

### **e) Uso da escória base de pavimento da rodovia.**

Os estudos ambientais nada apresentam sobre a escória e em fls. 80 dos estudos ambientais indicam que material de pavimentação será composto de 10% de argila e 90% de escória de acearia da Siderúrgica Belgo Mineira. Entretanto, os estudos ambientais apresentados pelo DER apresentam, como recomendação quanto a utilização de materiais na implantação da estrada, **a não utilização de materiais que possam contaminar as águas da bacia da represa João Penido.** Ocorre que **não foi apresentado nenhum estudo de caracterização da escória que se pretende utilizar**, nem laudo conclusivo sobre a viabilidade ambiental do uso dos materiais propostos (fls. 14, item 10 do Parecer da Dra. Thais Lamim Leal Thomaz, 4ª Promotoria de Justiça da Comarca de Ubá, representante do MP/MG junto a SUPRAM/ZM), juntado ao processo de Licenciamento Ambiental n.º 15908/2007/001/2008).

Esse assunto está apresentado, em detalhes, no item referente a metais **XI- Metais Pesados (heavy metal) e outros elementos químicos**, em função do risco de contaminação envolver alguns metais e ions.

### **X.5.3- A história do licenciamento da BR440 com documento ambientais (RCA, PCA e PTRF) que não correspondem ao local das obras da BR440.**

#### **X.5.3.1- Informações iniciais.**

No dia 12 de agosto de 2009 foi enviada via email (comdemajf@pjf.mg.gov.br) a convocação para a 17ª reunião extraordinária conjunta da CAIS (Câmara de Atividades de Infraestrutura e Saneamento) e da CPRNB (Câmara de Proteção aos Recursos Naturais e à Biodiversidade) que são câmaras técnicas do COMDEMA (Conselho de Meio Ambiente de Juiz de Fora), para o dia 18 de agosto de 2009, às 15:30 horas, onde no item 4 da pauta seria

avaliada a licenças ambientais para a construção da BR440, conforme edital a seguir.

**Edital SISMAD/COMDEMA 148/2009 – Convocação para 17ª Reunião Extraordinária Conjunta da Câmara de Atividades de Infraestrutura e Saneamento – CAIS e da Câmara de Proteção aos Recursos Naturais e à Biodiversidade – CPRNB do Conselho Municipal de Meio Ambiente.**

O Presidente do Conselho Municipal de Meio Ambiente no uso de suas atribuições, **CONVOCA** os Conselheiros titulares e suplentes para a 17ª Reunião Extraordinária Conjunta da Câmara de Atividades de Infraestrutura e Saneamento – CAIS e da Câmara de Proteção aos Recursos Naturais e à Biodiversidade – CPRNB, a realizar-se no dia **18 de agosto de 2009 (terça-feira) às 15:30 horas**, na Av. Andradas, nº 547, 8º andar, salas 801/802- Morro da Glória.

A reunião terá como pauta:

- 01)** Leitura, discussão e aprovação da Ata da reunião anterior;
- 02)** Comunicações dos Conselheiros:

**03) Licenciamento ambiental** – Análise do pedido conjunto da Licença Prévia - LP e da Licença de Instalação - LI, para atividade de movimentação de terra / intervenção em Área de Preservação Permanente - APP. Localização: Rua “B”, nº 330 área A1 – Estrada de acesso ao Bairro Viña Del Mar – São Pedro. Interessado: Paulo Emílio dos Santos Queiroz - ME. Processo ambiental 015548/2008;

**04) Licenciamento ambiental** – Análise do pedido conjunto da Licença Prévia – LP e da Licença de Instalação – LI, para atividade de movimentação de terra, para o empreendimento: Rodovia BR 040 (ligação BR 040 à BR 267). Localização: trecho “I” da estaca 00 (BR 040) à estaca 83 (Bairro Viña Del Mar) e da estaca 168+10 à estaca 334 (Bairros São Pedro / Casablanca / Borboleta). Interessado: DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes. Processo ambiental 02781/2009;

**05) Licenciamento ambiental** – Análise do pedido de revalidação conjunta da Licença Prévia – LP e da Licença de Instalação – LI COMDEMA nº 12/2007, para atividade: movimentação terra / intervenção em Área de Preservação Permanente – APP. Localização: Bairros Poço Rico / Bom Pastor / Grambery. Interessado: Prefeitura Municipal de Juiz de Fora / EMPAV. Processo ambiental 0287/2006 vol. 1 e 2;

**06) Assuntos gerais.**

Juiz de Fora, 12 de agosto de 2009.

a) Sueli Reis – Secretária Executiva do Comdema.

Também via email (comdemajf@pjf.mg.gov.br) foi encaminhado a todos os Conselheiros, um arquivo em anexo com o título “PARECER TÉCNICO VIA SÃO PEDRO.pdf”.

O arquivo em questão corresponde a um parecer técnico, do qual transcrevo **algumas partes** “*ipsis litteris*” a seguir.

<p><b>Empreendimento:</b> BR-440 (Ligação BR-040 à BR-267) <b>Empreendedor:</b> DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes <b>Atividade:</b> Movimentação de Terra (DN COMDEMA 17/03) <b>CNPJ:</b> 04.892.707/0024-05 <b>Processo:</b> 02781/09 <b>Endereço:</b> Trecho I, da estaca 00 (BR-040) à estaca 83 (Bairro Viña Del Mar) e Trecho I, da estaca 168+10 à estaca 334 (Bairros São Pedro, Casablanca e Borboleta) <b>Referência:</b> Concessão de Licença Prévia (LP) e Licença de Instalação (LI) <b>Validade:</b> 04 (quatro) anos</p>
--

