
 - Segmento 1 – entre as estacas 0+0,00 e 254+0,00 (trecho desenvolvido na serra; traçado sinuoso, com raio mínimo de 24,6m e rampa máxima de 12%; terraplanagem consolidada, permitindo a implantação de uma pista com 6,00m de largura nas tangentes e superlargura nas curvas);
 - Segmento 2 – entre as estacas 254+0,00 e 467+5,00 (trecho desenvolvido em região escarpada; traçado sinuoso, com raios pequenos e rampas com valor máximo de 19,7%; largura da plataforma mantida, variando entre 3,8 m a 6,00 m, não sendo possível a implantação de acostamentos e de superlargura em todas as suas curvas).
 - Estrutura de Drenagem:
 - Superficial
 - Segmento 1 – segue o esquema do projeto do DER/RJ, sendo propostas algumas modificações: utilização de grelhas metálicas com sistema de fixação basculante nas caixas coletoras; utilização de bacias de amortecimento de dois níveis em todos os dispositivos de descarga d'água nos talvegues; e não implantar as valetas de proteção de corte, revestidas ou não, e eliminar as existentes, para evitar a ruptura dos taludes.
 - Segmento 2 – além das modificações previstas no Segmento 1. foram recomendadas outras duas: utilização da superfície da pista para o escoamento das águas captadas pela plataforma nos locais onde não houver largura suficiente para a implantação de sarjetas; e na estaca 377+0,00, deverão ser mantidos e reforçados os encontros da obra quando da substituição do pontilhão existente por um bueiro metálico tipo ARMCO.
 - Estrutura da Pavimentação: foi prevista a adoção de pavimentação rígida em concreto armado nos dois segmentos homogêneos existentes no trecho, prevendo-se algumas alterações na

EM BRANCO

Fis.:	159
Proc.:	393768
Publ.:	92

sub-base quando a estrutura do pavimento for executada sobre o solo ou sobre a rocha.

- o Estrutura do Pontilhão sobre o Córrego: recuperação da obra existente, mantendo sua integração física com a paisagem no local.

15. O Programa apresenta o Projeto Básico da Infra-Estrutura do PNSB junto à Estrada, contemplando os seguintes itens: edificações, pontos de interesse paisagístico e histórico, sinalização visual, recomposição vegetal e a estrada. Apresenta, também, cronograma de execução que prevê a conclusão dos serviços no prazo de um ano. É estabelecido que a Chefia do PNSB atuará como órgão co-participante na supervisão e fiscalização dos serviços.

16. As especificações técnicas contidas no relatório são consideradas adequadas, sendo recomendada, se necessária, a realização de adequações de ordem operacional, tendo em vista o período existente entre a elaboração do programa de sustentabilidade e a retomada do projeto para a pavimentação da Estrada.

EM BRANCO

Fis.:	400
Proc.:	3937/89
Rubr.:	7

ANEXO - IV

Cópia do Licença Prévia nº 016/94 (FEEMA), emitida em 14/04/94

EM BRANCO

Governo do Estado do Rio de Janeiro
Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Projetos Especiais
Comissão Estadual de Controle Ambiental

Fis.:	361
Proc.:	3037/88
Subr.:	120758

Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente

LICENÇA PRÉVIA

LP. Nº 016/94

A Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente - FEEMA, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo Decreto-Lei nº 134, de 16 de junho de 1975, Artigo 4º, Inciso III, e de acordo com o Sistema de Licenciamento de Atividades Poluidoras, instituído através do Decreto nº 1633, de 21 de dezembro de 1977, expede a presente Licença Prévia que autoriza a

Firma	FUNDAÇÃO DER-RJ
CGC/CPF	28.521.870/0001-25
Endereço	Av. Presidente Vargas nº 1.100 -10º andar-Centro
Reg. Adm./Distrito	2ª RA - Centro
Município	Rio de Janeiro
	, do Estado do Rio de Janeiro, código
	da empresa nº 8043800-5/332105, desenvolver estudos
	de implantação relativos à(s)
atividade(s) de	Implantação de projeto de melhorias físicas e operacionais. -x-x-x-x
a localizar-se em	Rodovia RJ-165-Trecho Paraty-Cunha - divisa Rio/São Paulo, municí - pio de Paraty, -x-x-x-wx-x-x--x-x-wx-x-x-x-wx-x-x-x-wx-x-x--x-x-x-x

com as seguintes
restrições:

CONTINUAÇÃO NO VERSO

Esta Licença Prévia é válida pelo período de 730 dias, a contar da presente data, conforme Processo FEEMA Nº E-07/201543/88, observadas as condições deste documento e seus anexos que, embora não transcritos, são partes integrantes do mesmo.

Rio de Janeiro, 14 de abril de 1994.


PRESIDENTE DA FEEMA

RESTRIÇÕES DESTA LP.

- 1 - Atender no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data de emissão desta Licença, o NA-052 Regulamentação para Publicação das Licenças Obrigatórias e Estudo de Impacto Ambiental do Sistema de Licenciamento das Atividades Poluidoras, aprovado pela Deliberação CECA nº 2538, de 12/11/91 (D.O. de 06/12/91) enviando cópia das publicações à FEEMA.
- 2 - Esta Licença diz respeito aos aspectos ambientais e não exime o empreendedor do atendimento às demais exigíveis por lei.
- 3 - Esta Licença não poderá sofrer qualquer alteração, nem ser plastificada, sob pena de perder sua validade.
4. Apresentar quando da solicitação da Licença de Instalação:
 - a) Projeto executivo da sinalização vertical.
 - b) O gabarito dos veículos deverá ser:
 - altura máxima: 3,00m
 - largura máxima: 2,40m
 - tonelage máxima: 11.000kg
 - máxima de 2 (dois) eixos
 - c) Restrições de cargas:

Não será permitido o transporte de cargas perigosas, sejam tóxicos ou explosivos, em nenhum período.
 - d) Apresentar projeto executivo do canteiro de obras que deverá ser em local fora do parque e desprovido de vegetação.
 - e) Não será permitido a instalação de comércio ambulante ao longo da Rodovia.
 - f) Planta detalhada de toda a rodovia em escala de 1:1.000 contemplando:
 - Os pontos (estacas) onde serão feitas correções longitudinais e transversais.
 - Local de desmonte de blocos.
 - Locais de cortes e aterros.
 - Localização das áreas reservadas para serviços.
 - g) Informar a alternativa utilizada usina de concretagem ou série de betoneiras ao longo da rodovia e apresentar localização em planta com distância e dimensões em escala adequada.

- continua fôlha anexa -

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3225-0445 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Fis.:	163
Proc.:	3937/08
Rubr.:	8

TERMO DE ANEXAÇÃO DE DOCUMENTO

O seguinte documento foi anexado ao presente processo:

- Informação Técnica 2009 – DIREP/ICMBio – DILIC/IBAMA, de 12/01/09, referente ao Licenciamento Ambiental e Sustentabilidade da Estrada Partay-Cunha – RJ-165.

Este documento está sendo anexado em 14/01/09, por equívoco na juntada dos autos deste processo.

Tatiana Veil
TATIANA VEIL DE SOUZA
Analista Ambiental
Matrícula 1319417

EM BRANCO



Fis.:	164
Proc.:	3932/08
Rubr.:	1

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE - ICMBio

Informação Técnica 2009 – DIREP/ICMBio – DILIC/IBAMA

Brasília, 12 de janeiro de 2009.

