

HORÁCIO ORTIZ
Engenheiro Civil

Rua Jequitibás, 361 São Paulo 04321-090 Telefax:(0XX11) 5011.4191

S. Paulo, 17 de Abril de 2006 -

Ilustríssimo Senhor
Nilo Moriconi Garcia Ouvidor- Corregedoria
Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

Senhor Ouvidor,

Colaboração técnica 10

REF.: REUNIÃO COM O SR. NILO MORICONI GARCIA OUVIDOR-CORREGEDORIA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT - E DEMAIS ENTIDADES CIVIS EM PROL 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

A. BREVE HISTÓRICO

I. AÇÃO CIVIL PÚBLICA

Presentemente, está em fase de instrução para expedição da sentença, a **Ação Civil Pública**, Processo: 2002.61.00.029895-3, na 16ª Vara Federal, interposta pelo MPF, que tendo levado em consideração a necessidade e urgência da realização da obra, buscou diversas vezes sem sucesso a composição extrajudicial desta lide que resume legalmente a importância dos exaustivos pleitos técnicos e ambientais interpostos pelas Entidades Ambientalistas Nacionais e pela sociedade civil em geral, que vem acompanhando este processo e exercendo sua função de controle social, pois, é conhecedora das características locais, dos detalhes do projeto do DNIT/DNER e das possíveis Alternativas..

II- LICENÇA AMBIENTAL RENOVADA PELO IBAMA

A Licença Ambiental renovada pelo Ibama, em 2005, foi novamente contestada por ampla frente social, pois, interferiu em questão pertinente ao Poder Judiciário. Esta licença ambiental possivelmente inconstitucional, referente à Serra do Cafezal, no Trecho 6, deste **Programa de Concessão de Rodovias Federais** desconsiderou novamente os pleitos anteriores, do Ministério Público Federal e da sociedade civil, principalmente no que tange ao Manancial do Caçador.

III- TENTATIVA DE COMPOSIÇÃO EXTRAJUDICIAL

No início do governo Lula houve uma audiência em Brasília, em nome do Ministro dos Transportes, com a Eng. Ângela Maria Barbosa Parente, Coordenadora-geral de Meio Ambiente do DNIT, em uma tentativa de composição entre as entidades civis e o governo para análise e solução do problema.

Hoje novamente, nesta **2ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais**, estamos reiterando os prosseguimento destes entendimentos com uma solução que **otimizará o custo benefício do empreendimento, quanto aos aspectos técnicos, econômicos, sociais e evitará danos ambientais irreversíveis com um enorme passivo ambiental., e principalmente, a**

exagerada elevação do custo da obra que influirá na fixação dos valores iniciais do pedágio.

IV. CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE 2ª ETAPA DO PROGRAMA DE CONCESSÃO DE RODOVIAS FEDERAIS

O drama atual vivido pelo sistema nacional de transportes terrestres decorreu de uma irresponsável redação da Constituinte de 1988 que extinguiu o Fundo Rodoviário Nacional desmantelando todo o sistema de manutenção, conservação, melhoramentos e ampliação da rede rodoviária e ferroviária nacional que eram sustentadas por recursos de taxação sobre combustíveis e que eram repassados para a União, os Estados e os Municípios; Após uma década de abandono do sistema nacional de transportes terrestres pretendeu-se superar a crise com a criação da **Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE**, que lamentavelmente ainda de forma incipiente não resolve o problema.

A solução em **Parcerias Público Privadas - PPPs**, nesta 2ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais merece observações como colaboração construtiva, a saber: o pacote de concorrências não é exequível de uma forma global e única, deve atender o que tem funcionando historicamente por concorrências parciais e estaduais permitindo a focalização local do evento e a participação de empresas locais em maior número e com instalações (pedreiras, usinas de asfalto, escritórios etc) já existentes favorecendo rapidez e menores preços;

V. ANTECEDENTES DA FORMATAÇÃO DESTA EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Em 2003, no Departamento de Engenharia de Transportes da Escola Politécnica, USP, técnicos do IPT, da EESC/USP, da POLI/USP, e de representantes da sociedade civil da ABEPOLAR/IE, da TERRÆ e da OAB/SP reunidos consensuaram que o DNIT/DNER, propositadamente piorou a Alternativa 13, melhorou a 6, criou parâmetros totalmente novos para a **SERRA DO CAFEZAL** em total desconformidade com o EIA/RIMA apresentado em 1989. Estes novos parâmetros são claro impedimento para a propositura que é totalmente viável sugerida pelo IPT, e referendam outros pseudo impedimentos apresentados no projeto inicial para a ALTERNATIVA 13. Estes novos parâmetros não são consistentes com os restantes 400

km da rodovia SP/ PR. e acima de tudo, não são consistentes com a totalidade do próprio trecho da **SERRA DO CAFEZAL**. Além disso, o DNER/DNIT, continua sonhando informações essenciais para o cotejo das alternativas. Assim como também, não existe justificativa legal, técnica, econômica e ambiental que se sustentem para estes novos parâmetros, até porque está normatizada no MANUAL DE PROJETO GEOMÉTRICO DE RODOVIAS RURAIS DIRETORIA DE DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO – IPR Nº 706/20/DNER, 1999, “a velocidade de projeto variando de 80km/h a 60 km/h “(VEGA pg. 35) e também normatizada a flexibilidade em regiões montanhosas quanto ao dimensionamento dos canteiros centrais e outros critérios.

B. EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

I. A REALIDADE À LUZ DE PARECERES TÉCNICOS DO IPT ELIMINAM OS ÓBICES INICIAIS CONTIDOS NO ANTEPROJETO DO CONVÊNIO DNER/IME, DE AUTORIA DA ENGEVIX/ENGEMIN PARA A DUPLICAÇÃO PELA ALTERNATIVA D, CONTÍGUA À ATUAL PLATAFORMA

Desde o exame inicial do perito IPT, este se manifestou claramente pela possibilidade da otimização do traçado, com pequenos deslocamentos do eixo, e a diminuição do canteiro central, **o que reduziria:**

- a. Os alegados **78 metros de altura** dos taludes, para um corte de **apenas 13,00 metros de altura** e um aterro de 3,00m
- b. De **660m²**, referente ao **corte proposto** no ante projeto geométrico, **para 60m²**, quanto ao **corte sugerido**
- c. Para **52,9 % do volume do corte previsto para todo o segmento 13**, se o trecho **entre as estacas 4.007 a 4.043**, fosse desenvolvido nesta forma otimizada.

O IPT **constatou também que:**

- d. A diferença de custo entre a alternativa D , R\$ 168.189.642,27, e a alternativas F ,R\$131.055.574,72, se concentrava basicamente no transporte do volume de bota- fora
- e. A existência de um afastamento de 11,9m entre as plataformas, cuja a justificativa técnica não constava nos estudos de traçados.

