S. Paulo, 19 de Agosto de 2004

Excelentísssimo Senhor
Secretário do Meio Ambiente do Estado de São Paulo
Prof. José Goldemberg
Secretaria do Meio Ambiente
Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345
S. Paulo- SP

Senhor Secretário

Cumprimentando-o cordialmente , agradecemos as ações da PROAONG/SMA e muito especialmente vossa disponibilidade nesta oitiva, que ***visa intermediar a propositura de soluções da sociedade civil*** *junto a quem de direito,* ***almejando acelerar a duplicação da Rodovia Régis Bittencourt, via de grande importância local e nacional , em prol de uma solução menos degradante ao meio ambiente para a SERRA do CAFEZAL /Serra do Mar, assim como, desde já a manutenção adequada deste trecho da rodovia , visando segurança do transporte de carga (inclusive as TÓXICAS) e passageiros.***

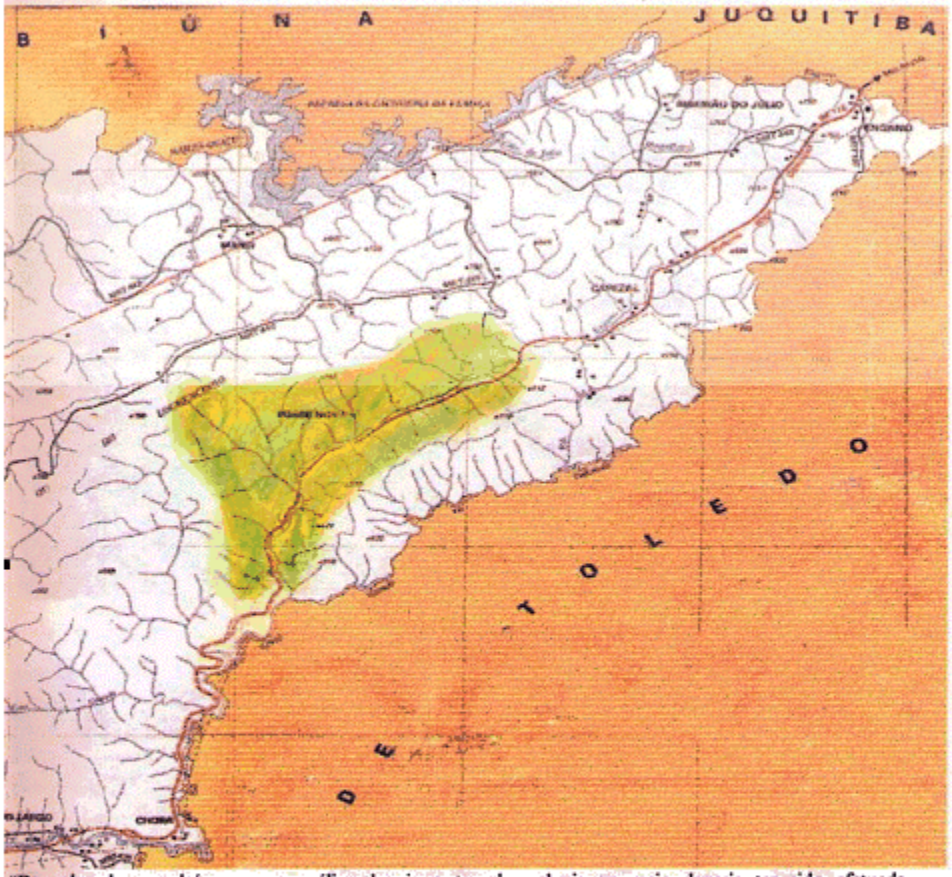
Histórico

As Licenças Previas emitidas pela SMA em 1996 e posteriormente pelo IBAMA em 2002, devido ao grande impacto ambiental permanente que propiciavam foram contestadas, pela Ordem dos Advogados do Brasil, Ministério Público Federal e Sociedade Civil. Hoje existe uma Ação Civil Pública, em vara federal e segundo o Ministério dos Transportes "**O trecho de 30 quilômetros que passa pela Serra do Cafezal não está incluído no projeto de duplicação, pois a transposição deve ser feita após a concessão do trecho, prevista no contrato de financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e do Japan Bank for Internacional Cooperation (JBIC).** "

Lamentavelmente até hoje o DNER/DNIT, não satisfez o pedido do Ministério Público Federal de fazer uma avaliação do projeto alternativo, , que é mais econômico, mais rápido para ser executado e menos agressivo ao meio ambiente no trecho em discussão de 5.5km do total dos 26 km da SERRA DO CAFEZAL.