ASSUNTO: Licenciamento Ambiental e Sustentabilidade da Estrada Paraty-Cunha – RJ-165

1. Trata-se de empreendimento da Fundação DER-RJ para a pavimentação da rodovia estadual RJ-165 – Estrada Paraty-Cunha – no trecho de 9,7km que atravessa o Parque Nacional da Serra da Bocaina.
2. Em 26/07/07, o IBAMA recebeu fax do DER-RJ comunicando sobre a tramitação, na FEEMA/RJ (E-07/201.147/97), de processo de licenciamento ambiental para o projeto em questão.
3. Em julho de 2007 e em abril de 2008, por meio dos Ofícios nº 191/2007 – COTRA/CGTMO/DILIC e nº 308/2008 – CGTMO/DILIC - IBAMA, respectivamente, o DER foi informado que, por se tratar de projeto que intercepta Unidade de Conservação de domínio da União, o IBAMA é o órgão ambiental competente para a realização desse licenciamento específico. Sendo assim, solicitou-se dessa fundação a apresentação de requerimento de licença ao Instituto, para avaliação e devida condução do processo de licenciamento ambiental.
4. Tendo em vista manifestação favorável e, ainda, solicitação do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (Ofício nº 221/2008 – DIREP/ICMBio) para viabilizar as condições para a continuidade desse projeto, realizou-se vistoria técnica ao local, nos dias 11 e 12 de junho de 2008, com o objetivo de se elaborar Termo de Referência objetivo e direcionado, definindo-se os estudos ambientais necessários para a análise de viabilidade deste empreendimento.
5. Em consequência das atividades realizadas e tendo em vista as particularidades do projeto contidas no Relatório de Vistoria nº 40/2008 – COTRA/CGTMO/DILIC, o IBAMA elaborou, em conjunto com os entes envolvidos (Prefeitura Municipal de Paraty, Fundação DER/RJ, ICMBio e IPHAN), minuta de Termo de Referência definindo a necessidade de elaboração de EIA/RIMA para o empreendimento.
6. Desde então até que fosse emitido o TR definitivo para o projeto, algumas tratativas vêm sendo realizadas entre os órgãos no sentido de buscar agilizar o processo de licenciamento ambiental da pavimentação da Estrada Paraty-Cunha. Entre as alternativas colocadas nas reuniões realizadas, cogitou-se inicialmente a possibilidade do IBAMA retomar o processo de licenciamento até então conduzido pela FEEMA/RJ, a partir da fase em que se encontra, qual seja: concessão de Licença de Instalação. Sendo assim, para avaliar a possibilidade do Instituto validar a Licença Prévia emitida pela FEEMA ao empreendimento, solicitou-se o encaminhamento de cópia do processo conduzido pelo estado, bem como do EIA/RIMA elaborado segundo TR da Fundação.
7. De posse destes documentos, o IBAMA realizou uma análise técnica quanto à qualidade do estudo e quanto aos demais trâmites existentes no processo,

EM BRANCO

decidindo pela não validação do processo existente na FEEMA, pelos motivos abaixo expostos:

- a. O EIA/RIMA foi elaborado em março de 1990 e, portanto, encontra-se defasado, além de abordar de forma superficial a questão do Sítio Arqueológico Ruínas do Registro do Caminho do Ouro;
- b. Ratificou-se a crítica proferida à época pelo IBAMA, contida no documento IBAMA/DIRCOF/DIREL/DIAP/Nº 100, de 21/03/90 (cópia em anexo), quanto à falta de detalhamento do diagnóstico ambiental da área onde o projeto intercepta o Parque Nacional; e
- c. O Projeto Viário da Estrada Paraty-Cunha, objeto do licenciamento ambiental realizado na FEEMA-RJ, não corresponde ao atualmente apresentado pelo DER/RJ quando da abertura de processo de específico junto ao IBAMA.

8. Outra opção avaliada foi a delegação do licenciamento ambiental, que é de competência federal, ao órgão estadual - FEEMA/RJ, sendo a sua condução condicionada aos preceitos legais que vigoram no IBAMA. Após as considerações da Diretoria de Licenciamento Ambiental, entendeu-se não ser aconselhável esta delegação uma vez que existe embargo judicial para a obra pretendida e por se tratar de projeto desenvolvido no interior de Unidade de Conservação.

9. No período de setembro a novembro de 2008, a DIREP, através do Bioma Mata Atlântica, realizou a Monitoria do Plano de Manejo do Parque Nacional da Serra da Bocaina e, entre outros aspectos, atualizou as atividades da Área de Desenvolvimento do Caminho do Ouro onde se insere a Estrada Paraty-Cunha. Neste trabalho foi indicada a viabilidade e necessidade de pavimentação da mesma, sendo necessária a complementação de estudos Arqueológicos e Históricos da Estrada especialmente onde há o cruzamento com o Caminho do Ouro.

10. Tendo em vista os fatos aqui relatados, o IBAMA posiciona-se pela permanência do licenciamento na esfera federal, bem como pela necessidade de elaboração de novo EIA/RIMA para o projeto pretendido. Porém, caso os estudos complementares exigidos pelo ICMBio sejam satisfatórios e nada apresentem contra a viabilidade de pavimentação da Estrada Paraty-Cunha, entende-se ser possível a exigência de Plano de Controle Ambiental de Obra para o prosseguimento do licenciamento ambiental do projeto em questão.

11. O ICMBio, por sua vez, acata a posição do IBAMA, reforçando sua posição quanto à necessidade de estudos complementares e entende como de grande importância a implementação da pavimentação da Estrada Paraty-Cunha para o processo de gestão, proteção e uso público do Parque Nacional da Serra da Bocaina.

À consideração superior,

JULIO GONCHOROSKY
Analista Ambiental
DIREP/ICMBio


TATIANA VEIL DE SOUZA
Analista Ambiental
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

EM BRANCO

Fls.: 166
Proc.: 3937/08
Rubr.: 97



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA

MEMÓRIA DE REUNIÃO

LOCAL: Jardim Botânico do Rio de Janeiro **DATA:** 16.1.2009 **HORÁRIO:** 14h30

ASSUNTO: rodovia RJ-165 (Paraty Cunha) e outros

OBJETIVO: nivelamento de informações e definição de encaminhamentos

PARTICIPANTES: Izabella Teixeira – SECEX/MMA;
Elizabeth Lima – Subsecretária - SEA/RJ;
Vicente de Paula Loureiro – Secretário - SEOBRAS-RJ
Henrique Alberto Santos Ribeiro – Presidente do DER/RJ
Ricardo Soavinski - Diretor de Unidades de Conservação de Proteção Integral/ICMBio
Julio Gonchorosky – Diretoria de Unidade de Conservação de Proteção Integral/ICMBio;
Sebastião Custódio Pires – Diretor de Licenciamento Ambiental – DILIC /IBAMA;
Luiz Hekmaier – Diretor de Informação e Monitoramento Ambiental /INEA;
Bianca Barbosa Martins – Chefe da PFE/IBAMA/ICMBio/RJ
Sebastião Henrique – Procurador Federal - PFE/IBAMA/ICMBio/RJ;
Ana Cristina Maximo – Procuradora-Procuradoria/INEA;
Francisco Livino – Chefe do PARNA Serra da Bocaina / ICMBio;
Daniel Toffoli – Analista Ambiental - PARNA Itatiaia / ICMBio;
Elizabeth Valle V. Paiva – Assessoria/Presi/DER;
Julio Henrichs de Azevedo – Analista Ambiental/Assessoria Técnica - DILIC/IBAMA;
Tatiana Veil de Souza – Analista Ambiental - DILIC/IBAMA.

ENCAMINHAMENTOS:

A Secretária Executiva do MMA fez a abertura da reunião, informou sobre os objetivos dessa e, logo em seguida, solicitou a apresentação de cada um dos participantes.

Na seqüência, coordenou as discussões sobre os seguintes temas:

a) Quanto a FLONA Mário Xavier

O Secretário de Obras do Estado do Rio de Janeiro, Dr. Vicente, informou que a Licença de Instalação e a Autorização de Supressão de Vegetação concedida pelo Órgão Estadual do Meio Ambiente para o Arco Rodoviário (que intercepta a FLONA Mário Xavier) será enviada ao ICMBio até 23.1.2009. Também será enviado o quantitativo (volumetria) da supressão de vegetação, permitindo que o ICMBio calcule a valor para fins de compensação pela supressão.