II. NÃO PROCEDEM OS ÓBICES GEOLÓGICOS E GEOTÉCNICOS ALEGADOS

À luz da memória dos estudos ambientais apresentados pelo Convênio DNER/IME, pela SMA/DAIA 131/96 e posteriormente pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas é::

- a. "A Alternativa D é a que apresenta o melhor conjunto, tanto absoluta quanto relativamente em termos de menores riscos quanto à suscetibilidade à erosão de solos e situações atravessadas". OF. CPRN/DAIA 292/95 , SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE 14/07/95
- b. " „a maior apropriação das alternativa D e depois a F (nesta ordem), do ponto de vista da erodibilidade dos solos atravessados”, pg. 76 ESTUDO AMBIENTAL DAS ALTERNATIVAS DE TRAÇADO LOTE BR-116- SERRA DO CAFEZAL -CONVÊNIO DNER/IME .
- c. "... os cortes executados em encostas voltadas para o quadrante N difícilmente apresentam problemas de estabilidade, devendo-se este fato a que o mergulho geral da xistosidade é, como foi dito, para o quadrante Sul '. ESTUDO AMBIENTAL DAS ALTERNATIVAS DE TRAÇADO LOTE BR-16- SERRA DO CAFEZAL -CONVÊNIO DNER/IME .
- d. Foto 7 - Aspectos de um grande corte, com forte inclinação, e perfeitamente estável dada sua orientação favorável em termos da atitude das litologias ocorrentes (entre KM 348 e 356);
- e. Foto 7b- outro aspecto de um conjunto e cortes no mesmo segmento da BR 116 e em situação semelhante (entre KM 348 e 356) ESTUDO AMBIENTAL DAS ALTERNATIVAS DE TRAÇADO LOTE BR-116- SERRA DO CAFEZAL -CONVÊNIO DNER/IME .
- f. “As instabilizações identificadas em vistoria, ocorreram provavelmente pela falta de manutenção sistemática e preventiva dos cortes e dispositivos de drenagem “**PARECER TÉCNICO SMA/DAIA 131/96**

g. ... " NA VERTENTE DA MARGEM ESQUERDA DO RIB. CAÇADOR, onde se encontra a PISTA ATUAL E O SEGMENTO 13 DA ALTERNATIVA D, o mergulho das estruturas geológicas é FAVORAVEL À ESTABILIDADE DOS TALUDES, ou seja, OS PLANOS MERGULHAM PARA " DENTRO" DO MACIÇO, NA VERTENTE OPOSTA, ONDE ESTÁ TRAÇADO O SEGMENTO 6 DA ALTERNATIVA F, ESTAS ESTRUTURAS PODEM DESENCADAR PROCESSOS DE INSTABILIZAÇÃO DE GRANDE PORTE DEVIDO AO MERGULHO DESFAVORÁVEL PARA "FORA " DO TALUDE. PORTANTO PODE-SE AFIRMAR QUE OS FUTUROS CORTES, PARA A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA, NAS ENCOSTAS NA VERTENTE DO SEGMENTO 6 DEVEM TRAZER MAIORES PROBLEMAS E PREOCUPAÇÕES QUANTO À ESTABILIDADE DO MACIÇO EM COMPARAÇÃO ÀS ENCOSTAS DO SEGMENTO 13. CONSIDERANDO A POSIÇÃO DAS ESTRUTURAS GEOLÓGICAS EM RELAÇÃO AOS TRAÇADOS PROPOSTOS E AS OBSERVAÇÕES EFETUADAS NO CAMPO (RELATÓRIO IPT 36.042), PODE-SE AFIRMAR QUE O RISCO DE PARALIZAÇÃO DO TRÁFEGO NA RODOVIA, DEVIDO A ESCORREGAMENTOS DE GRANDE PROPORÇÕES EM EVENTOS DE PRECIPITAÇÃO ELEVADA E DE LONGA DURAÇÃO, É MAIOR NA ALTERNATIVA F-SEGMENTO 6 DO QUE O DE INTERRUPTÃO DAS DUAS PISTAS (ATUAL DO SEGMENTO 13) LOCALIZADAS NA VERTENTE MAIS ESTÁVEL".
PARECER TÉCNICO Nº 7.904 DE 10/04/2001 DO IPT (FL. 5)

III. SÍNTESE DA NOVA MANOBRA DO DNER CONTRA A DUPLICAÇÃO CONTÍGUA À ATUAL PLATAFORMA

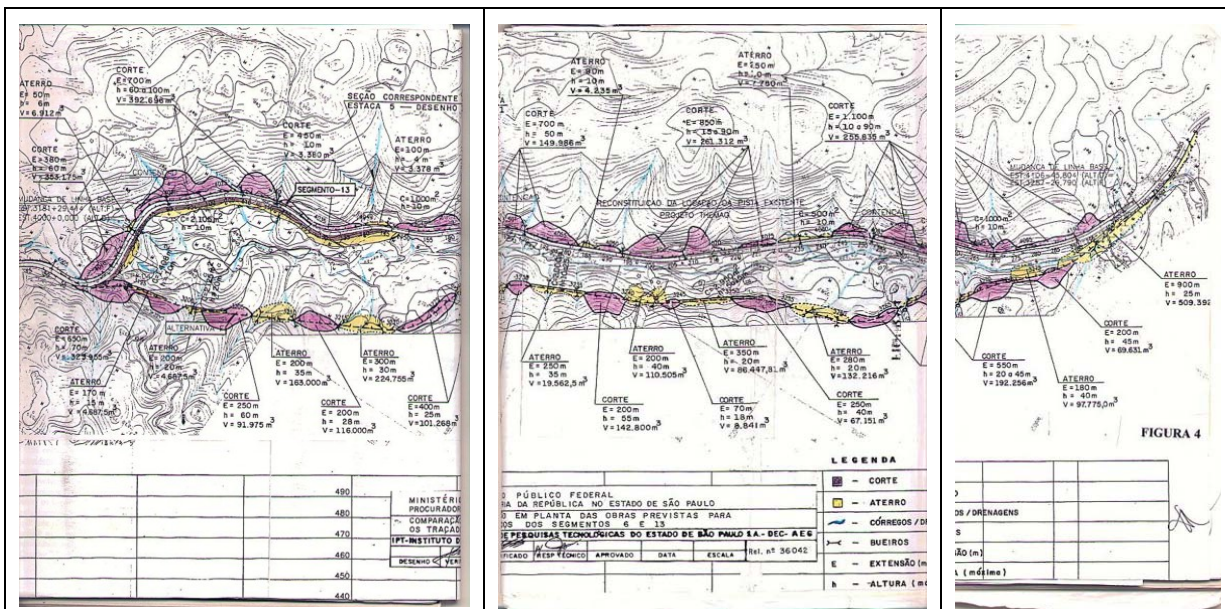
O DNER altera para a SERRA DO CAFEZAL, a classe da rodovia , a velocidade diretriz, adota uma terceira pista descendente e um canteiro central de 12,00 neste segmento 13, referendando o afastamento de 11,9m entre as plataformas do anteprojeto anterior, que não apresentava qualquer justificativa técnica e causava todos os óbices para a ALTERNATIVA D, SEGMENTO 13 OTIMIZADO (taludes mais altos, maior instabilidade, maior volume de bota-fora, maior custo) e é irreduzível quanto a manutenção destes novos critérios apenas com relação ao segmento 13, com isso, amplia os alegados óbices anteriores contra a duplicação contígua à atual plataforma; SEGMENTO 13 OTIMIZADO: .