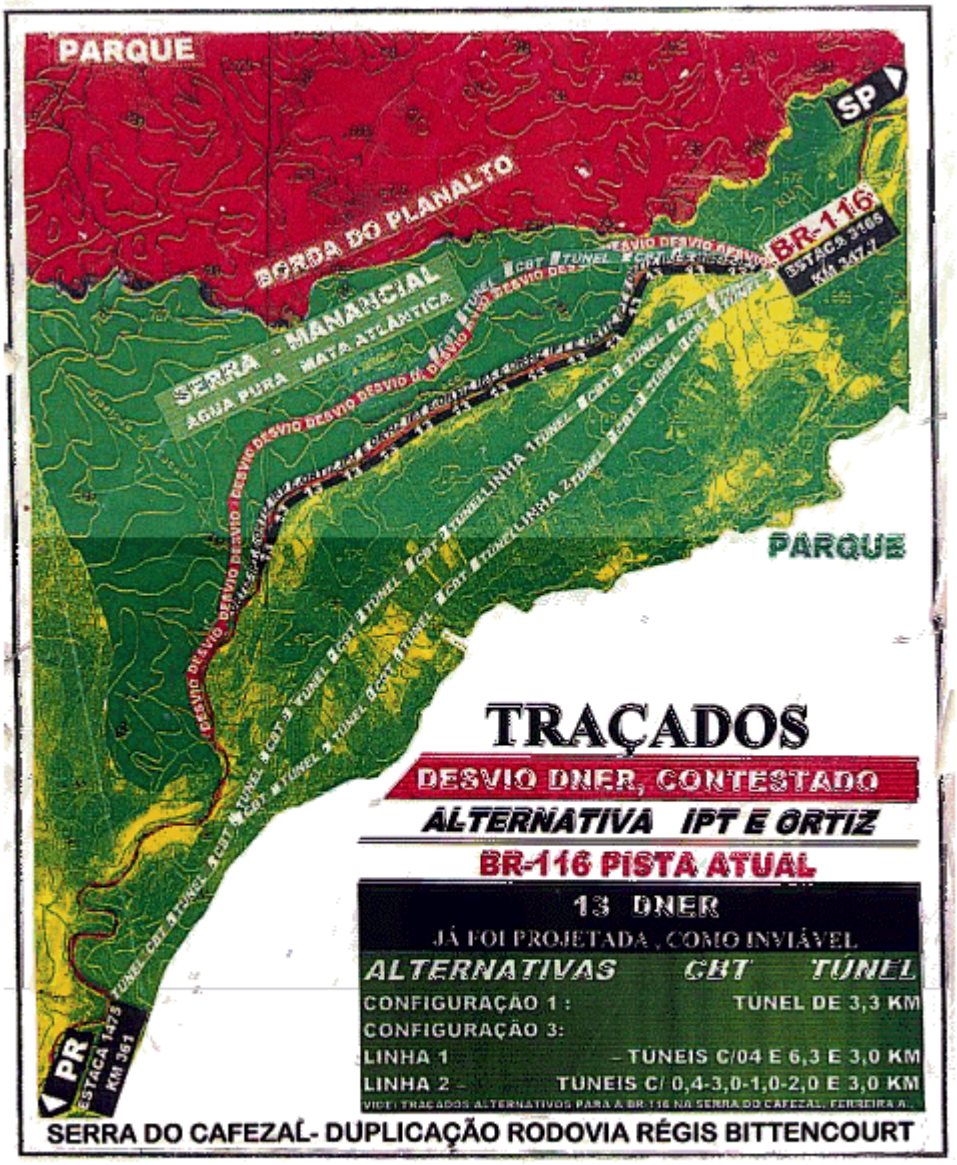
Localização

FIGURA 5 Mapa do município de Miracatu, escala 1:75.000, 1992
A totalidade da Bacia do Caçador, destacada na coloração verde