Os representantes do ICMBio informaram que até o dia 27.1.2009, haverá manifestação desse Instituto.

b) Quanto à estrada Paraty - Cunha

A Secretária Executiva do MMA informou sobre a determinação do Excelentíssimo Senhor Ministro do Meio Ambiente para o desencadeamento da solução da questão da RJ-165 (Paraty-Cunha). Fez um breve historio da estrada e das tratativas para pavimentação da mesma.

O secretário de Obras do Estado do Rio de Janeiro manifestou-se sobre a situação atual da rodovia, especificamente por conta dos efeitos das últimas chuvas que atingiram a região de Paraty.

Em seguida, a Secretária Executiva destacou os quatro pontos de discussão, a saber:

- 1º ponto: estado atual da rodovia relacionada às recentes ocorrências geotécnicas;
- 2º ponto: pendências do ICMBio em relação ao Plano de Manejo;
- 3º ponto: competência de licenciamento ambiental;
- 4º ponto: situações jurídicas (Interdito Proibitório e Ação Civil Pública).

A Secretária Executiva esclareceu que o MMA, o IBAMA e o ICMBio não têm posição contrária à estrada, contudo, que vão primar para que sejam desenvolvidos os procedimentos adequados ao caso em questão, tanto ponto de vista técnico como jurídico.

EM BRANCO

Na seqüência, fez leitura de alguns pontos da Informação nº 001/2009-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA (histórico dos procedimentos de licenciamento ambiental), solicitando aos Procuradores do IBAMA/ICMBio que abordassem sobre as pendências judiciais da rodovia Paraty-Cunha.

A Chefe da Procuradoria do IBAMA/ICMBio no Rio de Janeiro, Bianca Martins, fez breve relato dos processos judiciais existentes para a rodovia e apresentou o Procurador Dr. Sebastião Henrique como o responsável pelo acompanhamento desses processos. Esse, por sua vez iniciou as explicações sobre as questões judiciais da Paraty-Cunha.

b.1) Sobre o Interdito Proibitório - Processo 000770459-3 7ª Vara:

Informou que existe ação de interdito impetrada pelo extinto IBDF, que visava à interrupção das obras no interior do PARNA - Serra da Bocaina. Esclareceu que no ano de 2008 foi feita petição judicial requerendo audiência especial de conciliação. Em 11/09/2008 a petição foi concluída e o DER, bem como demais réus, deverão ser notificados para uma possível conciliação.

Quanto a esse item de pauta ficou acordado:

- Que o DER vai se adiantar e pedir vistas ao processo, bem como se manifestará em juízo com vistas à conciliação. Foi orientado que o DER identifique o juiz e proceda aos encaminhamentos para a Audiência de Conciliação;
- Que, após essas providências em juízo, o DER vai comunicar a PFE/IBAMA/ICMBio/RJ e ao ICMBio;
- Que no momento do acordo judicial, se necessário, haverá participação do Analista Ambiental Francisco Livino, Chefe do PARNA Serra da Bocaina;
- Que haverá participação da Procuradoria Geral do Estado, do DER (por meio da engenheira Elizabeth e da Procuradoria do órgão); e
- Que o Procurador do ICMBio/IBAMA, Dr. Sebastião, vai verificar se há outros envolvidos na ação (réus). Até então, sabe-se do envolvimento da empresa Engenharia, Urbanização e Construção Ltda, e do Estado do Rio de Janeiro, na condição de assistente do pólo passivo.

Segundo o Procurador Dr. Sebastião, figuram na condição de autores o IBAMA e a União Federal. Esclareceu também que ainda vigora o embargo administrativo feito pelo IBDF. No entendimento do Procurador, a decisão do juiz pela conciliação será utilizada para suspensão desse embargo administrativo (nº 0049750 Série A).

Mediante proposição do Secretário de Estado de Obras, também ficou acordado que o acordo entre as partes deverá considerar os seguintes termos:

"As partes (IBAMA, ICMBio, DER) estão de acordo com a necessidade de pavimentação da estrada Paraty-Cunha, obedecendo a recomendações do Plano de Manejo da Unidade, as diretrizes da legislação estadual sobre "Estrada-Parque", as normas de engenharia rodoviária e de contenção geotécnica, bem como os procedimentos de licenciamento ambiental aplicáveis ao caso".

b.2) Sobre a Ação Civil Pública - ACP 000931710-4:

Proposta perante a 3ª Vara Federal do RJ e tendo como objeto a indenização pelos danos causados com o início das obras, foi promovida contra o município de Cunha/SP e Outros. O IBAMA teve a sentença desfavorável ou seja o Juiz JULGOU IMPROCEDENTE O PEDIDO, O IBAMA APELOU sentença e a ação passou a tramitar no Tribunal Regional Federal. O MPF solicitou vistas ao processo de apelação em 17.7.2008 e, no momento, encontra-se com o Desembargador da 5ª turma especializada (Dr. Paulo Espírito Santo).

Quanto a Ação Civil Pública, ficou acordado que a Procuradoria Federal Especializada do IBAMA/ICMBio/RJ, por meio do Dr. Sebastião, vai verificar o estado da arte desse processo, ou seja, qual a recomendação do MPF. Na seqüência comunicará a PROGE/IBAMA/ICMBio. (Dra. Andréa) e ao Diretor do ICMBio, Ricardo Soavinski. Essa verificação será realizada na próxima quarta-feira (21/1/2009).

b.3) Sobre o estado atual da rodovia:

Em decorrência das chuvas torrenciais na região de Paraty, foi apresentado breve relato das ocorrências geotécnicas que afetaram a estrada Paraty - Cunha, bem como do estado de calamidade que se encontra esse trecho de rodovia estadual.

O Presidente do DER iniciou suas explicações fazendo breve histórico das obras de conservação realizadas pelas prefeituras (revestimento primário) nessa estrada, contudo, com pouco sucesso devido,

EM BRANCO

principalmente as condições de rampa e de drenagem.

Na seqüência, explicou que as ocorrências geotécnicas foram generalizadas, atingindo tanto a parte pavimentada como a parte não pavimentada. Esclareceu que algumas medidas emergenciais foram adotadas pelo DER na parte asfaltada, mas que depende de avaliação sobre quais providências deverão ser adotadas dentro do Parque. Informou que a estrada possui 22 Km, sendo 9,4 Km dentro do PARNA. Informou, também, que o acesso de maquinários aos pontos de deslizamento é extremamente difícil, devido aos inúmeros blocos de rochas que se depositaram no leito da estrada, bem como ao rompimento de estruturas de transposição de cursos hídricos (pontes e bueiros). Portanto, a idéia inicial é que os serviços sejam realizados de cima para baixo (sentido Cunha/SP – Paraty/RJ), viabilizando, de forma concomitante, as desobstruções e o avanço dos maquinários.

Segundo ele, por conta desses eventos, o projeto até então desenvolvido para a estrada Paraty Cunha não mais se aplica, ou seja, é inviável. As alterações geotécnicas exigirão obras de contenção, obras de arte e outras estruturas, as quais deverão exigir aproximadamente R\$ 30.000.000,00 para execução de um novo projeto, ao invés dos R\$ 19.000.000,00 originalmente previstos.

Esclareceu, ainda, que essas condições são de tal gravidade do ponto de vista socioeconômico que demandará a edição de Decreto de Calamidade Pública ou Emergência.

A Secretária Executiva do MMA solicitou ao ICMBio que o relatório da vistoria realizada recentemente por esse Instituto seja enviado a ela. Também propôs ao DER formalizar ao Chefe do PARNA Serra da Bocaina para que sejam viabilizados os procedimentos de avaliação no interior do PARNA.