IV. AVALIAÇÃO DA SOLUÇÃO DO SEGMENTO 13 OTIMIZADO DA ALTERNATIVA D, SEGUNDO A PERÍCIA DO IPT-

Essa otimização se dá, segundo o IPT- Instituto de Pesquisas Tecnológicas, pelo Relatório Técnico 36.042/97, a partir do anteprojeto Engevix apresentado anteriormente pelo DNER, prevendo alargamento em pistas paralelas e adjacentes à atual da forma seguinte:

3.00 m.	3.60 m.	7.20 m.	1.50 m.	7.20 m.	3.00 m.
acostamento	3ª pista	pista ascendente	muro	pista descendente	Acostamento

QUADRO 2 - A plataforma teria um total de 25.50m. de largura



QUADRO 3- Comparação em planta das obras previstas para os traçados dos segmentos 6 e 13, de autoria do IPT, origem I.C.03/97

a. Características gerais :

1. Iniciando no alto da serra, Est. 4000, alargamento à direita da pista atual, com largura de 2 X 3.60 + 3.00m. de acostamento, até a Est. 4043, **com mínima terraplenagem.**
2. Da Est. 4043 em diante o alargamento passa para a esquerda até a Est. 4043, com largura de 3.00 m + 3.60 m + 7.20 m + 0.75 m = 14.55m. a partir do eixo.
3. Nesse trecho final, **projetado pela Engevix (portanto exequível)** há uma soma de cortes de 667.134m³ de aterros e 15.360 m³ de aterros, que podem ser diminuídos ainda de cerca de 30%, uma vez reduzido o canteiro central de 12,00 m para 1.50 m. em muro de concreto (tipo New Jersey).
4. Nesse **próprio projeto da Engevix, são previstos prolongamentos de tubos, um pontilhão de 100 m na Est. 4043 e três muros de contenção em cortes, sem nenhum túnel, nem obras caríssimas de viaduto sobre tubulões, conforme constam nas duas novas variantes apresentadas pelo DNER.**

b. Estimativa de custo da solução do SEGMENTO 13 OTIMIZADO da Alternativa D, segundo a perícia do IPT:

Conforme o **QUADRO 5** , o orçamento da solução do **SEGMENTO 13 OTIMIZADO DA ALTERNATIVA D** seria de R\$ 15.800.471,00 (Pavimento Rígido) ou R\$ 15.257.283,00 (Pavimento Flexível). O **SEGMENTO 13 OTIMIZADO - IPT** corresponde a um valor 41,23% menor que o novo projeto **SEGMENTO 6 APRIMORADO** apresentado pelo DNER.

SEGMENTO 13 OTIMIZADO - IPT	15.800.471,00 =41,23 % a menos
SEGMENTO 6 APRIMORADO	38.322.060,67

QUADRO 4-Estimativa do custo do Segmento 13 Otimizado-IPT: 41,23% a menos

Discriminação	Custo Unit. (R\$)	Unid.	Segmento 13 Modificado		Segmento 6 Aprimorado		Segmento 13 Otimizado (IPT)	
			Quant.	Custo(R\$)	Quant.	Custo(R\$)	Quant.	Custo(R\$)
Terraplenagem		Gb	-	1.797.990,00	-	1.755.095,00	-	1.797.990,00
Serviços Preliminares								
Escavação	3,28	M3	254.667	835.307,76	383.580	1.258.142,40	667.134	2.188.199,00
Compactação	0,84	M3	285.548	239.860,32	532.182	447.032,88	15.363	13.629,00
Empréstimo	7,07	M3	94.134	665.527,38	281.648	1.991.251,36	-	-
Drenagem e OAC	528,80	M	3.500	1.850.782,50	5.900	3.119.890,50	2.100	1.110.980,00
Obras de Arte Especiais	13.300,00	M	2.600	34.580.000,00	60	798.000,00	100,00	1.330.000,00
Contenções - Em corte	893,86	M2	15.600	13.944.216,00	3.000	2.681.580,00	4.000	3.575.440,00
- Em aterro	366,15	M2	-	-	17.600	6.354.269,00	-	-
- Em aterro (gabião tipo caixa)	128,00	M3	15.729	2.013.312,00	-	-	-	-
Túneis	33.000	M	-	-	380	12.540.000,00	-	-
Pavimentação								
- Pavimento rígido 3f	55,37	M2	50.400	3.294.648,00	84.931	5.551.939,47	76.982,40	5.032.339,40
- Pavimento flexível 3f	58,65	M2	50.400	2.955.960,00	84.931	4.981.203,15	76.982,40	4.555.017,70
Subtotal pav. Rígido				59.221.644		36.497.200,00		15.048.068,00
Subtotal pav. Flexível				58.882.956		35.926.464,29		14.530.746,00
Eventuais (pav. Rígido) 5%				2.961.082,20		1.824.860,03		752.403,40
Eventuais (pav. Flexível)				2.944.147,80		1.796.323,21		726.537,80
Total (Pav. Rígido)				62.182.726,16		38.322.060,64		15.800.471,00
Total (Pav. Flexível)				51.827.103,76		37.722.787,50		15.297.283,00

Relação: **Seg. 13 Otimizado**

= 15.800.471,00 = 41,23 % a menos

QUADRO 5- Comparativo de Quantidades e Custos (Data base: Jun/00)

c. Outras vantagens do segmento 13 otimizado da Alternativa D, segundo a perícia do IPT:

1. É exequível na faixa de domínio da atual da rodovia, evitando novas desapropriações com um mínimo de aterros, modificações e impactos ambientais.
2. Evita a intercepção de no mínimo 17 NASCENTES FONTES DE ÁGUA POTÁVEL e a devastação de 500.000 m2 de MATA ATLÂNTICA, em Área de Preservação Permanente, APP, pelo novo traçado do SEGMENTO 6 APRIMORADO, que criaria uma ilha de Mata Atlântica no topo da Serra do Mar,

de 5.30 km de comprimento e largura agora reduzida de 500m. para 300m a 180m **fadada a destruição** .

3. **Poderia ser executado com brevidade**, vencidos os atuais óbices e atentados ambientais existentes e motivo de protestos dos ambientalistas.

V. ANÁLISE COMPARATIVA DO SEGMENTO 13 OTIMIZADO COM OS NOVOS PROJETOS PARA O MANANCIAL DO CAÇADOR APRESENTADOS PELO DNER, ATUAL DNIT

Embora com evidente **vantagem econômica de custo 42% inferior** e causar menor impacto ambiental, vamos compará-la com os dois projetos apresentados.

a. **Cabem ainda estas observações: desfavoráveis ao SEGMENTO 6 DITO APRIMORADO pelo DNER :**

1. Como concluído pela própria **VEGA Engenharia e Consultoria Ltda. “é superior o impacto negativo da ALTERNATIVA F APRIMORADA com relação a da ALTERNATIVA D MODIFICADA, tanto a curto como a longo prazo, com relação aos recursos hídricos, nas águas superficiais e subterrâneas, assim como sobre a flora e fauna.” (pg. 29)**
2. Projeta-se desnecessariamente um túnel inicial de 380 m, para atingir cotas inferiores à margem direita do Rib. Caçador, procurando diminuir o volume de cortes. Causará da mesma forma o desmatamento de uma faixa de 500.000 m2 de Mata Atlântica.
3. A alternativa F com o **SEGMENTO 6 APRIMORADO**, continua alterando bioma e remanescentes de **MATA ATLÂNTICA**, fragmentando o Refúgio da Fauna e Flora Itereí ,e mais amplamente, seccionando toda a vertente direita intocada do Rib. Caçador, e ilhando seu talvergue, causando danos significativos e permanentes a recursos naturais finitos. **Por analogia às similaridades físicas e bióticas encontradas no trecho cognominado Serra do Cafezal, sub-bacia São Lourencinho, deveria ser levado em consideração os dados recentes da segunda pista descendente da Rodovia dos Imigrantes , projeto que esteve parado, por mais de 8 anos devido a questões**

ambientais. O projeto rodoviário executado , conclui com a redução para 20% do total da devastação da MATA ATLÂNTICA realizada na primeira pista , com recursos de túneis e viadutos. Quanto a este projeto , tendo como empreendedor , Ecovias dos Imigrantes, a Secretaria do Meio Ambiente do Estado de S. Paulo assim se manifesta no Parecer Técnico CPRN/DAIA-162/99, "...a implantação da obra seriam menos impactantes, principalmente nos componentes do meio físico, com relação a interferência nos recursos hídricos, alteração dos condicionantes geotécnicas e indução de processos erosivos, e do meio biótico, **devido à menor necessidade de desmatamento.**"