## **INTRODUÇÃO**

*Este parecer remete-se a processo de licenciamento ambiental de acordo com as referências em epígrafe. Segundo a documentação apresentada, trata-se da retomada do projeto que ficou conhecido no Município de Juiz de Fora como “Via São Pedro”. Este é um projeto desenvolvido pela Prefeitura de Juiz de Fora, incluído, inclusive, no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDDU, aprovado pela Câmara Municipal pela Lei Municipal Nº 9811, de 27 de junho de 2000. Do projeto inicial, deu-se a implantação da referida via somente entre as estacas 83+10 a 168, trecho este que recebeu a denominação de “Via São Pedro” e faz a interligação de diversos bairros e loteamentos da Zona Oeste da cidade de Juiz de Fora.*

*Em virtude do tamanho, da importância e do volume de recursos financeiros necessários a integral implantação do projeto, **no valor total de R\$ 107.988.001,69 (cento e sete milhões, novecentos e oitenta e oito mil e um reais e sessenta e nove centavos)**, a “Via São Pedro” foi objeto de recente Termo de Cessão (TT-190/2008-99-0) entre a Prefeitura de Juiz de Fora e o DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), o que, na prática, promoveu a “federalização” do projeto, com o repasse de responsabilidades de execução ao referido órgão, com a conseqüente disponibilização de verbas da União, mantendo o Município corresponsabilidades.*

*Observe-se, entretanto, que a etapa da obra, ora sob análise, pretende ligar o trecho já implantado à BR-040 (1,66 km) e avançar cerca de 3,31 km pelo interior da cidade, de modo a dar passos concretos a uma futura e completa*

interligação da BR-040 com a BR-267, sendo que o traçado original já se encontra em parte e há muito estabelecido junto à malha urbana e à rede viária local, com óbvios benefícios para o trânsito da cidade. A ligação entre as duas rodovias federais citadas justificou, assim, a denominada federalização de uma via antes eminentemente municipal, agora transformada em futura rodovia federal, denominada BR-440, segundo os critérios do Plano Nacional de Viação – PNV, conforme esclarecimentos contidos no Relatório de Controle Ambiental. Entretanto, há que se esclarecer que, de acordo com a documentação constante no processo, nem toda a interligação viária é objeto da presente análise; mas tão somente a quase finalização do chamado “Trecho I”, entre as estacas 00 a 83 (1,66 km) e 168+10 a 334 (3,31 km).

Restará ainda, para etapa futura, a ser analisada em novo processo de licenciamento ambiental, o 1º trecho correspondente a pequena extensão do Trecho I (estacas 334 a 341, ou 140 metros, que corresponde a viaduto projetado), e o chamado “Trecho II” (estacas 341+10 a 450).

Cabe esclarecer, ainda, que do ponto de vista ambiental, o projeto para canalização do “Ribeirão São Pedro” foi outrora licenciado pelo Conselho Estadual de Política Ambiental (COPAM), através da Fundação Estadual de Meio Ambiente (FEAM) e a licença ambiental de instalação teve o seu prazo de validade extinto em 25 de maio de 2005 (certificado LI às fls. 200 do volume 02).

Com a retomada do projeto, a Superintendência Regional de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável da Zona da Mata (SUPRAM-ZM), sediada na cidade de Ubá, emitiu a Declaração de nº 945.617/2009 (anexada às fls. 214 do vol. 1), por intermédio da qual determina que o projeto viário “não é passível de licenciamento ambiental, nem mesmo de autorização ambiental para funcionamento pelo Conselho Estadual de Política Ambiental – COPAM”. A referida Declaração informa ainda que o presente empreendimento tem porte e potencial poluidor inferiores àqueles relacionados na Deliberação Normativa COPAM 74/04, nas atividades Pavimentação e/ou Melhoramento de Rodovias (Código E-01-03-1) e Implantação ou Duplicação de Rodovias (Código E-01-01-5), ou “sua atividade não está enquadrada na referida Deliberação, e não faz parte do Anexo I da Resolução CONAMA 237”. Isto porque, em ambos os códigos e atividades citados na DN 74/04, o patamar mínimo de enquadramento é de 10 km.

Contudo, sob a ótica da legislação ambiental municipal, o empreendimento encontra enquadramento na Deliberação Normativa COMDEMA Nº 17/2003, que trata da atividade de movimentação de terra, especialmente ao considerar o significativo volume de material a ser movimentado em algumas Áreas de Preservação Permanente (APP), de acordo com a avaliação da AGENDA JF e do Instituto Estadual de Florestas (IEF), no âmbito de suas respectivas competências, considerando o Convênio Nº 2101.05.04.009.08, estabelecido entre estes órgãos.

*Sob este enfoque, o processo de licenciamento ambiental realizado na esfera municipal traz, efetivamente, a tônica da discussão acerca dos impactos – positivos e negativos – para a órbita local, mais especificamente para subsidiar as decisões de um fórum legitimamente constituído, representado pelo Conselho Municipal de Meio Ambiente - COMDEMA.*

*A considerar, de forma abrangente, tais impactos, sob os pontos de vista ambiental, econômico, social e estrutural para o Município de Juiz de Fora e região, sendo esta última considerada beneficiária indireta de projeto de interligação rodoviária de estradas que são importantes para dezenas de municípios da Zona da Mata. No que tange ao aspecto estrutural da cidade de Juiz de Fora, na análise deste projeto de vulto, a AGENDA JF em análise multidisciplinar e multisetorial, convocou à participação, de forma transparente, setores da Municipalidade diretamente envolvidos com a implantação das obras, a saber: a Companhia de Saneamento Municipal (CESAMA) e a Secretaria de Transportes e Trânsito (SETTRA).*

### **HISTÓRICO:**

→ Em 24 de abril de 2009 é protocolado o Formulário de Caracterização de Empreendimento – FCE.

→ Em 29 de abril de 2009 é solicitada a abertura de processo de licenciamento ambiental.

→ Em 30 de abril de 2009 é emitido o Formulário de Orientação Básica – FOB.