"Do colocado, conclui-se que a análise dos impactos da rodovia no meio deveria ter sido efetuada considerando a bacia hidrográfica do ribeirão Caçador como um todo, pois é por esta que estrada atualmente passa, ainda que por pista simples, e que passará duplicada.Os cursos d'água tem nascente e foz, desenvolvendo-se nas bacias numa relação mútua de causa e efeito. Os impactos nestes jamais poderiam ser determinados corretamente se não for considerada sempre com unidade de análise a bacia hidrográfica.. Só assim os impactos seriam efetivamente avaliados, o que levaria à preservação dos rios afluentes ao ribeirão pela margem direita, desenvolvendo-se assim a pista duplicada da rodovia pela margem esquerda, a mesma que hoje já recebe a atual pista. É melhor ambientalmente trabalhar com cursos d'água que já sofreram ou sofrem algun impacto, dentro de limites que garantam a sua autodepuração, do que com aqueles que ainda se apresentam preservados, situação cada vez mais rara, caso dos córregos afluentes pela margem direita do rib. Caçador." **Engª Dr. E. Giansante, Prof. das Universidades S. Francisco e Mackenzie, 98** (doc LIV).

Os Traçados



VISÃO GLOBAL

Alternativas 6 e 13 de acordo como oferecido para licenciamento pela SMA

Alternativas IPT ainda não detalhada como solicitado pelo MPF , idem a do CBT

Os Impactos

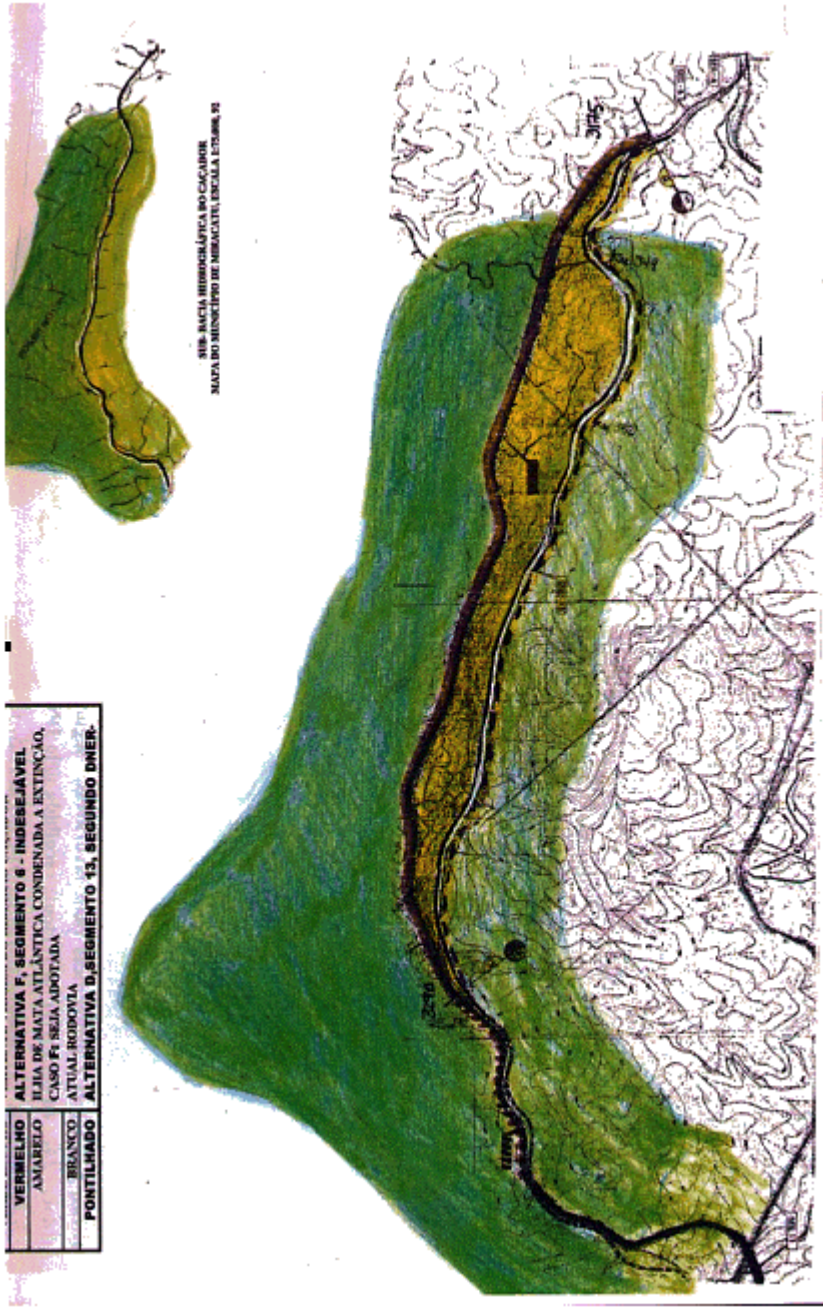


FIGURA 16 -"ILHA DE MATA ATLÂNTICA", origem, carta dos traçados da ENGEVIX; com destaque nosso para o trecho a ser ilhado pelo segmento 6;

Os impactos e a Mobilização

"A SOCIEDADE CIVIL, por sua vez, saiu do papel de agente espectador e passou a agente participativo das soluções dos problemas difusos, mobilizando-se contra a fragmentação das Montanhas da Serra São Lourencinho, que representam uma fonte importante de água, energia e diversidade biológica e são essenciais para a sobrevivência do ecossistema e para a qualidade de vida , também, da Região Metropolitana de São Paulo. Mobilizando-se contra a fragmentação das cabeceiras de drenagem da Bacia Hidrográfica do Ribeira de Iguape , na vertente oceânica do MANANCIAL DE ÁGUA POTÁVEL DO CAÇADOR, onde encontra-se ITEREÍ, um tradicional Refúgio de Animais Nativos, declarado pela Portaria IBDF nº163/1978 , devidamente publicada no Diário Oficial.