A consequência previsível da Alternativa F (segmento 6) é a **destruição** de uma microbacia florestada e sua biota. A médio e longo prazo, grotões isolados por pistas tendem a ser ocupados e sofrem os efeitos da erosão e assoreamento com total destruição da cobertura vegetal e das características originais do curso d'água. Biól. Dr. Fábio Olmos, Instituto Florestal SMA/SP, International Birdlife

**QUADRO 6 – Localização dos Segmentos 6 e 13 no Manancial do Caçador ,
destacado em verde (Fontes : –IBGE e ENGEVIX)**

4. **Degrada fontes potáveis que poderão servir para o abastecimento público , pois,** neste projeto rodoviário., os aterros bloquearão 17 cursos d'água- **NASCENTES**-contribuintes do Rib. Caçador/São Lourencinho, cabeceira de drenagem do Ribeira do Iguape, além dos impactos deletérios permanentes durante todo o tempo da operação da via.. Os tubos de concreto previstos seccionarão o fluxo da **vida silvestre** local.



QUADRO 7— Foto, Águas potáveis do Rib. Caçador, setor Iguassu Itereí. Fonte : OSCIP SOS MANANCIAL “ DIA DA ÁGUA” , 1998

5. O eixo do **SEGMENTO 6 APRIMORADO** **localiza-se paralelamente e ainda a menor distância do Ribeirão Caçador.**, no próprio talvegue deste rio., tornando mais frágil e indefeso este sistema hídrico e ecológico Apresenta estas distâncias referentes aos tubos (PG 4 e PG 5).

TUBO 1,	40 m (antes 130m);
TUBO 2,	80 m (antes 350m);
TUBO 3,	100 m (antes 320m);
TUBO 4,	120 m (antes 280m);
TUBO 5,	160 m (antes 180m);

Esses aterros muito próximos às linhas de água, conseqüentemente, levarão a um maior impacto negativo significativo aos recursos hídricos, como também a um enorme assoreamento do Rib. Caçador.

b. Em contrapartida a solução SEGMENTO 13 OTIMIZADO é muito menos adversa sobre o ecossistema

1. Permite a preservação, deste importante MANANCIAL produtor de água potável , que é composto por inúmeros olhos d'água, pequenas nascentes e 17 cursos d'água, que NASCEM nesta vertente , cujo topo nas cotas de 700 a 750 m . `é o divisor de água da Serra do Mar (Serra São Lourencinho) com o Planalto.
2. O alargamento marginal à pista atual, atinge a vegetação da borda, já alterada anteriormente, e a drenagem complementar de tubos terá mínima influência sobre a terraplenagem já consolidada há 40 anos.
3. Não cria barreiras e permite a continuidade do fluxo gênico entre o Parque Estadual Jurupará e o Parque Estadual da Serra do Mar.

c. Novos óbices criados para o Anteprojeto do SEGMENTO 13 MODIFICADO

O estudo apresentado pela empresa VEGA Engenharia e Consultoria Ltda., supostamente feito para atender o Ministério Público Federal e a recomendação do IPT para um traçado, cujo novo eixo acompanharia a pista atual, tendo deslocamentos que otimizariam os alargamentos necessários, apresenta de forma descabida uma série de falhas e contradições entre as quais destacamos:

A VEGA Engenharia e Consultoria Ltda , supostamente alicerçada na nova manobra do DNER, . adota uma diretriz totalmente à direita e afastada 18 m do eixo da pista antiga, gerando enormes cortes e com contenções atirantadas (R\$ 13.944.216,00) e aterros com gabiões (R\$ 2.013.312,00) além de 2.600m de viadutos sobre tubulões (R\$ 34.580.000,00).

E a conclusão é que houve premeditada intenção de descartar a SOLUÇÃO DO SEGMENTO 13 OTIMIZADO DA ALTERNATIVA D, SEGUNDO A PERÍCIA DO IPT-

INSTITUTO DE PESQUISAS TECNOLÓGICAS, desviando sua diretriz e onerando-a com orçamento composto de obras caríssimas e com volumes fictícios resultando R\$62.182.726,16.

d . A realidade à luz do bom senso quanto aos empecilhos, criados para a Alternativa 13 Modificada , pelo próprio DNER e sua projetista Vega (pgs. 45 e 46)

1. A alegação de situação crítica quanto a deslizamentos é inverídica e está inteiramente esclarecida pelo Relatório do IPT.
2. Não procedem as dificuldades construtivas atribuídas à ALTERNATIVA D, CONTÍGUA À ATUAL PLATAFORMA porque para segmento 13 OTIMIZADO não será necessária grande quantidade de viadutos nem de alocação de equipamentos extras.
3. A verdade é exatamente ao contrário pois de fato o segmento 6 da alternativa F aprimorada, é que terá seus cortes e aterros muito próximos ao ribeirão Caçador em um trecho extenso, e é elevadíssimo o risco de que na execução das obras correspondentes (e durante a operação da via) acaba-se afetando seriamente este curso d'água, além de todas suas .linhas transversais.
4. O custo astronomicamente superior dado à Alternativa 13 modificada também não é verdadeiro, pois o orçamento do SEGMENTO . 13 otimizado dispensa os 2.600 m. de viadutos e outras obras e eleva-se a R\$ 15.800.471,00, 41,23 % abaixo do custo do Segmento. 6.

d. Modificações introduzidas no anteprojeto para os Lotes 18 e 19 (antigo Lote 2) com traçado e características totalmente diferenciados sem o instrumento legal do EIA-RIMA. Quem os autorizou?? Baseadas em que documento legal?

De fato, falta o EIA-RIMA que traria as informações básicas apresentadas ao nível do Estudo Prévio, para este NOVO PROJETO com traçado e características totalmente diversas do apresentado em 1991, e do licenciado em 1995, O DNER através da VEGA Engenharia e do Consórcio Engespro-Ecoplan apresentou a ALTERNATIVA F DITA APRIMORADA para a SERRA DO CAFEZAL(27,5 km) com vultuoso acréscimo no orçamento e novas interferências ambientais na MATA ATLÂNTICA, na SERRA DO MAR e em FONTES DE ÁGUA POTÁVEL nas

sub-bacias hidrográficas do Cafezal, Caçador , 100, Braço Grande e São Lourencinho devido às seguintes alterações em vários segmentos do projeto anterior da Engevix, que há vários anos tinha sido examinado e aprovado pelos órgãos técnicos da SMA e do CONSEMA de S. Paulo, muito embora, a aprovação tenha sido embasada nos fatos acima demonstrados como irrealis.