Entendendo que a situação de calamidade ou emergência (devidamente formalizada por meio de Decreto) permite correções na referida estrada, foi proposta a criação de um Grupo de Trabalho, envolvendo as instituições interessadas, para avaliar quais serão as soluções emergenciais para corrigir os problemas da estrada advindos das fortes chuvas.

O Procurador do IBAMA lembrou que a situação de calamidade pública e de emergência deve ser comunicada em juízo, por conta do interdito proibitório. Destacou que não bastam ações administrativas, mas sim requerimento em juízo por parte do réu (DER).

Assim, entendeu-se que a possível intervenção na estrada deve se desenvolver em duas etapas: 1) recuperação do leito estrada, obras de contenção e drenagem, necessárias, exclusivamente, ao restabelecimento que ser faz necessário, com embasamento na situação de emergência; e 2) adequação da estrada de acordo com um novo projeto a ser desenvolvido, e obedecendo aos critérios do Plano de Manejo da UC e aos procedimentos de licenciamento ambiental.

A Procuradora Chefe do IBAMA/RJ, Dra. Bianca Martins, informou sobre a importância das obras indicadas como emergenciais estarem em plena sintonia com os danos efetivamente apontados nos laudos técnicos.

b.4) Sobre o Decreto de Calamidade ou Emergência

Quanto ao Decreto, entendeu-se que esse deve considerar:

- A caracterização da situação de emergência e calamidade.
- A instituição de Grupo de Trabalho (de caráter deliberativo) para avaliar os danos, propor os projetos de correção e promover o acompanhamento das obras de recuperação.
- O Desenvolvimento dos estudos que necessitam para adequação do Plano de Manejo do PARNA, tanto em relação à estrada como em relação ao componente arqueológico.

O Grupo de Trabalho a ser instituído deverá ser coordenado pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro, ter caráter deliberativo e contar com a seguinte composição:

- Instância estadual: Secretaria de Estado de Obras; Secretaria de Estado do Ambiente; DER/RJ; e INEA.
- Instância federal: ICMBIO, por meio de representante da Diretoria, pelo Chefe do PARNA e pela PFE/ICMBio; IBAMA, por meio de representantes da DILIC; e IPHAN, por meio de representante da Superintendência Regional – Rio de Janeiro.

Ficou a cargo do Diretor do ICMBio Ricardo Soavinski indicar a composição dos representantes da esfera federal.

A possível edição do Decreto também deve levar em conta os seguintes pontos:

- A função social da estrada (acessibilidade - direito de ir e vir).
- A minimização dos riscos e a garantia da segurança.
- A necessidade de evitar a degradação ambiental;
- A necessidade de assegurar a gestão da UC.

EM BRANCO

Foi ponto pacífico de entendimento de que o ICMBio, o IBAMA e o DER devem ~~envolver~~ o MPF sobre o assunto.

Entendeu-se, também, que as obras emergenciais na rodovia são importantes para o resgate da função social da estrada e para a minimização de riscos ambientais. Durante essas obras, no entanto, deverá haver pleno acompanhamento das medidas de controle que devem ser adotadas.

A conclusão das obras, ou seja, execução de intervenções que não caracterizem correção de danos, incluindo a pavimentação, deverá ser objeto de licenciamento ambiental.

Ficou acordado, também, que o ICMBio instituirá Grupo de Trabalho para definir as formas de controle a serem adotadas na estrada, durante as obras e na operação da mesma. Esse grupo deverá ser composto por técnicos de ICMBio, da Secretaria do Ambiente e do DER.

b.5) Sobre Competência do Licenciamento Ambiental:

A Secretária Executiva do MMA fez leitura dos termos da Informação nº 001/2009-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA relacionados ao entendimento do IBAMA quanto à competência para o licenciamento ambiental do empreendimento, ou seja, que esse deve ter o licenciamento ambiental conduzido na esfera federal, ou na esfera estadual por meio de convênio de delegação.

Também foi ponto pacífico o entendimento de que o principal instrumento de gestão a ser considerado para a estrada é o Plano de Manejo. Entendeu-se que o Plano de Manejo é a peça principal para viabilização de qualquer intervenção na rodovia. Se esse considerar com clareza a pavimentação da rodovia e as condições a que essa deve ser submetida, o licenciamento ambiental poderá ser embasado em Relatório de Controle Ambiental / Plano de Controle Ambiental – RCA/PCA, pois, não estará em discussão a viabilidade da estrada, nem mesmo a alternativa locacional, cabendo ao licenciamento ambiental apenas a definição de um plano de gestão relacionado às obras e à operação da rodovia.

O Diretor de Licenciamento Ambiental do IBAMA se posicionou informando que esse Instituto conduzirá o licenciamento ambiental da rodovia. Também ratificou o entendimento de que o instrumento de licenciamento ambiental será o RCA/PCA, desde que ocorra ajustes no Plano de Manejo (consideração da pavimentação da estrada e identificação das condições de implantação e operação).

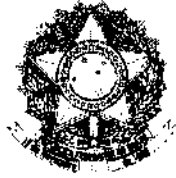
c) Quanto à desconcentração dos licenciamentos ambientais no estado do Rio de Janeiro

A Secretária Executiva do MMA falou rapidamente sobre o Acordo de Cooperação entre o IBAMA e a Secretaria do Meio Ambiente do Estado do Rio de Janeiro, destacando o interesse dessa Secretaria em apresentar proposta de aditivo ao atual Acordo.

Quanto a essa pauta, ficou acordado que a Subsecretária de Estado do Ambiente encaminhará proposta de aditivo para a Presidência do IBAMA.

Nada mais a tratar, a reunião foi encerrada às 17h53.

EM BRANCO



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA - 2ª REGIÃO



Fls.: 170
Proc.: 3937/08
Releitor: 20

TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 2ª REGIÃO

APELAÇÃO CÍVEL nº: 419104/RJ

PROCESSO nº: 1987.51.01.931710-7

APELANTES: O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL – fls. 741 e
IBAMA-Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais
Renováveis

APELADOS: O Município de Paraty/RJ e outros Entes Municipais (SP)

RELATOR: Des. Fed. Paulo Espírito Santo - 5ª Turma Especializada

Egrégia Turma Julgadora.

Ação civil pública. Apelações do Ministério Público Federal e do IBAMA pretendendo a reforma da sentença, que julgou improcedente o pedido, para condenar os municípios recorridos à reparação pecuniária por supostos danos em parque nacional. A improcedência do pedido, em ação primitivamente ajuizada pelo extinto IBDF, fundou-se na insuficiência da prova da autoria de tais danos ou na existência dos mesmos. O Parque Nacional da Serra da Bocaina está situado no Município de Parati/RJ, nele se situando estrada que liga o referido Município ao de Cunha/SP. Os recursos interpostos regularmente, devem ser admitidos por estarem configurados os pressupostos processuais. A postulação recursal adequada e oportuna do órgão de atuação do Ministério Público Federal e do IBAMA. Matéria de ordem pública que, no entanto, deve ser apreciada pela Corte: prescrição da pretensão condenatória contra os entes municipais citados, eis que a citação dos mesmos somente veio a ocorrer mais de 10 anos após os danos a que teriam dado causa. Questão não examinada no juízo originário, posto que não alegada. Extinção do processo que se impõe, para reconhecer a prescrição. Quanto às demais questões devolvidas ao Tribunal, sob pena de caracterizar um *bis in idem*, o Ministério Público Federal-autor e ora apelante, já se manifestou, de forma que o MPF, na *custodia legis*, aos mesmos se reporta.