→ Em 14 de maio de 2009 são protocolados o Relatório de Controle Ambiental (RCA) e o Plano de Controle Ambiental (PCA), assim como outros projetos e documentos.

→ Em 19 de maio de 2009 o processo é enviado à Supervisão de Licenciamento Ambiental de Atividades de Infraestrutura, com a solicitação de várias providências, inclusive a abertura de segundo volume para o processo.

→ Em 27 de maio de 2009 é publicado nos Atos do Governo o pedido de licenciamento ambiental.

→ Em 27 de maio de 2009 é realizada a primeira vistoria parcial às áreas pretendidas para o empreendimento, com a participação de técnicos da AGENDA JF, IEF e do empreendimento.

→ Em 28 de maio de 2009 é emitido o DAM (Documento de Arrecadação Municipal) relativo aos valores de ressarcimento dos custos da análise ambiental.

→ Em 03 de junho de 2009 a AGENDA JF realiza reunião com representantes do empreendimento, através da qual emite Síntese de Reunião e Solicitação de Informações Complementares.

→ Em 04 de junho de 2009 é realizada segunda vistoria parcial às áreas pretendidas para o empreendimento, com a participação de técnicos da AGENDA JF e do empreendimento.

→ Em 08 de junho de 2009, a AGENDA JF solicita à CESAMA parecer quanto ao projeto de implantação da BR-440.

- Em 09 de junho de 2009, técnicos da SETTRA comparecem à AGENDA JF para reunião e contato inicial com o projeto, visando à elaboração de parecer.
- Em 10 de junho de 2009, técnicos da CESAMA comparecem à AGENDA JF para reunião e contato inicial com o projeto, visando à elaboração de relatório.
- Em 15 de junho de 2009, é realizada terceira vistoria parcial, por parte de técnicos da AGENDA JF, com objetivo de identificar áreas prováveis para aterro.
- Em 15 de junho de 2009, o empreendimento encaminha parcialmente as informações complementares solicitadas.
- Em 16 de junho de 2009, é realizada a quarta vistoria parcial, por parte de técnicos da AGENDA JF e do empreendimento, com objetivo de identificar áreas prováveis para receber resíduos de aterro.
- Em 19 de junho de 2009, a AGENDA JF recebe documentação relativa à alternativa locacional solicitada nas Informações Complementares.
- Em 25 de junho de 2009, a AGENDA JF emite Reiteração de Informações Complementares.
- Em 26 de junho de 2009, foram entregues parcialmente documentos solicitados nas Informações Complementares.
- Em 26 de junho de 2009, a AGENDA JF emite memorando à SETTRA, solicitando anuência quanto à viabilidade de interligações com vias municipais e impacto no trânsito local.
- Em 30 de junho de 2009, a CESAMA encaminha memorando à AGENDA JF, por intermédio do qual solicita informações mais detalhadas sobre os projetos, solicitações estas a serem repassadas ao empreendedor.
- Em 02 de julho de 2009, o empreendedor encaminha respostas à AGENDA JF e à CESAMA, a respeito das informações anteriormente solicitadas.
- Em 09 de julho de 2009, a AGENDA JF recebe memorando da SETTRA, acerca do projeto.
- Em 15 de julho de 2009, a AGENDA JF recebe memorando da CESAMA, com as primeiras respostas aos questionamentos acerca da BR-440.
- Em 16 de julho de 2009, a AGENDA JF emite manifestação, com considerações iniciais acerca do Projeto Técnico de Recomposição de Flora - PTRF, intervenções em Áreas de Preservação Permanente e Projeto Paisagístico.
- Em 23 de julho de 2009, a CESAMA encaminha memorando à AGENDA JF acerca de respostas a questionamentos técnicos solicitados anteriormente.
- Em 27 de julho de 2009, a Chefe do Departamento de Licenciamento Ambiental (DLA) solicita à Superintendente da AGENDA JF anuência e orientação quanto ao prosseguimento do processo, face às manifestações apresentadas pela CESAMA e pelo responsável da empresa autora do projeto de engenharia da rodovia BR-440.
- Em 27 de julho de 2009, o DLA encaminha o processo ambiental, com dois volumes, ao DEAPREN da AGENDA JF, visando à análise do IEF acerca de questões de sua competência.
- Em 27 de julho de 2009, a AGENDA JF, através de ofício, encaminha os dois volumes do processo de licenciamento ambiental à análise do IEF.

→ Em 30 de julho de 2009, o IEF emite ofício, solicitando esclarecimentos e complementação de documentação.

→ Em 07 de agosto de 2009, o empreendimento, através de sua consultoria ambiental, encaminha documentos a respeito das solicitações do IEF.

→ Em 07 de agosto de 2009, o DLA reencaminha o processo ao DEAPREN.

→ Em 10 de agosto de 2009, o DEAPREN emite parecer favorável às intervenções em Áreas de Preservação Permanente necessárias à implantação do empreendimento.

→ Em 11 de agosto de 2009, a Assessoria Jurídica emite parecer, considerando regular a tramitação do processo de licenciamento ambiental, estando este apto à anuência do IEF.

→ Em 11 de agosto de 2009, a AGENDA JF reencaminha o processo ao IEF, para anuência.

### **CONCLUSÃO:**

Diante do exposto, este parecer sugere, salvo melhor juízo, a concessão das Licenças Prévia (LP) e de Instalação (LI), para a atividade de movimentação de terra referente ao projeto viário da rodovia BR-440, entre a estaca 00 (BR-040) à estaca 83 (Bairro Viña Del Mar) e da estaca 168+10 à estaca 334 (Bairros São Pedro, Casablanca e Borboleta) conforme Deliberação Normativa COMDEMA 17/03, com condicionantes, pelo prazo de 4 (quatro) anos.