QUADRO – 8 Foto, Atual Via , ESTACA 4020 km 349+ 450m do TRAÇADO ENGEVIX,. Observa-se atual via e suas vertentes impactadas, cortes, vegetação secundária com a exuberante florada da quaresmeira , e vegetação exótica capim queimado e Pinus , foto 2003

1. Novas **pistas afastadas da atual**, aproximadamente, entre:

- o km 346,5 ao km 349,
- o km 356 ao km 358.
- o km 361ao km 364 .

1. Portanto novos desmatamentos de cerca de outros 8,5 km. de MATA ATLÂNTICA,



**QUADRO 9- Foto, Eng. . Resende (Ibama) na MATA ATLÂNTICA
REMANESCENTE do MANANCIAL do CAÇADOR, setor Iguassu Itereí , 2003**

2. Totalizando cerca de 14 km de desmatamento, com fragmentação florestal e dos cursos d'água , considerando-se o segmento 6 , desvio insistentemente mantido pelo DNER no Manancial do Caçador.
3. Significativa ampliação do afastamento entre as pistas ao longo dos km 359 ao km 361, aproximando-se e até sobrepondo-se, em alguns trechos, ao Ribeirão Braço Grande (divisa do Parque Estadual da Serra do Mar);.
4. mudança da diretriz para o outro lado do eixo da pista atual, entre o km 365 ao km 367, aproximando-se do Rio São Lourençinho.o novo traçado prevê no subtrecho 19 com

10.498 m. de extensão a construção de 1.120 m. de túneis e 4.280 m. de viadutos, **ou seja em 52% da extensão do trecho.**

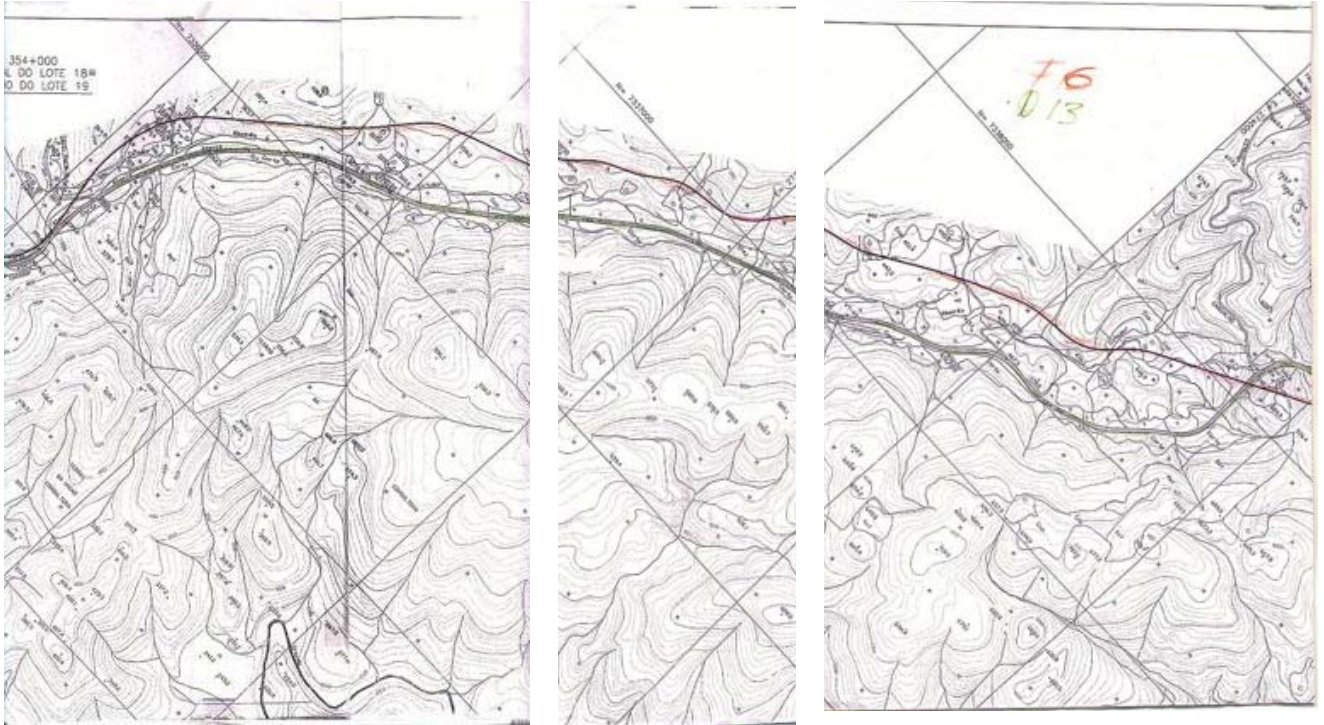
5. O projeto anterior previa para os 26,27 km. 870 m. de túneis e 1480,00 m. de elevados objetos da aprovação da SMA de S. Paulo e até do BID, **ou seja obras de arte para apenas 11.70% em toda a SERRA DO CAFEZAL.**
6. A alteração de projeto foi gratuitamente acrescentada pelo DNER, nesta segunda fase da discussão pública, quando se prometia esclarecer as dúvidas exclusivamente relativas ao confronto das alternativas 6 e 13, no sub-trecho 18 objeto de preocupação da Procuradoria da República, do IBAMA e da Sociedade Civil.

Obs. A kilometragem aqui oferecida é a antiga, a atual pode ser lida sempre com menos 3 km

VIII. INEXISTÊNCIA DE DADOS ESSENCIAIS PARA O CONFRONTO REAL ENTRE AS ALTERNATIVAS E INCONSISTÊNCIA DOS NOVOS CRITÉRIOS ADOTADOS

Efetivamente, o DNER, não apresentou aos órgãos técnicos, à Sociedade Civil, nas Audiências Públicas em S. Paulo e em Miracatu, os anteprojetos detalhados, com traçados, secções e cálculos de volumes e orçamentos comparativos entre os segmentos 13 e 6 obedecendo **as normas IPR N° 706/20/DNER, 1999, que não são impositivas e na realidade permitem o confronto das soluções com canteiro central reduzido, como comprova a Ata da Reunião no IBAMA com o MPF e IPT.**

Ora, o cotejo socioambiental e econômico da melhor Alternativa de Traçado, exige que estes entre outros dados essenciais abaixo elencados, estejam definidos anteriormente, como subsídio, à Licença Prévia. A falta do EIA-RIMA, prejudicou o fornecimento de algumas destas informações básicas.



QUADRO 10 -Estudos de Traçados Segmento 6 Alternativa F Aprimorada (VEGA)

a. Sondagens

O DNER através da VEGA Engenharia e Consultoria Ltda., continua omitindo dados fundamentais para o confronto de anteprojeto, já reclamados anteriormente

1. Embora esse trecho da serra esteja sendo estudado há mais de sete anos, até hoje não foram feitas pelo DNER as SONDAGENS nas diretrizes, para caracterizar os solos, a capacidade de suporte, os ângulos de atrito, obrigatórios para os projetos de muros de contenções, gabiões e dimensionamento dos tubulões de 1,60m de diâmetro que suportam os viadutos.
2. **Qual a profundidade da rocha ou solo que suportará esses caríssimos tubulões de 1,60m. de diâmetro ? Qual a altura desses tubulões ? Como foram orçados ?**
3. Sem as sondagens, os orçamentos feitos para esse **SEGMENTO 13 MODIFICADO** são totalmente fictícios.

b. Localização do bota-fora

A definição efetiva da localização do bota-fora, em especial nestas áreas do bioma Mata Atlântica, deve ser realizada antecipadamente à escolha das alternativas, visto que conforme Pareceres Técnicos, junto ao Ministério Público Federal::



QUADRO 11 - Carta Aérea, MANANCIAL CAÇADOR e MATA ATLÂNTICA, vertente transposta pela atual via e vertente ainda intocada pelo Segmento 6 Alternativa F Aprimorada- Projeto DNIT (GOOGLE), 2005.