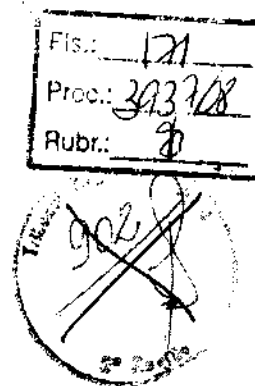
Cópia encaminhada pelo Senhor Sebastião Lima, por e-mail (21/01/09),
aos participantes da reunião convocada pela SECEX/INA, no dia
16/01/09, no Estado do Rio de Janeiro.
21/01/09 Tatiana Veit

EM BRANCO





MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA - 2ª REGIÃO



Apelam o Ministério Público Federal e o IBAMA, inconformados com a improcedência da ação ajuizada originariamente pelo extinto IBDF, do qual a segunda apelante é sucessora, em face de vários entes municipais, em litisconsórcio facultativo passivo, que seriam responsáveis pelos danos apontados na peça vestibular. A pretensão, claramente exposta na inicial, de condenação dos requeridos (inicialmente, dos Prefeitos Municipais apontados) ao "pagamento de indenização, em dinheiro" (sic), referente aos prejuízos a serem apurados no decorrer da lide, converteu-se em pedido de condenação dos entes municipais apontados, conforme decisão interlocutória datada de 1998 (f. 412/415).

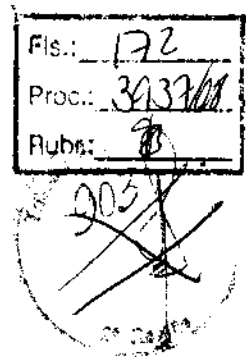
A ação foi distribuída em março de 1987. Requereu o autor a citação da Procuradoria da República do Estado do Rio de Janeiro para vir compor a lide, na qualidade de assistente. A primeira intervenção da Procuradoria da República deu-se às f. 392 dos autos, em 30 de julho de 1991. Pela decisão de f. 354, o Ministério Público Federal passou a ocupar o pólo ativo da ação juntamente com a União. A decisão saneadora proferida às f. 412/415 determinou a exclusão do pólo passivo dos réus originariamente citados, os Senhores Prefeitos daqueles Municípios que hoje integram o pólo passivo da ação. Tal decisão também mandou incluir o Município de Paraty no pólo passivo, não tendo sido atacada por qualquer recurso. Essa alteração do pólo passivo decorreu de expresso requerimento do Ministério Público Federal, que passou a figurar como litisconsorte ativo do IBAMA.

Tem-se, portanto, a seguinte situação processual: a ação foi ajuizada pelo IBDF, sucedido pelo IBAMA, para obter a condenação de vários entes municipais à reparação de danos. A Procuradoria da República, que integrava a lide

EM BRANCO



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA - 2ª REGIÃO



como assistente do autor, passou a figurar como litisconsorte ativa. Os primitivos réus foram excluídos do feito. Novos réus foram incluídos e citados, tendo sido, então, determinada a citação do Município de Paraty em 27 de novembro de 1998 (f. 415). A citação do principal ente municipal, responsável pela malsinada obra de recuperação da estrada veio, assim, a ocorrer mais de dez anos após o início da ação.

A conclusão da sentença foi no sentido de que "a respeito dos danos – o que poderia ensejar acolhida ao pedido inicial que é de indenização – que nada se comprovou" e que "da forma como os fatos se deram, não há prova de efetivo prejuízo a justificar a propositura da ação como foi feita. Pelo exposto. JULGO IMPROCEDENTE O PEDIDO".

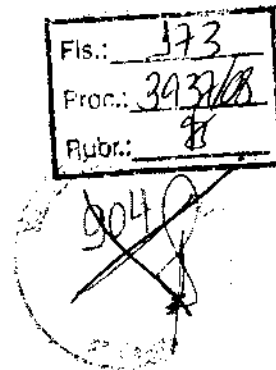
O Ministério Público Federal e o IBAMA apelaram. O órgão ministerial (f. 747) insiste no pedido de condenação dos apelados ao pedido indenizatório, devendo a apuração de seu quantum ser realizada em fase de liquidação por arbitramento, para determinar-se o *quantum debeatur*.

No entanto, o exame das questões controvertidas, atacadas nos recursos, fica prejudicado pela ocorrência da prescrição da pretensão condenatória manifestada pela autarquia federal autora em face dos entes municipais. É que, ajuizada a ação no ano de 1987, a citação do Município de Paraty, responsável pelas obras de recuperação da estrada inter-municipal Paraty/Cunha, que cruza o Parque Nacional da Serra da Bocaina, somente veio a ocorrer em 1999 (fls. 409/415 e 428). É verdade que algumas Prefeituras contestaram o feito. Fizeram-no, porém, em nome dos citados Prefeitos Municipais, que estavam sendo pessoalmente responsabilizados, de início. No entanto, como é cediço, Prefeitos e Prefeituras não se confundem com o ente Municipal que representam. Em tal contexto, a pretensão

EM BRANCO



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA - 2ª REGIÃO



autorais foi fulminada pela prescrição, nos exatos termos do art. 1º do Decreto nº 20.910, de 1932, *verbis*:

“As dívidas passivas da União, dos Estados e dos Municípios, bem assim todo e qualquer direito ou ação contra a Fazenda Nacional, Estadual ou Municipal. Seja qual for a sua natureza, prescrevem em cinco anos contados da data do ato ou fato do qual se originaram”.

Pensar de modo diverso ao citado preceito, seria o mesmo que permitir que todas as relações jurídicas, de natureza meramente patrimonial, se eternizassem, com severos gravames à paz social, vulnerando-se, inclusive, o próprio fundamento do instituto da prescrição, que é de ordem pública.

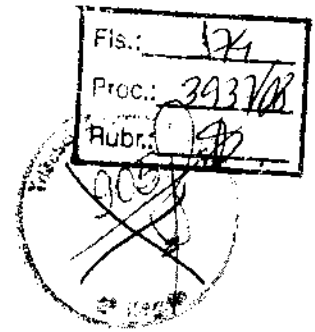
Irrelevante o fato de não ter sido alegada a prescrição. Segundo o art. 5º da Lei 11.280, de 16/2/2006, ao art. 219 do Código de Processo Civil foi acrescentado o parágrafo 5º, determinando ao juiz pronunciar, de ofício, a prescrição.

Impõe-se, portanto, seja extinto o processo, com julgamento de mérito, para se proclamar a prescrição da pretensão autoral, com base no art. 1º do Decreto 20.910/32.

Caso fosse ultrapassada tal preliminar de mérito, como antigamente se dizia, a sentença mereceria ser reformada, nos termos do duto arrazoado do Ministério Público Federal e do IBAMA, em suas apelações, não para se impor a condenação de reparação dos danos a todos os entes municipais, mas tão somente dos dois Municípios mais interessados na recuperação da Estrada Paraty/Cunha, eis

 45

EM BRANCO

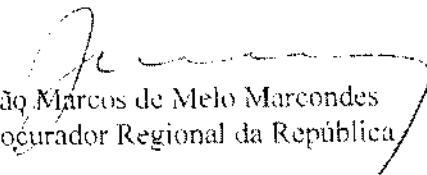


**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA - 2ª REGIÃO**

Prefeito de Paraty ao do Município de Cunha, sendo certo que este Município, na contestação formulada pela Prefeitura (fls. 285/301), praticamente confessou haver participado das obras, assumindo sua parcela de responsabilidade. A prova, a nosso ver, como demonstrado pelos apelantes, autorizaria a condenação dos citados entes municipais, mantendo-se, no entanto, a improcedência da ação no tocante aos demais réus.

Ante o exposto, conclui-se o parecer pela confirmação da sentença, por sua conclusão, mas não por seus fundamentos, pelo reconhecimento da prescrição. No tocante aos Municípios de Paraty e de Cunha, se superada a arguição de prescrição, deverá a sentença ser reformada para serem os dois Municípios condenados solidariamente à reparação dos danos.

Rio de Janeiro, 16 de julho de 2008.