<b>Departamento de Licenciamento Ambiental</b>	<b>Superintendente</b>
Biólogo Vinicius Campos de Almeida CRBio 37073/4-D	<b>Dra. Sueli Reis</b>
TNM II Cleber Ferreira CREA MG 91197/D	Arquiteta Solange Cabral Lopes CREA 46624D/RJ Chefe do Departamento de Licenciamento Ambiental
Eng <sup>a</sup> Civil Ilza Conceição Maurício CREA MG 36367/D	Eng. Civil Erix Sgarbi Moraes da Silva CREA 16351/D Supervisor de Licenciamento Ambiental de Atividades de Infraestrutura
Geógrafo Romildo Camanini Ferraz CREA MG 83862/D	Tecnólogo José Mauro Barino CREA 88773/D Chefe do Departamento de Educação Ambiental e Proteção aos Recursos Naturais – DEAPREN
Eng. Civil Maurício Surerus CREA MG 72115/D	Geógrafo Eduardo da Silva Santos CREA 108580/D Supervisor de Recursos Naturais – DEAPREN
Arq. Solange Cabral Lopes CREA 46624D/RJ	
Data: 16/08/09	

Na 17ª Reunião Extraordinária Conjunta da Câmara de Atividades de Infraestrutura e Saneamento – CAIS e da Câmara de Proteção aos Recursos Naturais e à Biodiversidade – CPRNB do Conselho Municipal de Meio Ambiente, **não ocorreu a votação da licença em função do pedido de vista** dos Conselheiros José Esteves representante do IAB – Instituto dos Arquitetos do Brasil e e César Augusto Cardão Povoleri (SPU – Secretaria de Políticas Urbanas da PJF).

Apesar do Conselheiro José Esteves não concordar com a proposta de antecipação da reunião, se comprometeu a entregar o seu relatório o mais breve possível, mesmo assim marcou-se para o dia 25 de agosto de 2009 a 18ª Reunião Extraordinária Conjunta da Câmara de Proteção aos Recursos Naturais e à Biodiversidade – CPRNB e da Câmara de Atividades de Infra-estrutura e Saneamento – CAIS, ambas pertencentes ao COMDEMA e nessa data foi aprovada as Licenças Concessão de Licença Prévia (LP) e Licença de Instalação (LI), com 14 votos favoráveis ao empreendimento e 1 voto contrário do Conselheiro do IAB, que hoje se comprova de forma inequívoca que sua posição estava correta.

Independente dessa aprovação conseguida na 18ª Reunião Extraordinária CPRNB e CAIS no dia 25/08/2009, durante a 17ª Reunião no dia 18/08/2009 a Conselheira Presidente e Secretária Sra. Sueli Reis avisou e enfatizou que se ela verificasse que o adiamento da deliberação pelos Conselheiros iria trazer prejuízo à cidade ou até mesmo um risco à Administração Municipal pela demora no início das obras, que ela **iria conceder a licença “ad referendum” do Conselho** a obra, ou seja, a licença sairia de qualquer forma.



### **X.5.3.2 - A denúncia.**

A seguir transcrevo o texto “*ipsis litteris*” que foi enviado a todos os Conselheiros do CONDEMA e protocolado de forma oficial para Secretária Executiva do COMDEMA e também Secretária do Governo Municipal.

Juiz de Fora, de 12 julho de 2010

À Presidência e ao Conselho do COMDEMA Juiz de Fora – M.G.

REF.: Denúncia de ilegalidades nas Licenças ambientais, Prévia e de Instalação, para a obra da BR 440.

Ilustríssimos Senhores Conselheiros,

Em atendimento à determinação da senhora Presidenta, consigno, por escrito, a denúncia, por mim formulada oralmente, em nome do Comitê do movimento social “Diga Não à BR 440”, na 70.<sup>a</sup> Reunião Ordinária do Plenário do Conselho Municipal de Meio Ambiente – COMDEMA, no bojo do item: assuntos gerais, relativa às infrações legais que eivam de nulidade as licenças para canalização do Ribeirão São Pedro e para Movimentação de Terra, com intervenção em Áreas de Preservação Permanente e de Preservação Ambiental, concedidas por esse Conselho ao empreendimento BR 440, hoje a cargo do DNIT.

### **I – INTRODUÇÃO**

Muito embora o tópico a seguir verse sobre matéria alheia à alçada deste Conselho, sua exibição se faz necessária na medida em que permite melhor contextualizar e aquilatar as consequências dos atos administrativos ora denunciados.

## **A BR 440 NÃO É E NÃO CORRESPONDE À VIA SÃO PEDRO**

1. Nos idos de 1999, começou a ser construída em JF uma via urbana designada de Via São Pedro, a qual começava na Cidade Alta e terminava no bairro Manoel Honório, e que, segundo o Poder Público local, objetivava ligar a BR 040 à BR 267 (Doc. nº 01, cópia anexa).

2. À época, em acatamento à determinação do art. 10, § 1º, da Resolução CONAMA nº 237, de 1997, de virem os requerimentos de licenças ambientais instruídos com certidão emitida pela Prefeitura Municipal, demonstrando que o empreendimento encontra-se em conformidade com a legislação aplicável ao uso e ocupação do solo, o então Exmo. Sr. Prefeito de Juiz de Fora, Raymundo Tarcísio Delgado, por ocasião da análise do pedido de licenciamento ambiental da referida Via, formulado pelo empreendedor, declara, formalmente, aos 17 de maio de 2000, que o tipo de atividade e o local de instalação do empreendimento **“Ligação da BR-040 à BR-267, integrante do Plano viário de Juiz de Fora, estão em conformidade com as leis e regulamentos Administrativos do Município”** (Doc. nº 02, cópia anexa).