1. A localização do bota-fora engrossou economicamente, **em 78 milhões de reais a Alternativa D/13**, em ocasião na qual a moeda nacional estava paritária com o dólar americano;
2. A localização do bota-fora para a Alternativa D/13, **ampliou riscos para a segurança de tráfego**, durante o período de execução da rodovia, muito embora, tenha-se aí aditado nos cálculos **um inchamento dos dados**, e tenha sido **relevado princípios de racionalização e eficiente planejamento** da execução dos trabalhos da obra ;

c. Obras de Arte, Canteiro Centrais e Faixas de Rolamento

Conforme a Licença Prévia nº 132/2002, o IBAMA permite a possibilidade de alteração das especificações gerais do projeto mediante a sua anuência e solicita ao DENIT que apresente Projeto de Engenharia, contemplando obras de arte especiais, no segmento entre os km 346,5 e 354; que visem a preservação da vegetação de fundo dos vales transpostos pela rodovia, bem como a livre passagem da fauna, mantendo o padrão de drenagem natural e corredores biológicos, especialmente de **espécies endêmicas. (apenas?, baseado em qual EIA-RIMA?)**

Estes condicionantes repetem o já formulado anteriormente no Ofício nº 193/2002-IBAMA/DLQA. 15.03.2002 “ Outrossim, considerando-se que o empreendimento está em fase de análise para verificação de sua viabilidade ambiental e aprovação da diretriz de traçado, a equipe técnica do IBAMA entende que o projeto executivo de engenharia, que será apresentado **quando da solicitação da Licença de Instalação, deverá contemplar alterações no que diz respeito ao dimensionamento dos canteiros centrais além de outros aspectos referentes a obras-de-arte.**

.As obras de arte para minorar os impactos ambientais deste empreendimento rodoviário com suas planilhas de custos , assim como o número e localização das faixas de rolamento e a largura efetiva dos canteiros centrais deveriam ser previstas e terem sido apresentadas para subsidiar o confronto das Alternativas., visto que:

1. “que o aumento nas obras de terraplanagem provocadas pela maior largura do canteiro central **pode resultar em acréscimo de supressão de vegetação, maior necessidade de áreas de empréstimo e/ou bota-fora,** etc “ IBAMA/DLQA. 15.03.2002
2. O aumento nas obras de terraplanagem provocadas pela **maior largura do canteiro central implica nas regiões serranas em taludes mais altos, um volume maior de bota-fora e decorrentemente em custos mais elevados;**
3. **Ao invés do projeto Fa/6 aonde a pista atual corre sobre aterros, a travessia em obras de arte, viadutos ou túneis mitiga impactos sobre os recursos naturais, assim como apresenta custos diferenciados;**
4. **A construção de pontes** revestidas de vegetação arbustiva que a distâncias regulares assegurem a passagem de mamíferos e aves, ao contrário de túneis e aterros com bueiros;

sobre ravinas , dobras de terreno e cursos d' água , **apresenta custo diferenciado, mas, permite** maior grau de movimentação de animais;

5. Por analogia, parafrazeando MIGLINO, LUIS C. P. COORDENADOR-AMBIENTAL DO BID/WASHINGTON AOS 11.07.2000 , em que diz que “seria necessário o completo detalhamento da alternativa de contorno **para que ela possa ser comparada em absoluta igualdade de condições com a alternativa de duplicação pelo traçado atual** , a qual foi apresentada com **todos os detalhes técnicos necessários.**” , diríamos o mesmo quanto ao SEGMENTO 13 OTIMIZADO!
6. **“em que pese a falta de clareza da apresentação sobre qual foi o número de faixas final adotado em cada trecho da rodovia “ENG. DR. HUGO PIETRANTONIO, POLI/USP**
7. Estas quesitos essenciais **devem ser objeto do confronto prévio entre as mesmas para determinar a melhor diretriz, sob os pontos de vista técnico- econômico e socioambiental e submetidas à análise da sociedade, através do instrumento, legalmente previsto para tal, a Audiência Pública;**

XI. O CRITÉRIO DEVERIA SER CONSISTENTE AO LONGO DE TODO PROCEDIMENTO DO LICENCIAMENTO

Entendemos que não se pode acenar com o aditamento de obras de arte a posteriori à Alternativa Licenciada e muito menos com **modificações quanto a largura do canteiro central posteriormente à indicação da melhor diretriz,** por invalidarem a base utilizada para o cotejo da Alternativa de Traçado, podendo acarretar malversão dos recursos naturais e do dinheiro público.

XII. O CRITÉRIO DEVERIA SER CONSISTENTE COM OS ADOTADOS PARA OS DEMAIS TRECHOS

Os critérios adotados deveriam ser consistentes ao longo de todo procedimento licenciatório, assim como com relação a totalidade deste corredor rodoviário.. Todavia, o IBAMA , confessa uma contradição e extrapolação de critério, na próprio trecho da Serra do Cafezal , quando cita

no ofício OFÍCIO N ° 193/2002-IBAMA/DLQA. 15.03.2002: “o DNER apresentou o anteprojeto com as seguintes características: **Para o Lote 18/SP (entre os Kms 336,7 e 354,0) – largura mínima de 8,40m; Para o lote 19/SP (entre os Kms 354,00 e 367,20) – barreira rígida entre pistas paralelas**, no segmento entre as estacas 29 e 88 (aproximadamente 1200m de extensão) e no segmento entre as estacas 441+14,99 e 464+6,0 (aproximadamente 451m de extensão).”

O DNER/DENIT, ao abrir estes precedentes na SERRA DO CAFEZAL **atesta a factibilidade da solução racional, que adotaria o SEGMENTO 13 OTIMIZADO , na transposição do MANANCIAL DO CAÇADOR; que diminua o custo econômico e o custo ambiental da obra.**, sem o alargamento absurdo de canteiro central em trecho serrano.

C. ACIDENTES

I. DENUNCIAMOS AS PÉSSIMAS CONDIÇÕES DE CONSERVAÇÃO DO TRECHO DA SERRA E FALTA DE EQUIPAMENTOS QUE EVITAM COLISÕES FRONTAIS

Com relação às alegações do índice de acidentes no trecho da Serra, vale observar que **o trecho em questão apresenta-se em péssimas condições de conservação, colocando em risco a vida e a segurança** dos que por ela transitam..

Conforme nossa correspondência dirigida aos 29 de Outubro de 2003, ao Coordenador da 08ª UNIT - SP Arnaldo Teixeira Marabolim solicitamos **“conforme vistorias por nós realizadas, reiteramos solicitações** anteriores, no sentido de serem tomadas providências por parte desta 08ª UNIT:, em caráter de extrema urgência **para execução dos seguintes reparos no trecho localizado entre o km 336,7 e o 367,2 da Rodovia Régis Bittencourt:**

Repavimentação de vários trechos do leito estradal;

1. **Reposição e realinhamento** de vários trechos das **defensas laterais**;
2. **Limpeza e reparação das valetas de drenagem**, ao longo do acostamento;
3. **Adequação das valetas de drenagem à altura atual das pistas repavimentadas**;
4. **Limpeza e reparo do sistema de drenagem**, em especial bueiros e tubos sob a pista;

5. **Revisão geral da sinalização** com refazimento das faixas de sinalização, bem como de várias placas de sinalização;
6. Serviços de **capina** ao longo das pistas.