O desvio paralelo proposto pelo empreendedor à atual rodovia, formará uma verdadeira ilha de Mata Atlântica , que ficará com aproximadamente 5,3 km. de extensão, cercada por duas auto- estradas, sujeita à violenta agressão por invasores , poluição sonora, poluentes atmosféricos e tóxicos, lixo e incêndios, provocados pelo tráfego dos 9.000 veículos diários nos dois sentidos, índice com previsível multiplicação, após a duplicação da rodovia, área que por conseqüência , estará fadada à extinção em poucos anos." Carta Aberta à Cidadania, , Pizelli, M.G.,2002.

As Alternativas

"Face a esta imprudência do empreendedor, alternativas de traçado foram apresentadas, por pesquisadores de renome, vinculados a Universidades como USP, UNESP, UNICAMP, associações técnicas , INSTITUTO DE ENGENHARIA, IPT, ONGs e cidadãos que contribuíram, de acordo com suas aptidões e de forma altruística, num âmbito multidisciplinar, através de ações, estudos e pareceres, visando, corrigir e complementar os estudos do empreendedor .

Objetivando garantir mudanças que não comprometessem os sistemas ecológicos naturais e sociais, no trecho do MANANCIAL DO CAÇADOR, bacia hidrográfica tributária do Ribeira de Iguape , que é protegida em sua totalidade pela APA- Área de Proteção Ambiental da Serra do Mar, Zona de Vida Silvestre, sendo APP- Área de Preservação Permanente, pela sua importância natural como área produtora de água, para abastecimento público de grande interesse público local e regional, bem como, por apresentar peculiaridades históricas, culturais, ambientais, cênicas e antropológicas que lhe conferem identidade, enquanto espaço-território de referência turística e paisagística, visando assegurar modais econômicos de sustentabilidade para a área e acima de tudo, proporcionar segurança para os usuários que trafegam por esta rodovia. ". "**Carta Aberta à Cidadania, Pizelli, M.G.,2002.**

Vide em Anexo de **2003. - COLABORAÇÃO TÉCNICA 9, de ORTIZ** -Ref.: Reunião com a Coordenadoria de Meio Ambiente do DENIT/ Brasília sobre e a FACTIBILIDADE de uma ALTERNATIVA NÃO DETALHADA e QUE SERÁ MAIS ECONÔMICA, MAIS RACIONAL e MENOS DEGRADANTE PARA a SERRA DO CAFEZAL BR-116-- lotes 18 e 19- Miracatu, São Paulo PARA O PROGRAMA DE MODERNIZAÇÃO DA CAPACIDADE RODOVIÁRIA ENTRE SÃO PAULO – CURITIBA – FLORIANÓPOLIS) . Este documento r**eplica novos falsos óbices, apresenta novos argumentos e areferenda a factibilidade da alternativa locacional para a Serra do Cafezal**

"Não obstante, especialistas nacionais e internacionais, propuseram também, ALTERNATIVAS SUBTERRÂNEAS , entre o bairro de Chora ao bairro do Cafezal, antigos Km 347,7 ao 361 no entorno da Metrópole São Paulo, que não causarão danos ao Bioma Mata Atlântica e à bacia hidrográfica do ribeirão do Caçador , montanhas da SERRA SÃO LOURENCINHO.