3. Pouco mais de um mês depois de exarada tal declaração de conformidade, entrou em vigor, aos 27 de junho de 2000, a **Lei nº 9.811 - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano da Cidade - PDDU, a qual expressamente cria, e define**, em seu artigo 39 e parágrafo único, a Via São Pedro como **“via estruturadora da Cidade Alta, com função local e de ligação entre os bairros Fábrica, Mariano Procópio, Democrata, Vale do Ipê, Santa Catarina, Jardim Glória e Santa Helena”**. Diz o PDDU:

**“Lei nº 9.811, de 27 de junho de 2000**  
(...) Seção III

### **Do Projeto Geral de Urbanificação**

Art. 36 - O Projeto Geral de Urbanificação (PGU) objetiva a reordenação do espaço urbano através de projetos urbanísticos ou viários cujo alcance atinja uma grande parte ou mesmo toda a cidade.

Art. 37 - Os PGUs são classificados em Urbanísticos, Viários Estruturais e Viários Locais.

Art. 38 - São PGUs Urbanísticos:

I - Revitalização da Área Central;

II - Eixo do Rio Paraibuna;

III - Parque Linear da Remonta;

IV - AEIA - Parque São Pedro.

**Art. 39 - São PGUs Viários Estruturais:**

I- Via Interbairros;

II - Via Remonta;

III - Via Coletora da BR-040;

**IV - Via Estruturadora da Cidade Alta (Via São Pedro);**

V - Duplicação da Avenida Brasil.

**Parágrafo único - A Via Estruturadora da Cidade Alta (Via São Pedro) terá a função local e de ligação da Cidade Alta com as UP's 7A (Fábrica, Mariano Procópio e Democrata) e 7B (Vale do Ipê, Santa Catarina, Jardim Glória e Santa Helena).” (Esclareça-se: UP significa Unidade de Planejamento, sendo que as UP's 7a e 7b são todas bairros preponderantemente residenciais) (Grifou-se).**

4. Com o advento do PDDU há, então, uma modificação na função atribuída à Via São Pedro. De sorte que, malgrado o itinerário de ambas guarde semelhanças, essa alteração de função deveria inexoravelmente se refletir no percurso, posto que, enquanto aquela, atual rodovia federal semi-expressa BR 440, visa a formar um corredor rodoviário de ligação entre duas rodovias federais, i.é., entre a BR 040 à BR 267, esta, tem por escopo função local e de inter-bairros.

5. Se outrora a chamada Via São Pedro, reputada via de interligação entre as BRs 040 e 267, compatibilizava-se com as normas de zoneamento do Município, após 27 de junho de 2000, dita conformidade deixou de existir por conta da entrada em vigor o Plano Diretor da Cidade que confere à citada Via função diversa da anterior. De modo que a Br 440 **não corresponde** à Via São Pedro definida no PDDU.

6. O Plano Diretor de uma cidade é o instrumento básico de realização da Política Urbana preconizada na Constituição Federal de 1988, o qual tem no zoneamento o mais significativo instrumento de sua execução.

7. O artigo 63 da Lei do PDDU de Juiz de Fora expressamente revogou as disposições a ele contrárias. Consequentemente, se existente, à época, lei sobre a antiga Via São Pedro que a concebesse como corredor rodoviário de interligação de rodovias, aludida lei foi revogada, notadamente se norma de uso e ocupação do solo, eis que esta subsume-se às regras daquela, e qualquer obra em curso para implantação da Via, considerada fato administrativo ilegal.

8. Não obstante, após anos de paralisação, e à revelia das normas e princípios do PDDU, em 2009, ainda a pretexto de promover a ligação entre a BR 040 e a Br 267, a Via São Pedro é “federalizada”, por meio da esdrúxula Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passando a denominar-se BR 440. Suas obras foram então reiniciadas, agora sob os auspícios do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – DNIT.

9. Em realidade, o reinício das obras da Via São Pedro, agora, como BR 440, constitui uma afronta ao Estado Democrático de Direito, eis que os cidadãos juiz-foranos, com base no § 1º, do artigo 182, da Constituição Federal de 1988, por meio de seus representantes legais, ao instituírem no PDDU a Via São Pedro como via de função local e interbairros, consignaram legalmente a vontade de serem servidos de uma via que lhes permitisse maior mobilidade urbana e jamais a de terem no seio de suas comunidades **um corredor rodoviário federal**, que, além de seccionar suas comunidades, dificultando a desejada mobilidade, imporá à Cidade incomensuráveis danos ambientais, ambas, consequências intrínsecas à BR 440.

### **I- DA AUSÊNCIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DO EMPREENHIMENTO BR 440**

10. O licenciamento ambiental é um dos instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente, previstos no inciso IV, do artigo 9º da Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981.

11. O artigo 10 da referida Lei determina que a construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, considerados efetiva ou potencialmente poluidores, bem como os capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental dependerão de prévio licenciamento de órgão estadual competente, integrante

do SISNAMA, e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, em caráter supletivo, sem prejuízo de outras licenças exigíveis.

12. Já o artigo 11 diz que compete ao CONAMA e ao Poder Público federal a fixação dos critérios gerais a serem adotados para o licenciamento de atividades utilizadoras de recursos ambientais e potencialmente poluidoras.

13. Tais critérios gerais são passíveis de modificação pelos Estados, desde que os padrões estaduais impliquem em maior proteção ao meio ambiente, **porquanto os atos deliberativos – resoluções – emitidos pelo CONAMA, têm força de lei nacional, por delegação do art.8º, inc. I, da lei nº6.938, de 1.981, com a redação dada pela Lei nº 8.028, de 1990.**

14. **A Resolução Conama nº 237, de 16 de dezembro de 1997, é o ato normativo que elenca as atividades e empreendimentos que necessitam de licença ambiental prévia, sendo que em seu anexo I, consta no item “Obras civis”, o vocábulo “rodovias”, desprovido de qualificativos.**

15. **De modo que, sob a ótica da Resolução supra mencionada, a construção da BR 440 - uma rodovia - está inelutavelmente sujeita a licenciamento ambiental.**

16. Contudo, apesar de a Resolução supracitada possuir força de lei e impor o licenciamento ambiental para a construção, reforma, ampliação etc., de rodovias indistintamente, a Deliberação Normativa Copam nº 74, de 09 de setembro de 2004, exime as estradas com menos de 10 km de extensão – caso da BR 440 - de tal procedimento, contrariando, assim, as normas e os princípios da Lei Nacional nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, e da Resolução Conama nº 237, de 16 de dezembro de 1997. Ao ser menos restritiva do que a norma federal, a estadual, nesse aspecto, configura-se, portanto, ilegal.