João Marcos de Melo Marcondes
Procurador Regional da República

EM BRANCO



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL DA REPÚBLICA - 2ª REGIÃO

Fis.: 175
Proc.: 3032/88
Rubr.: 8



TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 2ª REGIÃO

APELAÇÃO CÍVEL nº: 419104/RJ

PROCESSO nº: 1987.51.01.931710-7

**APELANTES: O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL - fls. 741 e
IBAMA-Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais
Renováveis**

APELADOS: O Município de Paraty/RJ e outros Entes Municipais (SP)

RELATOR: Des. Fed. Paulo Espírito Santo - 5ª Turma Especializada

Egrégia Turma Julgadora.

Ação civil pública. Apelações do Ministério Público Federal e do IBAMA pretendendo a reforma da sentença, que julgou improcedente o pedido, para condenar os municípios recorridos à reparação pecuniária por supostos danos em parque nacional. A improcedência do pedido, em ação primitivamente ajuizada pelo extinto IBDF, fundou-se na insuficiência da prova da autoria de tais danos ou na existência dos mesmos. O Parque Nacional da Serra da Bocaina está situado no Município de Parati/RJ, nele se situando estrada que liga o referido Município ao de Cunha/SP. Os recursos interpostos regularmente, devem ser admitidos por estarem configurados os pressupostos processuais. A postulação recursal adequada e oportuna do órgão de atuação do Ministério Público Federal e do IBAMA. Matéria de ordem pública que, no entanto, deve ser apreciada pela Corte: prescrição da pretensão condenatória contra os entes municipais citados, eis que a citação dos mesmos somente veio a ocorrer mais de 10 anos após os danos a que teriam dado causa. Questão não examinada no juízo originário, posto que não alegada. Extinção do processo que se impõe, para reconhecer a prescrição. Quanto às demais questões devolvidas ao Tribunal, sob pena de caracterizar um *bis in idem*, o **Ministério Público Federal-ator e ora apelante**, já se manifestou, de forma que o MPE, na *custodia legis*, aos mesmos se reporta.

EM BRANCO



576
3937/08
P

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE - ICMBio

Informação Técnica 2009 – DIREP/ICMBio – DILIC/IBAMA

Brasília, 12 de janeiro de 2009.

ASSUNTO: Licenciamento Ambiental e Sustentabilidade da Estrada Paraty-Cunha – RJ-165

1. Trata-se de empreendimento da Fundação DER-RJ para a pavimentação da rodovia estadual RJ-165 – Estrada Paraty-Cunha – no trecho de 9,7km que atravessa o Parque Nacional da Serra da Bocaina.

2. Em 26/07/07, o IBAMA recebeu fax do DER-RJ comunicando sobre a tramitação, na FEEMA/RJ (E-07/201.147/97), de processo de licenciamento ambiental para o projeto em questão.

3. Em julho de 2007 e em abril de 2008, por meio dos Ofícios nº 191/2007 – COTRA/CGTMO/DILIC e nº 308/2008 – CGTMO/DILIC - IBAMA, respectivamente, o DER foi informado que, por se tratar de projeto que intercepta Unidade de Conservação de domínio da União, o IBAMA é o órgão ambiental competente para a realização desse licenciamento específico. Sendo assim, solicitou-se dessa fundação a apresentação de requerimento de licença ao Instituto, para avaliação e devida condução do processo de licenciamento ambiental.

4. Tendo em vista manifestação favorável e, ainda, solicitação do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (Ofício nº 221/2008 – DIREP/ICMBio) para viabilizar as condições para a continuidade desse projeto, realizou-se vistoria técnica ao local, nos dias 11 e 12 de junho de 2008, com o objetivo de se elaborar Termo de Referência objetivo e direcionado, definindo-se os estudos ambientais necessários para a análise de viabilidade deste empreendimento.

5. Em consequência das atividades realizadas e tendo em vista as particularidades do projeto contidas no Relatório de Vistoria nº 40/2008 – COTRA/CGTMO/DILIC, o IBAMA elaborou, em conjunto com os entes envolvidos (Prefeitura Municipal de Paraty, Fundação DER/RJ, ICMBio e IPHAN), minuta de Termo de Referência definindo a necessidade de elaboração de EIA/RIMA para o empreendimento.

6. Desde então até que fosse emitido o TR definitivo para o projeto, algumas tratativas vêm sendo realizadas entre os órgãos no sentido de buscar agilizar o processo de licenciamento ambiental da pavimentação da Estrada Paraty-Cunha. Entre as alternativas colocadas nas reuniões realizadas, cogitou-se inicialmente a possibilidade do IBAMA retomar o processo de licenciamento até então conduzido pela FEEMA/RJ, a partir da fase em que se encontra, qual seja: emissão de Licença de Instalação. Sendo assim, para avaliar a possibilidade do Instituto validar a Licença Prévia emitida pela FEEMA ao empreendimento, solicitou-se o encaminhamento de cópia do processo conduzido pelo estado, bem como do EIA/RIMA elaborado segundo TR da Fundação.

7. De posse destes documentos, o IBAMA realizou uma análise técnica quanto à qualidade do estudo e quanto aos demais trâmites existentes no processo, para o que se coloca o seguinte:

EM BRANCO

- a. O EIA/RIMA foi elaborado em março de 1990 e, portanto, encontra-se defasado, além de abordar de forma superficial a questão do sítio arqueológico Caminho do Ouro; e
- b. O Projeto Viário da Estrada Paraty-Cunha objeto do licenciamento ambiental realizado na FEEMA-RJ não corresponde ao atualmente apresentado pelo DER/RJ quando da abertura de processo de específico junto ao IBAMA.

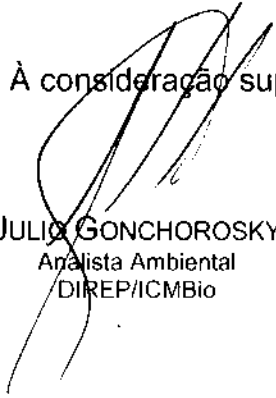
8. Outra opção avaliada foi à delegação do licenciamento ambiental, que é de competência federal, ao órgão estadual - FEEMA/RJ, sendo a sua condução condicionada aos preceitos legais que vigoram no IBAMA. Após as considerações da Diretoria de Licenciamento Ambiental, entendeu-se não ser possível esta delegação uma vez que existe embargo judicial para a obra pretendida e por se tratar de projeto desenvolvido no interior de Unidade de Conservação.

9. No período de setembro a novembro de 2008 a DIREP através do Bioma Mata Atlântica realizou a Monitoria do Plano de Manejo do Parque Nacional da Serra da Bocaina, entre outros aspectos atualizou as atividades da Área de Desenvolvimento do Caminho do Ouro onde se insere a Estrada Paraty-Cunha. Indicando que viabilidade e necessidade da mesma, sendo necessária a complementação de estudos Arqueológicos e Históricos da Estrada especialmente onde há o cruzamento com o Caminho do Ouro.

10. Tendo em vista os fatos aqui relatados, o IBAMA posiciona-se pela permanência do licenciamento na esfera federal, bem como pela necessidade de elaboração de novo EIA/RIMA para o projeto pretendido.

11. O ICMBio, por sua vez, acata a posição do IBAMA, reforçando sua posição quanto à necessidade de estudos complementares e entende como de grande importância a implementação da pavimentação da Estrada Paraty-Cunha para o processo de gestão, proteção e uso público do Parque Nacional da Serra da Bocaina.

À consideração superior,


JULIO GONCHOROSKY
Analista Ambiental
DIREP/ICMBio


TATIANA VEIL DE SOUZA
Analista Ambiental
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

EM BRANCO



Fic:	178
Nº:	3939/08
Data:	8

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
COORDENAÇÃO-GERAL DE TRANSPORTES, MINERAÇÃO E OBRAS CIVIS
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco C, Brasília – DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3225-0564 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 018 /2009-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 29 de Janeiro de 2009.