O arquiteto, Dr. Cândido Malta Campos Filho, do Movimento Defenda São Paulo , asseverou que a opção túnel, comparada com uma pista a céu aberto, traria os seguintes benefícios:

"I- A rampa do entorno túnel poderá ser entre 20 a 50% menos inclinada do que a pista a céu aberto posto que será de 4 a 5%, quando a do traçado original atinge até 6%;

II- Reduzirá a distância, no trecho da serra, em 2,7 Km com relação a do traçado original;

III- Em sendo um túnel iluminado, ele não estará sujeito à neblina com a pista a céu aberto;

IV- Não estando a céu aberto elimina o inconveniente, das constantes chuvas da região;

V- Elimina significativamente as curvas e sucessões de subidas e descidas;

VI- Elimina os típicos problemas de erosão e instabilidade dos taludes que poderão afetar a estrada durante a vida útil ."

Cartas à Presidência da República, numa grande aliança dos vários setores da coletividade, solicitaram o detalhamento das alternativas supra mencionadas, assim como da alternativa 13 aperfeiçoada, junto ao leito atual da rodovia, dentro dos moldes propostos pelo Ministério Público Federal e Sociedade Civil. "**Carta Aberta à Cidadania, Pizelli, M.G.,2002.**

Deliberações da Conferência Nacional do Meio Ambiente

Atualmente, a propositura de Alternativas Subterrâneas , apresentadas para a Serra do Cafezal, pela Sociedade Civil e realizadas por notórios engenheiros , além de incorporarem vantagens econômicas, ambientais e de segurança para o transporte de carga e passageiros, .estão referendadas nas_Deliberações da Conferência Nacional do Meio Ambiente 2003, razão pela qual , sugerimos *a* Gerente-executiva do

IBAMA em São Paulo *-Oficio Terræ- CNMA- Deliberações - Infraestrutura / TRANSPORTES, protoculizado junto ao IBAMA/ MA- Sup. Estadual/SP Documento 02127.018975-91-,* que o IBAMA/SÃO PAULO considere solicitar em carater de urgência , diante da importância e urgência que esta matéria carece, o estudo de viabilidade técnico-econômica e ambiental de transposição serrana por meio de túneis longos nas ampliações da RODOVIA REGIS BITTENCOURT SERRA DO CAFEZAL/SERRA DO MAR, conforme as sugestões técnicas apresentadas pela SOCIEDADE CIVIL e MOÇÕES APROVADAS pela PRÉ-CONFERÊNCIA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE DO ESTADO DE SÃO PAULO (on-line no site da ACPO deste Outubro 2003) e as Deliberações da Conferência Nacional do Meio Ambiente./2003.

Estas são as Deliberações:

Considerar o estudo de viabilidade técnico-econômica e ambiental de transposição serrana por meio de túneis longos nas ampliações de vias ou na construção de novas vias que transpõem serras (muito especialmente a Serra do Mar*) (Lembramos que a Serra do Cafezal é Serra do Mar- maciço Itatins).*

2. Utilizar toda tecnologia disponível para se evitarem fragmentações e modificações nos sistemas naturais das montanhas, em especial as florestadas, quando da implantação de empreendimentos de infra-estrutura, tanto públicos como privados, considerando-se a sua importância tanto para a biota, como para as águas e o clima, de acordo com a Agenda 21, capítulo XIII (1992).

3.Contemplar o valor referente à recuperação do passivo ambiental nos custos das obras de infra-estrutura e de transportes.

4.Incorporar a sustentabilidade sócio-ambiental nas políticas públicas de transportes por meio de uma agenda ambiental comum entre MMA e Ministério de Transportes, incluindo a discussão da matriz de transportes e do licenciamento de rodovias, aeroportos, hidrovias e áreas portuárias, com a participação da sociedade civil.