17. Não bastasse isso, **a SUPRAM – Superintendência Regional de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável da Zona da Mata declarou textualmente, aos 13 de fevereiro de 2009, que a implantação da BR 440 não é passível de licenciamento ambiental, nem mesmo de autorização ambiental para funcionamento pelo Copam, por ser o porte ou o potencial poluidor do empreendimento inferior àqueles relacionados na Deliberação Normativa - DN nº 74 do COPAM, e por não fazer parte do Anexo I da**

**Resolução CONAMA 237, de 16 de dezembro de 1997 (Doc. nº03, cópia anexa).**

18. A Agenda JF, por sua vez, ratificou tal declaração, e também não exigiu o licenciamento ambiental da BR 440.

19. A bem da verdade, o argumento da FEAM é apenas parcialmente veraz. De fato, consoante afirmam as Entidades Públicas acima mencionadas, a DN COPAM nº 74 não exige licenciamento ambiental para a implantação de rodovias com menos de 10 km de extensão – como é supostamente o caso da BR 440. Contudo, essa afirmativa não procede em relação à **Resolução CONAMA 237, de 16 de dezembro de 1997**, a qual, como dito alhures, declina expressamente, no anexo I, item “Obras Civis”, as rodovias, em geral, como sujeitas ao licenciamento.

20. Inobstante a isenção em questão, a Agenda JF entendeu que o empreendimento BR 440 encontra-se condicionado às Licenças Ambientais, Prévia e de Instalação, para a canalização do córrego São Pedro e de Movimentação de Terra, por força das Leis nºs 4.771/65, 11.428/06, da Resolução CONAMA nº 369/06 e Deliberação Normativa - DN COMDEMA nº 17/03 (cf. Declaração SEMAD, vol. 3), assim como que tais licenças poderiam ser concedidas simultaneamente.

21. A primeira licença foi concedida pelo COPAM, mediante condicionantes, em 04 de junho de 2001, com validade até 25.05.2005. **Em 16 de julho de 2009**, foi emitido pela SUPRA-ZM ao DNIT o Certificado de outorga de uso de águas públicas estaduais, objeto da Declaração do COPAM, de **26 de junho de 2009** (Docs. nºs 04, 05a, 05b, 05c e 05d, cópias anexas).

22. A segunda, concedida, para parte do empreendimento, e igualmente sob condicionantes, em 26/08/09 (Doc. nº 06a - anverso e verso - e 6b, cópias anexas). Saliente-se que a licença ambiental de Movimentação de Terra foi deferida para apenas um trecho do empreendimento porque a Agenda JF, sem qualquer contestação ou justificção jurídica, acatou a solicitação feita pelo Empreendedor nesse sentido, conforme atesta o expediente da Chefe do Departamento de Licenciamento Ambiental da Agenda JF, datado de 30 de setembro de 2009. Diz a Chefe do DLA: “Por solicitação do empreendedor o trecho restante da BR-440 será objeto de nova licença ambiental, considerando a alegação de que o projeto executivo estaria sendo revisado com possíveis alterações de traçado.” Docs. nºs 07 e 08, cópias anexas).

23. Todavia, ditos licenciamentos, à luz da Lei n° 6.938/81 e da Resolução Conama n° 237/97, não suprem a necessidade de licenciamento ambiental para o empreendimento como um todo. Consequentemente, tais licenças são consideradas ilegais, e devem, portanto, ser cassadas pela própria Instituição emitente.

## **II- DA AUSÊNCIA DE ESTUDO E DE RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL DO EMPREENDIMENTO BR 440 24.**

24. O licenciamento ambiental é um procedimento complexo que contempla algumas etapas, dentre as quais se encontra, por exigência **do inciso IV, do § 1º, do artigo 225, da Constituição Federal, o estudo prévio de impacto ambiental** para atividade potencialmente degradadora do meio ambiente.

25. Da mesma maneira que nem toda atividade e nem todo empreendimento está sujeito ao licenciamento ambiental, também nem toda a atividade e empreendimento carece do prévio estudo de impacto ambiental e do respectivo Relatório de Impacto ambiental - EIA/RIMA.

26. Wellington Pacheco Barros, em seu livro “Curso de Direito Ambiental”, 2ª ed, Ed.Atlas, 2008, págs. 177 e 178, ao versar sobre as atividades que necessitam de EIA/RIMA expõe:

“Em respeito ao princípio da legalidade, segundo o qual o comportamento da administração deve se pautar conforme prévio mandamento legal, as atividades que devem ser submetidas ao EIA/RIMA foram enumeradas pela Resolução n° 001/86 do CONAMA, ato que, por força da própria lei, tem poder legiferante sobre o meio ambiente do país. E diz o art. 2º da referida resolução que dependem de elaboração de estudo de impacto ambiental e respectivo relatório as seguintes atividades modificativas do meio ambiente;

1. **estradas de rodagem com duas ou mais faixas de rolamento;**  
(...)”