A Sua Senhoria o Senhor

Ricardo Soavinski

Diretor de Unidades de Conservação de Proteção Integral
Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
SCEN – Trecho 2, Bloco A – Asa Norte
70.818-900, Brasília.DF

Assunto: Programa de Sustentabilidade Ambiental da Estrada Paraty-Cunha.

Senhor Diretor,

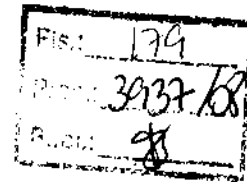
1. No âmbito do processo de licenciamento ambiental para a pavimentação da Rodovia RJ-165 (Paraty-Cunha), trecho localizado no interior do Parque Nacional Serra da Bocaina, restituo ao ICMBio o Programa de Sustentabilidade Ambiental da Estrada Paraty-Cunha, de Janeiro de 1998, bem como encaminhamento, para conhecimento, cópia da Informação nº 01/09 – COTRA/CGTMO/ DILIC/IBAMA, de 14/01/09, onde consta análise deste programa e histórico do processo de licenciamento referente à Estrada Paraty-Cunha.
2. Sem mais, colocamo-nos à disposição para quaisquer dúvidas ou informações adicionais.

Atenciosamente,

LUDMILA LADEIRA ALVES DE BRITO
Coordenadora de Licenciamento de Transportes
Substituta
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Recebido em: 30/01/09
Hora: 09:30 hs
Por: Fulvius

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

Memo nº 068 /2009/COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 29 de janeiro de 2009.

Ao Arquivo da Diretoria de Licenciamento Ambiental

ASSUNTO: Arquivamento de material

Prezada Senhora,

1. No âmbito do licenciamento ambiental para a Pavimentação de Estrada Parque – Paraty-Cunha - RJ-165, trecho: Parque Nacional da Serra da Bocaina/RJ, de interesse da Fundação Departamento de Estradas e Rodagens do Estado do Rio de Janeiro – DER/RJ, (02001.003937/08-18) solicito que sejam arquivados os seguintes documentos impressos:

- Protocolo IBAMA nº 14.528, de 25/11/08, referentes aos Anexos do Ofício SEOBRAS/SSURM Nº 207/2008: Cópia do EIA e do RIMA da Estrada Paraty-Cunha; Cópia do Projeto de Drenagem da Estrada Paraty-Cunha; e CD com todo o Projeto Viário da Estrada Paraty-Cunha; e
- Protocolo IBAMA nº 14557, de 25/11/08, referente aos Anexos do Ofício FEEMA/PRES N. 3605/08: Cópias do Processo de Licenciamento Ambiental E-07/201.543/88 (Licença Prévia) e do Processo E-07/201.147/97 (Licença de Instalação).

Atenciosamente,

Recebido em: 29/1/09
Hora: _____
Por: Marysma Martins

LUDMILA LADEIRA ALVES DE BRITO
Coordenadora de Licenciamento de Transportes
Substituta
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

EM BRANCO



Fic: 180
Proc: 3937/08
Pág: 8

DOCUMENTO

Nº Documento : 10100.001356/09

Nº Original : 042/09

Interessado : SUBSECRETARIA DE PROJETOS DE URBANISMO REGIONAL E METROPOLITANO - RJ

Data : 15/4/2009

Assunto : SOLICITA INDICAÇÃO DE 2 REPRESENTANTES PARA PARTICIPAR DA 1ª REUNIÃO DE TRABALHO, DO GI REFERENTE OBRAS NA ESTRADA DE PARATY - CUNHA, NO DIA 17/04/09, NO DER/RJ.

ANDAMENTO

De :

Para : DILIC1

Data de Andamento: 15/4/2009 10:29:00

Observação: DE ORDEM PARA PROVIDÊNCIAS DEVIDAS.

[Handwritten Signature]
PROTOCOLO/IBAMA
DILIC/DIQUA
 Nº: 4596
 DATA: 15/04/09
RECEBIDO:

Assinatura da Chefia do(a)

[Handwritten Signature]
Nadir Camilo D. Ferreira
 Chefe de Gabinete
 Substituta do IBAMA

Confirmo o recebimento do documento acima descrito,

Assinatura e Carimbo

[Handwritten Note]
 A COTAR
 A/C DA DUBIDA TATIANA ?/ PREPARAR
 EXPEDIENTE CONFORME ORIENTAÇÃO,
 EM 17.4.09

[Handwritten Signature]
Júlio Henriks de Azevedo C.
 Assessor Técnico
 Matrícula nº 136491
 DILIC/IBAMA

A
Dra Tatiana ^{ímbr de}
_{20/04/09}

Para ciência

Att



Eugênio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA / CGTMO / DILIC / IBAMA

20/04/2009



MMA - IBAMA
Documento
10100.001356/09-34

Data: 15/04/09 Prazo

GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS
SUBSECRETARIA DE PROJETOS DE URBANISMO REGIONAL E METROPOLITANO

Folha: 181
Processo: 3937/08
Assinatura: [assinatura]

OFÍCIO SEOBRAS / SSURM Nº 42/2009

Rio de Janeiro, 13 de abril de 2009

Ilmo Sr.

Dr. ROBERTO MESSIAS FRANCO

Presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA.

c/c Sebastião Custódio Pires
Diretor de Licenciamento Ambiental

Senhor Presidente,

Tendo em vista a Resolução, que cria o Grupo Interinstitucional ou Comissão de Acompanhamento das Obras Emergenciais da Estrada Paraty-Cunha (minuta em anexo), solicitamos à V.Sª. indicação de 02 representantes dessa instituição (o Titular e Suplente).

Gostaríamos ainda de convidá-los a participar da 1ª Reunião de trabalho, que realizar-se-á no dia 17 de abril de 2009, às 15:00 na Fundação Departamento de Estradas de Rodagem do Rio de Janeiro- DER-RJ.

Desde já agradecendo a atenção, apresentamos nossos protestos de elevada consideração.

Atenciosamente,


VICENTE DE PAULA LOUREIRO

Subsecretário de Estado de Projetos de Urbanismo Regional e Metropolitano.

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS
Rua da Ajuda, 5 / 9º andar - Centro - Rio de Janeiro - RJ
CRP: 20040-000 Telefones: (21) 2299-3103 / 2299-3432 (fax)



EM BRANCO

182
3937/08
20



GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS
SUBSECRETARIA DE ESTADO DE PROJETOS DE URBANISMO REGIONAL E METROPOLITANO

DE: Subsecretaria Obras

DATA: 14, 04 2008

TELEFAX: (021) 2299-3205

TEL.: (021) 2299-3911

PARA: Mr. Roberto M. Franco

Nº DE PAG. 05

Nº do fax: 031.61.3316 1004 Nº do tel.: 1002

Obs.: Bauer

031.61 3316 1025
3307 1264

EM BRANCO

183
39.3768
R\$



GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS
SUBSECRETARIA DE ESTADO DE PROJETOS DE URBANISMO REGIONAL E METROPOLITANO

DE: Subsecretaria Obras DATA: 14, 04 2008

TELEFAX: (021) 2299-3205

TEL.: (021) 2299-3911

PARA: Mr. Roberto M. Franco Nº DE PAG. 05

Nº do fax: 031.61.3316 1001 Nº do tel.: 1002

Obs.: Bama

031.61 3316 7025
3307 1261

EM BRANCO



Folha:	184
Processo:	393108
Publ.:	8

GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS
SUBSECRETARIA DE PROJETOS DE URBANISMO REGIONAL E METROPOLITANO

OFÍCIO SEOBRAS / SSURM Nº 42/2009

Rio de Janeiro, 13 de abril de 2009

Ilmo Sr.

Dr. ROBERTO MESSIAS FRANCO

Presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA.

c/c Sebastião Custódio Pires
Diretor de Licenciamento Ambiental

Senhor Presidente,

Tendo em vista a Resolução, que cria o Grupo Interinstitucional ou Comissão de Acompanhamento das Obras Emergenciais da Estrada Paraty-Cunha (minuta em anexo), solicitamos à V.Sª. indicação de 02 representantes dessa instituição (o Titular e Suplente).