5.Dar continuidade e aperfeiçoar as obras governamentais já iniciadas na área de transportes, desde que sejam reavaliados os aspectos tecnológicos e sócio-ambientais.

Acidentes, Derramamento de Cargas Perigosas , Danos à Vida e Custos de Perícia da CETESB

Recomendamos a intervenção deste Secretário para que se evite Danos à Vida , Derramamento de Cargas Perigosas na APA Serra do Mar e **Custos de Perícia da CETESB** , no sentido de solicitar junto ao DNIT, em regime de emergência urgentíssima estas medidas :

1. a limpeza da beira da pista para a visualização das placas existentes (muito necessária no presente momento);

2. um reforço de sinalização preventiva horizontal e vertical, nos moldes do realizado com eficiência pela NOVADUTRA, neste mesmo corredor, nos trechos críticos da Br116- Via Dutra,

3. a limpeza das valetas de drenagem, posto que o capim e outros resíduos, as encobrem e disfarçam sua existência;

Rodovia Régis Bittencourt, altura do km 350

4. a regularização das valetas de drenagem, pois apresentam ângulos acima de 70 graus e altura super dimensionada devido aos recapeamentos superpostos, (em foto apresentada na Cartilha da Terræ por ocasião da Audiência Pública em 1999, - o desnível encontrado no Km 349 é exemplificado com uma garrafa de COCA – COLA, - fotografada como parâmetro e já anteriormente mencionado em entrevista de L. Corrêa Pinto com Dr. Hugo Pietrantonio (POLI/USP/Depto. .Transportes , desde 1997);

Vide foto , altura do Km 339 aproximadamente, sentido PR/SP, apresentando a altura do desnível , proporcional a mais de uma roda do caminhão Local de tombamentos de veículos de carga (tombamento desta foto com vistoria da CETESB)

5. o plantio de vegetação nas encostas aonde se fizer necessário (ex. Km 349- aonde o desnível desta valeta é acentuado e causa tombamentos desde quando foi alterado o nível da pista)

6. a reimplantação das defensas laterais, aonde se fizer necessário, de metal ou concreto de acordo com a necessidade do trecho

Apesar de reiteradas reclamações da população e de nossas entidades ao DNER/DNIT, ainda não foram atendidos os pleitos acima formulados referentes a uma adequada manutenção da rodovia Régis Bittencourt na Serra do Cafezal, assim como, outros pleitos já expressos e que consideramos importantíssimos, tais como a defensa central para evitar colisões frontais.

↑

apresentando a altura do desnível proporcional a mais de uma roda do caminhão.

Br116- Rodovia Régis Bittencourt **Local de tombamentos de veículos de carga (tombamento desta foto com vistoria da CETESB, 2004)**

F*OTO da* ***Br116- Rodovia Presidente DUTRA***

(18.08.04 trecho entre SP e Arujá) exemplifica um modelo de manutenção eficiente visando segurança do transporte de carga e passageiros, conforme nossas solicitações *quanto à capina das margens , limpeza e adequação das valetas de drenagem ao longo do acostamento, sinalização preventiva, mureta central etc*

A expectativa

O sucesso de vossa intermediação, com uma revisão do Estado contra esta posição de intransigência dos órgãos que analisaram os projetos, permitirá um efetivo confronto com isenção entre as soluções apresentadas e possibilitará a implementação seja da Alternativa Locacional do IPT, referendada por ORTIZ ou da Alternativa Tecnológica, do CBT, posto que ambas são factíveis e atendem melhor o verdadeiro interesse público, assim como, ***o sucesso de uma solicitação de V. Sa. para obtermos de imediato a manutenção adequada da Br116, Rodovia Régis Bittencourt, Serra do Cafezal, São Paulo, visando a segurança do transporte de carga e passageiros.***

Atenciosamente Gratos,

Signatários desta e: **INTERLOCUTORES JUNTO AO SR. SECRETÁRIO DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE JOSE GOLDEMBERG sobre a SERRA DO CAFEZAL realizada aos 19.08.04** ***:***

1. **WILKER, M.** economista, Conselheiro do CONSEMA/SP , nomeado representante do **CEAC/CONSEMA** na presente audiência por deliberação do **COLETIVO DE ENTIDADES AMBIENTALISTAS COM CADASTRO JUNTO AO CONSEMA**, SESBRA