Reiteramos também **a urgência da execução de uma mureta central de concreto , para proteção entre as pistas.** . **A sua inexistência é injustificável,** pois no trecho do planalto na saída de S. Paulo, esse muro já foi feito há vários anos. **A falta dessa defesa é uma das principais causas físicas das colisões frontais de veículos, que tentam ultrapassagens perigosas.**

II- DNIT RECONHE A PRECARIEDADE DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO E MANUTENÇÃO DA VIA E INFORMA QUE IRÁ CONTRATAR SERVIÇOS

O Coordenador da 08ª UNIT /DNIT no ofício 1466/2003 de 21.11.2003, em resposta a nossa solicitação informa que “está elaborando Edital; na modalidade Concorrência Pública- para licitação e contratação da empresa de restauração e conservação da Rodovia Br-116/SP no trecho entre Taboão da Serra e Juquiá, podendo então manter a rodovia no padrão adequado.”

III DNIT ATÉ A PRESENTE DATA NÃO REALIZOU IMPORTANTES CUIDADOS PLEITEADOS

Conforme ofício de 23.06.2005 ao Coordenador da 08ª UNIT /DNIT , , c/c Procuradoras da República em São Paulo Dra. Rosana Campiotto e Dra. Inês Soares OAB56-CIDC, Ongs Sócios da NATUREZA e SOS MANANCIAL , **REF.– URGENTE MANUTENCAO SERRA DO CAFEZAL, como se segue:**” *Vimos pela presente solicitar que seja recolocado a sinalização preventiva entre os KMS 349 e 350 até que os reparos necessários sejam realizados, conforme_*ofício aos 23 de AGOSTO de 2004 ao Coordenador da 08ª UNIT – SP, Arnaldo Teixeira Marabolim ...”



QUADRO 12- Fotos – Valetas Traíçoeras requerem regularização. Foto km 346 – direção PR/SP antes do Posto 90- 2005

II- CONFORME LAUDOS DA PERÍCIA DA POLÍCIA RODOVIÁRIA E DO SAMU

Os desastres correspondem ao trecho total de 27,5 km. e não apenas aos 5,5 km e é sabido, pelos **relatórios e laudos da perícia da Polícia Rodoviária e do SAMU, que a grande maioria dos desastres ocorrem por falta de sinalização adequada, irregularidade na pista, falta de defensas laterais e centrais, bem como falta de passarelas e retornos.**

III- DUPLICAÇÃO NÃO REDUZ ACIDENTES

A reportagem de Adilson Cabral publicada no jornal “**A TRIBUNA**” demonstra também que a **“Duplicação não reduz acidentes na BR-116”**. Pois, “Com a duplicação da quase totalidade da pista da Rodovia Régis Bittencourt (BR-116), o que era quase uma certeza no Vale do Ribeira não aconteceu. Isso **porque o número de acidentes não diminuiu, mas apenas**

mudou de características. As colisões frontais deixaram de ser rotineiras, mas, em compensação, **a quantidade de capotamentos quase duplicou.** Isso equivale dizer que a violência na estrada continua a mesma, senão, pior, devido, principalmente ao aumento de velocidade imprimida pelos motoristas. De acordo com relatório do Serviço de Atendimento Médico às Urgências (SAMU), **o número de ocorrências subiu de 1.124 em 1998 para 1.251 em 2000. O número de capotamentos aumentou progressivamente, passando de 362 casos em 98 para 507 no ano passado. O número de atropelamentos também aumentou passando de 120 para 128, no mesmo período. As colisões também ocorreram em maior quantidade: 39 em 98 e 51 no ano passado.**

Já o número de colisões frontais caiu de 435 para 382. Os trechos da Serra do Engano, Miracatu e Barra do Turvo ainda são os considerados os mais problemáticos. Conforme a médica e diretora do Samu, Margareth Matos Cardoso, o aumento de velocidade no trecho duplicado da estrada fez crescer a violência no trânsito, principalmente à noite. “Muitas pessoas abusam da velocidade e acabam dormindo no volante”. A intenção, de acordo com Margareth Cardoso, é encaminhar as informações à Direção do Consórcio de Desenvolvimento Intermunicipal do Vale do Ribeira e agendar junto à Polícia Rodoviária Federal, Bombeiros e Defesa Civil, uma reunião para definir estratégias **para coibir os abusos dos motoristas, por meio de campanhas educativas.**(11.01.2001)

D. NOVOS ANTE-PROJETOS DOS SUB-TRECHOS 18 E 19 ONERAM EM 100% o VALOR DA OBRA

Alertamos que no **atual projeto do DNIT**, apresentados pela VEGA Engenharia e Consórcio Engespro-Ecoplan em 2001, constam grandes alterações em vários segmentos do projeto anterior da Engevix, **que há vários anos tinha sido examinado e aprovado pelos órgãos técnicos da SMA e do CONSEMA de S. Paulo e pelo BID**, , **causando novos danos ao meio ambiente e onerando indevidamente em no mínimo 1 00% o valor da obra**

Pelo atual projeto chamado de ALTERNATIVA F APRIMORADA, nesses 27,5 é proposta a construção de novas pistas afastadas da atual, aproximadamente, entre os km 346,5 ao km 349, do km 356 ao km 358 e do km 361 ao km 364 . É previsto, portanto o desmatamento de cerca de outros 8,5 km. de MATA ATLÂNTICA, totalizando cerca de 14 km de desmatamento, com fragmentação florestal e dos cursos d'água , considerando-se na sub- Bacia do Caçador – o

segmento 6 , desvio insistentemente mantido pelo DNER. Também neste projeto, chamado de ALTERNATIVA F APRIMORADA, existe uma significativa ampliação do afastamento entre pistas ao longo dos km 359 ao km 361, aproximando-se e inclusive em alguns trechos, sobrepondo-se ao Ribeirão Braço Grande . Neste projeto, chamado de ALTERNATIVA F APRIMORADA , observa-se também a mudança da diretriz para o outro lado do eixo da pista atual, entre o km 365 ao km 367, aproximando-se do Rio São Lourencinho.

Esse novo traçado prevê no subtrecho 19 com 10.498 m. de extensão a construção de 1.120 m. de túneis e 4.280 m. de viadutos, ou seja em 52% da extensão do trecho. O projeto anterior previa para os 26,27 km. 870 m. de túneis e 1480,00 m. de elevados objetos da aprovação da SMA de S. Paulo e até do BID. Dado o vulto do acréscimo do orçamento e das novas interferências ambientais na MATA ATLÂNTICA, na SERRA DO MAR e nos ribeirões e sub-bacias hidrográficas do Cafezal, Caçador , 100, Braço Grande e São Lourencinho, julgamos necessário um exame global do projeto por quem de direito.

Essa alteração de projeto foi ardidamente acrescentada pelo DNER, quando se prometia esclarecer as dúvidas exclusivamente relativas ao confronto das variantes 6 e 13, no Subtrecho 18 objeto de preocupação da Procuradoria da República em S. Paulo, do IBAMA e da Sociedade Civil., e maximiza uma exagerada elevação do custo da obra que influirá na fixação dos valores iniciais do pedágio.