Gostaríamos ainda de convidá-los a participar da 1ª Reunião de trabalho, que realizará-se no dia 17 de abril de 2009, às 15:00 na Fundação Departamento de Estradas de Rodagem do Rio de Janeiro-DER-RJ.

Desde já agradecendo a atenção, apresentamos nossos protestos de elevada consideração.

Atenciosamente,


VICENTE DE PAULA LOUREIRO

Subsecretário de Estado de Projetos de Urbanismo Regional e Metropolitano.

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS
Rua da Ajuda, 5/9º andar Centro Rio de Janeiro RJ
CEP: 20040-000 Telefones: (21) 2299-3305 / 2299-3432 (fax)



EM BRANCO



Folha:	185
Página:	3437/08
Autos:	2

GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
SECRETARIA DE ESTADO DE TURISMO, ESPORTE E LAZER

ATO DO SECRETÁRIO

RESOLUÇÃO Nº 109, DE DE DE 2009

DEFINE RESPONSABILIDADES NO ÂMBITO DA SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS - SEOBRAS E CONSTITUI GRUPO DE TRABALHO INTERINSTITUCIONAL PARA ACOMPANHAR A RECUPERAÇÃO DA RODOVIA RJ 165 (PARATY-CUNHA).

O SECRETÁRIO DE ESTADO DE OBRAS no uso de suas atribuições legais, e

CONSIDERANDO o Decreto Estadual nº 41.675, de 05 de fevereiro de 2009, que homologa a situação de emergência declarada pelo Decreto nº 003, de 15 de janeiro de 2009, do Prefeito Municipal de Paraty.

CONSIDERANDO as intensas chuvas ocorridas no Município de Paraty em 09 de janeiro de 2009, que provocaram o desabamento de barreiras e a deslizamento de terreno no leito da estrada em diversos pontos da Rodovia RJ-165 (Paraty - Cunha) numa extensão de aproximadamente 22 km, conforme detalhado no Diagnóstico de Intervenções realizado pela Fundação Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio de Janeiro – DER-RJ, bem com na avaliação dos danos ultimados pelo Sistema Nacional de Defesa Civil – SINDEC;

CONSIDERANDO que a referida Rodovia em função dos estragos ocorridos encontra-se intransitável em vários trechos e com a acessibilidade entre as cidades de Paraty (RJ) e Cunha (SP) totalmente prejudicada, gerando graves riscos à segurança da população e resultando em danos humanos, materiais, ambientais e ao patrimônio cultural com graves prejuízos econômicos e sociais causados pelo impedimento do fluxo rodoviário;

CONSIDERANDO que as interrupções existentes na referida Rodovia impedem o acesso ao Parque Nacional da Serra da Bocaina, repercutindo negativamente na gestão e no exercício da fiscalização dessa Unidade de Conservação com consideráveis riscos a sua integridade ambiental;

CONSIDERANDO a urgência de reconstruir, entre outros, pontes, muros de contenção, galerias de drenagem e de recuperar o leito da citada Rodovia a fim de garantir sua trafegabilidade com as condições técnicas necessárias de segurança e conforto.

EM BRANCO



**GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
SECRETARIA DE ESTADO DE TURISMO, ESPORTE E LAZER**

CONSIDERANDO que região afetada pelos estragos é de extrema singularidade em função da significativa presença de patrimônio histórico, arqueológico, cultural e natural de importância ímpar, o que exige cuidados especiais em relação às intervenções a serem realizadas;

CONSIDERANDO a importância do acompanhamento sistemático dos órgãos responsáveis pelos patrimônios ambiental, cultural e arqueológico em relação às ações e medidas a serem implantadas, garantindo assim a sua efetividade e a qualidade técnica, ambiental e de preservação patrimonial.

RESOLVE:

Art. 1º - Os serviços e obras necessárias a recuperação da Rodovia RJ-165 (Paraty - Cunha) é de responsabilidade da Fundação Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio de Janeiro - DER-RJ.

Art. 2º - Fica criado Grupo de Trabalho Interinstitucional para avaliar os danos, aprovar os planos e projetos e acompanhar as obras de recuperação da Rodovia em questão.

§ 1º - O Grupo de Trabalho Interinstitucional tratado no caput deste artigo será composto por um representante titular e um suplente das seguintes entidades:

- I. Secretaria de Estado de Obras - SEOBRAS;
- II. Secretaria de Estado do Ambiente - SEA;
- III. Fundação Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio de Janeiro - DER-RJ; e
- IV. Instituto Estadual do Ambiente - INEA.

§ 2º - Poderão participar do Grupo de Trabalho ora instituído representantes das seguintes instituições:

- I. Instituto Chico Mendes de Biodiversidade - ICMBIO;
- II. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA; e
- III. Superintendência Regional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN.

§ 3º - Ficará a cargo do titular da Secretaria de Estado de Obras - SEOBRAS a realização de convite às entidades e órgãos constantes do § 2º do presente artigo.

EM BRANCO

Folha:	187
Página:	3937/68
Assinatura:	✱



GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
SECRETARIA DE ESTADO DE TURISMO, ESPORTE E LAZER

§ 4º - A coordenação do Grupo de Trabalho Interinstitucional ora tratado será de responsabilidade do representante da Secretaria de Estado de Obras - SEOBRAS.

Art. 3º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, de de 2009

EM BRANCO

Fila:	138
Proc.:	3937/08
Publ.:	12



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL.
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE – MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco C, Brasília – DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3225-0564 – URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 447/2009 – DILIC/IBAMA

Brasília, 30 de abril de 2009.

A Sua Senhoria o Senhor
Vicente de Paula Loureiro

Subsecretário de Estado de Projetos de Urbanismo Regional e Metropolitano - SSURM

Secretaria de Estado de Obras – SEOBRAS

Rua da Ajuda, 5 / 9º andar – Centro

CEP: 20.040-000, Rio de Janeiro - RJ

Tel: (21) 2299-3105 Fax: (21) 2299-3432

Assunto: Grupo de Trabalho Interinstitucional para acompanhar a recuperação da Rodovia RJ 165 (Paraty-Cunha) – Indicação de representantes

Senhor Subsecretário,

1. Em atenção ao Ofício SEOBRAS/SSURM nº 42/2009, indico os seguintes representantes da Diretoria de Licenciamento Ambiental do IBAMA para a formação do Grupo de Trabalho Interinstitucional para acompanhar a recuperação da Rodovia RJ 165 (Paraty-Cunha): Tatiana Veil de Souza, como titular, e Lúcio Lima da Mota, como suplente.
2. Informo que não foi possível a participação deste Instituto na 1ª Reunião de Trabalho, na Fundação DER-RJ, no dia 17.4.2009, pois, de acordo com as normas internas do IBAMA, viagens técnicas só são autorizadas se solicitadas 10(dez) dias antes de sua realização. Sendo assim, solicito os préstimos de vossa senhoria, no sentido de comunicar, com uma antecedência de 15 (quinze) dias, as atividades programadas para o Grupo de Trabalho.
3. No mais, agradeço a compreensão e solicito que nos seja encaminhada a ata a reunião para acompanhamento do que foi realizado. Coloco-me à disposição para quaisquer dúvidas ou informações adicionais.

Atenciosamente,

Sebastião Custódio Pires
Diretor de Licenciamento Ambiental

EM BRANCO

189
3937/08
B

TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME

Ao (s) 27 de Julho de ano de
dois mil e meio do I do
Processo nº 02001.003937/2008.18.
Licenciamento Ambiental da estrada Perote -
Quatro (RS-165)

constituído das fls. 01 a 189 e suas anexações e rubricadas.

Gabiane de A.

Carimbo / Assinatura do Responsável pelo Encerramento

DIGITALIZADO NO IBAMA