2. **TOLEDO Y. –**pedagoga, OSCIP SOS MANANCIAL, Delegada/ Sociedade Civil pelas ONGs do Brasil na Cúpula Mundial em Johannesburgo, África do Sul, - autora e fomentadora da **PETIÇÃO DE JOANESBURGO "***em prol do ESTUDO DAS ALTERNATIVAS SUGERIDAS PELA COMUNIDADE, empenhada, em construir um futuro sustentável e em salvar o MANANCIAL DO CAÇADOR no BIOMA MATA ATLÂNTICA e Iterei/SP '*, co-autora das "*Recomendações Finais da Coligação Pró-Manancial do Caçador e Itereí entregue ao Ministro do Meio Ambiente 2002 na Rio+10"***,** conselheira do Conselho Gestor da APA da Várzea do Rio Tietê membro de 2 subcomitês do Alto Tietê, Conselheira do CONESAN/Biênio: 2003/2004/,

3. **PIZELLI, M. G. –** advogada ambientalista, vice-presidenta do subcomitê Alto Tietê Pinheiros/Pirapora**,** Coordenadora da CT de infra-estrutura do Conselho Gestor da APA da Várzea do Rio Tietê**,** revisora da parte legal e institucional do Plano Diretor de Macrodrenagem da Região Metropolitana de São Paulo**,** membro da comissão organizadora da I PRÉ-CONFERÊNCIA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE DO ESTADO DE SÃO PAULO; por relevantes serviços prestados ao meio ambiente foi laureada pela Ordem dos Advogados do Brasil/SP (Comissão do Meio Ambiente) e agraciada com a medalha "Cinqüentenário do Policiamento Florestal e de Mananciais do Estado de São Paulo", OAB;

4. **ORTIZ, H.** - Ex - Secretário de Estado dos Transportes, Ex- pres. Sindicato dos Engenheiros e do Instituto de Engenharia, Conselheiro do Instituto de Engenharia, ABEPOLAR e autor de Colaborações Técnicas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, e 9 Ref. à Serra do Cafezal

5. **CORRÊA PINTO, L.**- Centro de Referência MCP Águas, Florestas e Montanhas FM IGUASSU ITEREÍ , TERRÆ, membro da comissão organizadora da I PRÉ-CONFERÊNCIA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE DO ESTADO DE SÃO PAULO, membro da comissão organizadora da I PRÉ-CONFERÊNCIA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE SETORIAL DE ENTIDADES, FÓRUNS, REDES, MOVIMENTOS E ATIVISTAS AMBIENTALISTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO, , membro da comissão organizadora da REUNIÃO DE AVALIAÇÃO E ENCAMINHAMENTOS FINAIS DA CONFERÊNCIA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE, delegada paulista junto à CONFERÊNCIA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE

6. **CELESTINO, T. B. ,** Ph.D. (Mecânica das Rochas; Orientador: R.E. Goodman), University of California, Berkeley, 1981, Consultor para um grande número de projetos, destacando-se: BRASMETRÔ, com referência aos túneis do Metrô de Brasília; Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo - IPT, com referência ao projeto **" Viabilidade de Túneis Longos Rodoviários para Serra do Mar"**, EMURB, São Paulo, para diversos túneis viários na Cidade de São Paulo; Responsável por duas disciplina de pós-graduação em Mecânica das Rochas e Projeto e Construção de Túneis ; Gerente de Engenharia Civil I, Themag Engenharia, São Paulo, Brasil (desde 1990), é hoje o co-responsável pela Linha 4 do Metrô ; suas atuais atividades de pesquisas compreendem : Atuação na Linha de Pesquisa de Mecânica das Rochas; Aplicação da mecânica da fratura à mecânica das rochas; desenvolvimento de procedimentos de laboratório para determinação da tenacidade à fratura das rochas; resistência de juntas não-presistentes.; Projeto de revestimento de túneis utilizando concreto projetado, considerando o comportamento dependente do tempo do maciço e do concreto projetado; recalques durante a construção de túneis em maciços porosos; Desenvolvimento de método físico para acelerar o ganho de resistência de concreto projetado para fins de suporte de túneis (projeto financiado pela FAPESP - Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo); Investigação sobre os