27. Por uma oportuna coincidência, referido autor, mais adiante, cita a **construção de estrada de rodagem com duas ou mais faixas de rolamento – caso da BR 440 -, como exemplo de atividade obrigada ao estudo de impacto ambiental, por conta do dispositivo legal supra referido.**

28. Entretanto, assim como não foi exigido licenciamento ambiental para o empreendimento BR 440, dele também não foram requeridos EIA/RIMA, quer por parte do Estado de Minas Gerais, quer por parte dos órgãos municipais competentes. A Agenda JF determinou ao empreendedor tão-somente a realização de EIA/RIMA para a concessão das licenças ambientais para canalização do córrego São Pedro e para Movimentação de terra.

29. Ao assim procederem, os órgãos ambientais, estadual e municipal, resvalaram em ilegalidade direta e inconstitucionalidade reflexa.

30. Aliás, a dispensa do EIA em contradição com a Constituição Federal constitui fraude à Constituição e falta grave do servidor público que o dispensou.

### **III – DA AUSÊNCIA DE ESTUDO NO PCA/RCA DOS IMPACTOS DA BR 440 NA REPRESA SÃO PEDRO**

31. A BR 440 sairá da BR 040, acima do bairro Viña del Mar e da Represa São Pedro, passará ao lado da Represa, cortará o centro do bairro São Pedro, e seguirá pelos bairros Borboleta, Vale do Ipê, Democrata e Mariano Procópio, alcançando o centro de Juiz de Fora junto a AV. Rui Barbosa (Doc. n° 09, cópia anexa - Parecer Técnico DISAN N° 16/2001).

**32. Conforme projeto em execução, a Br 440 ladeará a margem direita da Represa São Pedro, intervirá no leito do córrego São Pedro em vários trechos, assim como também em faixa de nascentes, em Área de Preservação Permanente – APP e em área de recarga da mencionada Represa.**

33. Tais informações encontram-se registradas, de sobejo, nos processos COPAM n° 198/2000/00/2000 e Agenda JF n° 002781. A título de exemplificação, traslado os seguintes excertos extraídos dos documentos abaixo citados:



a) Relatório de Controle Ambiental – RCA da canalização do ribeirão São Pedro, de julho de 2001, item “2- ALTERNATIVA ADOTADA”:

“Conforme já citado anteriormente, a canalização do ribeirão São Pedro está inserida no projeto de ligação Rodoviária da BR 040-BR 267. Essa ligação possui uma extensão aproximada de 9,0Km, tem direção leste-oeste e se inicia, com uma interseção em dois níveis na BR 040, nas proximidades da Repesa do ribeirão, atravessa o córrego Grota do Pinto e segue contornando a Repesa pela margem direita, a uma distância aproximada dos 30 m, do espelho d’água. Em alguns sítios, em que estão presentes edificações nessa faixa dos 30 m, o traçado avança sobre a mesma. Essa situação decorre da opção em reduzir ao máximo os impactos sociais e financeiros gerados pelas desapropriações”;

b) Parecer do biólogo/analista ambiental da Agenda JF, Sr. Vinícius Campos de Almeida, à Chefe do Departamento de Licenciamento Ambiental da mesma entidade:

“Na represa, o trecho mais próximo de intervenção offset chega a aproximadamente 3 metros da margem, próximo à barragem”;

c) Informação prestada pela Chefe do Departamento de Licenciamento Ambiental da Agenda JF, aos 30/09/2009, à Assessoria Jurídica da entidade:

“No trecho licenciado foram identificadas várias intervenções em Áreas de Preservação Permanente – APP, como:

- **Margem direita da Represa São Pedro;**
- **Leito do córrego São Pedro em vários trechos;**
- **curso d’água que constitui o principal contribuinte do lado direito da represa;**

Faixa de nascente existente no entroncamento da Rua José Lourenço... Além das intervenções em APP também há necessidade de supressão de vegetação, em diversos pontos, conforme apresentado pelo empreendedor, a fls. 291 à 296 do citado processo. Destaca-se que nos chamados PSV 1 e PSV 2 (Ponto de supressão de Vegetação) foram identificadas indivíduos do Bioma Mata Atlântica onde houve necessidade de apresentação de estudos complementares.”;

d) Parecer Técnico da Agenda: **um trecho da Rodovia “será implantado em área de recarga da Represa”;**

e) Parecer Técnico do Departamento de Licenciamento Ambiental da Agenda JF, datado de 16 de agosto de 2009:

“ - o traçado da via e os aspectos viários

(...)

Dada a proximidade com as margens da represa, cuidados **excepcionais** deverão ser tomados para que o corpo d'água não seja, em momento algum, atingido por carreamento de materiais provenientes da execução da obra, nem depois, quando as obras tiverem a sua conclusão. Recomendamos ainda máxima atenção naquilo que concerne à estrutura de drenagem da via, que deve direcionar seus lançamentos a jusante da captação, e seja capaz de captar eventuais derramamentos de produtos químicos e/ou cargas perigosas das mais diversas, sem ameaçar o manancial. Há de se prever mesmo a possibilidade de acidentes rodoviários, em que a instalação de dispositivos de isolamento (barreira físicas) impeçam sinistros de contato entre as águas do manancial e veículos acidentados.

- O projeto de engenharia: canalização, drenagem e sua outorga

(...)

A CESAMA (Companhia de Saneamento Municipal) analisou os projetos e os esclarecimentos solicitados ao longo da tramitação do processo e realizou várias considerações, resumidas nos seguintes itens:

**Um trecho da via será implantado em área de recarga da represa. O Córrego dos Pintos, por ser o seu principal contribuinte, passará sob a via através de dispositivo de drenagem, no caso, uma galeria celular com 2,5m x 2,5m.**

Também para manter esta recarga o projeto prevê dispositivos compatíveis com a vazão a montante, para todos os pontos abaixo; a obra a ser realizada nas margens da represa deverá ser dotada de medidas necessárias para conter o assoreamento oriundo da intervenção e de outros carregamentos que se originem após a implantação, face à nova drenagem.

(...)