E. CONCLUSÕES

Como conclusão referendamos o Ministério Público Federal, que na Ação Civil Pública afirma que o IBAMA **deixou de exigir do empreendedor estudos e dados que fizessem da alternativa de traçado 13, duplicação que aproveita o leito atual, uma alternativa factível de apreciação e ponderação.**

Principalmente, considerando-se que a construção da SEGMENTO 13 “OTIMIZADO garante a segurança rodoviária, diminui o grau de sinistralidade, referente a possibilidade de colisões frontais, e aumenta a fluidez do tráfego na região, em menores períodos temporais, **sem contudo , criar impactos mais significativos** com relação a MATA ATLÂNTICA, à FAUNA, à perda de espécies, à SERRA DO MAR e aos RECURSOS HÍDRICOS **.(Muito embora a escassez de água potável traduza uma situação concreta, na seleção de alternativas, os aspectos associados com os recursos**

hídricos, não foram determinantes para a seleção de traçados: ou de alternativas tecnológicas)

Transferimos aos novos atores no âmbito do atual programa de concessão, o pedido inúmeras vezes formalizado pela Procuradoria da República, de um estudo de confronto detalhado, do anteprojeto do segmento 13 e 6, conforme solicitação inicial do IPT, e Sociedade Civil, a vista de não haver justificativas racionais e consistentes, tanto técnicas como socioambientais para a ampliação do canteiro central, para 12,00 pontualmente no canteiro central do traçado do segmento 13, assim como de mais uma faixa de rolamento para a descida .

S. Paulo, 17 de Abril de 2006

Horácio Ortiz - Eng. Civil

Este documento é composto de páginas.

BIBLIOGRAFIA

- I. Ação Cautelar em trâmite perante a 16^a Vara Federal, sob o n^o 2002.61.00.029895-3, Inês Virginia Prado Soares, Procuradora da República em São Paulo. 19.12.2002;
- II. Ação Civil Pública Preparatória cumulada com Ação de Improbidade Administrativa, Inês Virgínia Prado Soares, Procuradora da República em São Paulo. 19.12.2002;
- III. Ação Civil Pública sob o n^o 1999.61.00.040722-4, em trâmite perante a 10^a Vara Federal de São Paulo; Ministério Público Federal. 19.08.2003
- IV. Carta a Tadeu Santos, presidente da Ong Sócios da Natureza, Luis C. P. Miglino, Coordenador-ambiental , BID/Washington, 11.07.2000
- V. Carta Aberta à Cidadania,. Meire Pizelli, Pres. CIDC OAB 117^a Subsecção. 27.08.02;
- VI. Considerações, exigências e recomendações quanto ao licenciamento federal ambiental da Rodovia do Mercosul- trecho Serra do Cafezal, Coligação Pró-

- manancial do Caçador, 19.07.2002, protocolizadas junto ao Ministro J.C. Carvalho durante a Rio+10.2002;
- VII. Informação Técnica PRSP/MPF nº 32/2002, equipe de Analistas Periciais do MPF.2002; ,
- VIII. "Jornal Diário Oficial" Liminar suspende a Licença Prévia n.º 132/202". 07.05.2003 ,
- IX. Jornal Estado de São Paulo, "Ministério cancela licitação de sete lotes de estradas federais". 14.10.2003
- X. Jornal Estado de São Paulo, "Florestas garantem água pura para metrópoles ". 02 .09. 03,.
- XI. Licença Ambiental Prévia nº 132/2002, IBAMA. 27.08.02;
- XII. Livreto Audiências Públicas São Paulo- Sp SETCESP, Miracatu - SP Câmara Municipal de Miracatu, Ministério dos Transportes, 8º DRF/DNER, 17.04.2001 e 18.04.2001;
- XIII. Manifesto contra projeto DNER, autoria coletiva, Audiência. Pública.17.04.03
- XIV. Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais, IPR/706 DNER – .1999;
- XV. Mensagem à Tadeu Santos, Ong sócios da Natureza, BID Washington, Luis Miglino.11.07. 2000,
- XVI. Ofício DDH/GP/PR229 da Presidência da República ao MMA,; encaminha dossiê da OAB-117 de 27 .11.2002- à Lula da Silva. 11.03.03;
- XVII. Ofício n ° 193/2002-IBAMA/DLQA. 15.03.2002;
- XVIII. Ofício SOTC GAB.IVPS nº 19.166/02-PR/SP, Minuta do TAC . 07.11.2002;
- XIX. Parecer Técnico IPT n.º 7904,"Análise dos novos estudos de traçados para a duplicação da Rodovia BR-116, no trecho de transposição da Serra do Cafezal. Comparação do segmento 6 aprimorado (alternativa F) com o segmento 13 modificado (Alternativa D). 10.04.2003
- XX. Parecer Técnico n.º 226/99 do IBAMA;
- XXI. Parecer Técnico nº 86/2002-IBAMA/DLQA/COGEL.15.04.2002;
- XXII. Projeto de Engenharia Rodoviária para Duplicação e Restauração. Lotes 18 e 19, Relatórios Parciais RP-01: volumes 1 – Textos, Anexo 1A – Estudos de Tráfego,

- Anexo 1B – Estudos Geotécnicos, e Anexo 1C – Orçamento: e volumes 2 – Desenhos. 12.2000
- XXIII. Recomendação nº 033/2001, Inês Virgínia Prado Soares, Procuradora da República em São Paulo. 5.11.2001;
- XXIV. Recomendação nº 034/2001, Inês Virgínia Prado Soares, Procuradora da República.2001;
- XXV. Relatório DNER “Projeto Executivo dos Lotes 18/SP e 19/SP, Serra do Cafezal, Informações para a Obtenção de Licença Prévia”, volumes 1,2 e 3. 10.2000
- XXVI. Relatório DNER. Análise do Parecer Técnico nº 7.904 do Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo e de proposituras apresentadas em audiências públicas. 06.2001
- XXVII. Relatório Técnico nº 2, Horácio Ortiz . 22.07.1999;
- XXVIII. Relatório Técnico nº 6, Horácio Ortiz . 17.05.2001
- XXIX. Relatório Técnico nº 7, Horácio Ortiz . 20.05.2001;
- XXX. Relatório Técnico para Audiências Públicas “Considerações quanto ao projeto da Serra do Cafezal BR-116-- lotes 18 e 19- Miracatu, São Paulo apresentado em Outubro/2000 pelo DNER ao IBAMA para o Programa de Modernização da Capacidade Rodoviária entre São Paulo – Curitiba – Florianópolis”, Horácio Ortiz . 17.04.2001
- XXXI. Relatório Técnico nº 9, Horácio Ortiz . 18.12.2003;
- XXXII. 1 SÚMULA DA ATA AUDIÊNCIA PÚBLICA 012/2004, 31.03.2004.
- XXXIII. RELATÓRIO ESPECÍFICO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA 012/2004 . 2004
- XXXIV. Lei de Parceria Público-Privada, 30.12.2004
- XXXV. Deliberações da Conferência Nacional do Meio Ambiente,
- XXXVI. Moção ao D. D. Presidente da República Federativa do Brasil LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA pela nulidade e anulação da renovação da Licença Ambiental Prévia para a Br116- Rodovia Régis Bittencourt- Serra do Cafezal- Manancial do Caçador, 20.06.2005
- XXXVII. Concessões de Rodovias Federais - Segunda Etapa – PPT ANTT, 02.2006