comportamentos reológicos de gipso e anidrita e suas implicações para a construção de túneis (projeto financiado pela FAPESP - Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo). Outras Atividades : Presidente da ABGE - Associação Brasileira de Geologia de Engenharia, 1984-1987; Vice-Presidente para a América do Sul da ISRM - International Society for Rock Mechanics, 1988-1991; Presidente do Núcleo Regional de São Paulo da ABMS - Associação Brasileira de Mecânica dos Solos e Engenharia de Fundações, 1988-1990; *Invited Lecturer* no programa de mestrado em *Underground Space Technology* oferecido pelo IHE Delft (International Institute for Infrastructural, Hydraulic and Environmental Engineering) em cooperação com a Delft University of Technology, Delft, Holanda, 1999 e 2000, Presidente do CBT- Comitê Brasileiro de Túneis autor **" Alternativas de Traçados Subterrâneos para a Serra do Cafezal;** Membro dos Comitês Editoriais das revistas: Tunnelling and Underground Space Technology, Elsevier, Space Technology, Elsevier,Oxford; Rock Mechanics and Rock Engineering, Springer-Verlag, Vienna; Solos & Rochas, ABMS, São Paulo

7. **CASTELO BRANCO, J. -** Ex-conselheiro do CONSEMA/SP, ACPO**,** membro da comissão organizadora da I PRÉ-CONFERÊNCIA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE SETORIAL DE ENTIDADES, FÓRUNS, REDES, MOVIMENTOS E ATIVISTAS AMBIENTALISTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO, **,** membro da comissão organizadora da **I** PRÉ-CONFERÊNCIA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE DA BAIXADA SANTISTA, membro da comissão organizadora da REUNIÃO DE AVALIAÇÃO E ENCAMINHAMENTOS FINAIS DA CONFERÊNCIA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE;

8. **BOCUHY,C.A ,** Conselheiro do CONSEMA/SP , nomeado representante do **CEAC/CONSEMA** na presente audiência por deliberação do **COLETIVO DE ENTIDADES AMBIENTALISTAS COM CADASTRO JUNTO AO CONSEMA**, PROAM, CAMPANHA BILLINGS;

EM ANEXO:

2003. - COLABORAÇÃO TÉCNICA 9, de ORTIZ -Ref.: Reunião com a Coordenadoria de Meio Ambiente do DENIT/ Brasília sobre e a FACTIBILIDADE de uma ALTERNATIVA NÃO DETALHADA e QUE SERÁ MAIS ECONÔMICA, MAIS RACIONAL e MENOS DEGRADANTE PARA a SERRA DO CAFEZAL BR-116-- lotes 18 e 19- Miracatu, São Paulo PARA O PROGRAMA DE MODERNIZAÇÃO DA CAPACIDADE RODOVIÁRIA ENTRE SÃO PAULO – CURITIBA – FLORIANÓPOLIS .

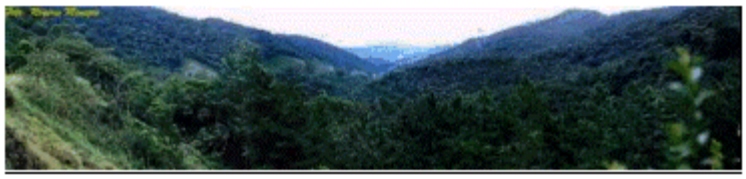
2003. DELIBERAÇÕES DA CONFERÊNCIA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE, publicação do MMA **(pgs. 39 a 41)**

1998 - TRAÇADOS ALTERNATIVOS PARA A BR-116 NA SERRA DO CAFEZAL , Argemiro Ferreira- pres. CBT **(link na versão digital)**

1999- **A OPÇÃO TÚNEL PARA A TRANSPOSIÇÃO DO TRECHO CRÍTICO DA SERRA DO CAFEZAL,** A. P. Assis, Phd, publicado UNB **(link na versão digital);**;

1999. BR 116, SERRA DO CAFEZAL- ALTERNATIVA EM TÚNEIS, contribuição de interesse público, à comunidade, Prof. Eng. André Assis Presidente CBT, Eng. Argimiro Alvarez Ferreira - Conselheiro. Eng. Tarcisio Celestino- Conselheiro, Geól Hugo Rocha-, Membro-Titular **(link na versão digital);**

2004. COMUNICADO CONVITE -/ DOSSIÊ SERRA DO CAFEZAL



SERRA DO CAFEZAL- MANANCIAL DO CAÇADOR BR-116 SP