A CESAMA sugere uma monitoração inicial de referência no sentido de determinar o grau de contribuição à época das obras, demanda esta transformada em condicionante estabelecida em Anexo. - Intervenções em Áreas de Preservação Permanente e supressão de vegetação

(...)

Ainda no documento citado no parágrafo anterior (encaminhamento interno Agenda JF, fls 277 e 278 do volume 2 do processo nº 02781/09), **foi informado que as intervenções em áreas de Preservação Permanente se farão principalmente à margem direita da Represa São Pedro, e no córrego homônimo, além de intervenção em curso d'água que constitui o principal contribuinte do lado direito da represa, para a construção do trevo de acesso.** Detalhamentos técnicos de maior abrangência foram estabelecidos neste entorno da represa e em sua jusante. **Depois, diagnosticou-se a existência de nascente** no entroncamento da rua José Lourenço com a Rua Augusto Thielman, que deverá ser, em alguns metros de sua faixa de Preservação Permanente, objeto de intervenção com o "offset" da via.;

(...)

Assim, acerca destes temas, o DEAPREN da AGENDA JF..., **em especial o fragmento florestal situado à montante da barragem da represa São Pedro**"; e

f) Expediente da Supervisão de Recursos Naturais – Agenda, de 10 de agosto de 2009:

**"O fragmento florestal de 5,18 hectares, situado à montante da barragem da represa, está caracterizado** como a tipologia de floresta estacional semidecidual secundária nos estágios inicial a médio de regeneração. O fragmento de 1,02 há, entre as estacas 273 e 285+10, possui a mesma tipologia florestal.

A importância destes fragmentos florestais a serem suprimidos se verifica também na composição da paisagem local e imediações, bastante alterada por ações antrópicas ao longo do tempo. **A presença desta cobertura vegetal contribui para a estabilidade geológica em área com características edáficas indicativas de fragilidade ou maior suscetibilidade à instalação de processos erosivos do solo.**

**Das intervenções previstas em áreas de preservação permanente, destaca-se a que se dará em local à montante da represa, acima referenciado, seguindo lateralmente à direita da mesma até encontrar-se, à jusante da barragem, com a calha principal do córrego São Pedro. Para este trecho, de maior sensibilidade ambiental, poderão ser contempladas no projeto obras adicionais, visando dar maior segurança ao manancial e**

**tendo em vista os riscos potenciais de acidentes envolvendo veículos com cargas perigosas ou produtos químicos, que uma vez atingido o reservatório poderiam gerar sérios transtornos ou mesmo suspensão temporária do fornecimento de água.”**

34. Ocorre que essa Represa que será tangenciada pela BR 440, a par de ser responsável pelo abastecimento de água potável a 8% (oito por cento) da população juiz-forana, ou seja, aproximadamente 70.0000 (setenta mil pessoas), tem sua água **legalmente enquadrada como de classe especial de uso**, consoante atesta a informação inserta no **tópico 3.2., intitulado “Área diretamente afetada do empreendimento”**, no item **“3.2.1. Região da Represa do Ribeirão São Pedro, situada a montante da canalização”** o **RCA da canalização do Córrego São Pedro. Diz o Relatório:**

**“A montante da canalização proposta, o ribeirão São Pedro, no trecho compreendido entre as suas nascentes e a Represa Ribeirão São Pedro, está enquadrado na CLASSE ESPECIAL DE USO** de acordo com a DN COPAM n° 16 de 25 de setembro de 1996. Esta represa regulariza a vazão do ribeirão São Pedro e é atualmente utilizada pela CESAMA para a captação de água para abastecimento doméstico “ (Doc. n° 08, cópia anexa) (Grifou-se).

36. A propósito da repercussão de acidentes com cargas perigosas nessa Represa, que fornece água para o consumo humano, vale trazer à luz o seguinte comentário inserto no Parecer endereçado à ilustre representante do MP/MG, Dra. Thais Lamim Leal Thomaz/Ubá, 4ª Promotora, intitulado “Empreendimento: Departamento Estadual de Estradas de Rodagem de Minas Gerais – DER – Trecho de ligação BR 040/Rodovia MG 353 – Trecho ‘Acesso Rodoviário ao Aeroporto Regional da Zona da Mata’ Processo N.º 15908/2007/001/2008 SUPRAM-ZM - Licenciamento Ambiental”, da lavra do insigne Professor Jorge Macedo:

“As ETA’s em operação em Juiz de Fora, possuem processo de tratamento convencional e **não conseguem reter contaminantes orgânicos e/ou inorgânicos em níveis de µg/L**, qualquer acidente ocorrido colocará em risco a saúde da população de Juiz de Fora, pois ela irá ingerir água com produtos considerados cancerígenos. Como fundamento de nossa afirmação, por exemplo, um acidente com caminhão de combustível (gasolina, álcool, etc...) a CESAMA não terá sequer tempo de cortar o abastecimento em função da

distância a ser percorrida pelos solventes, pelo fato de que na gasolina e adicionado 20% de etanol, ocorrendo o denominado **efeito co-solvente**, que nesse caso aumenta a **solubilidade dos composto orgânicos tóxicos** constituintes do derivado do petróleo em valores 251% a 322%, quando comparado com um combustível sem o etanol, ou seja, dentro do meio líquido o composto orgânico aumenta interação com água, sendo impossível a sua separação posterior, por uma ETA de tratamento convencional.

Como forma de apresentar a toxicidade dos compostos orgânicos constituintes de combustíveis, veja que para a água da Represa de São Pedro, pela Resolução CONAMA 357/2005, o nível de benzeno máximo é de = **5 µg/L** e de tolueno é de **2 µg/L**, o que demonstra de modo inequívoco que a BR440 é um risco a saúde pública, estamos nos reportando a valores em níveis de micro-grama.”

37. A Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1989, considera o meio ambiente como patrimônio público a ser necessariamente protegido, por isso, privilegia e enfatiza o aspecto preventivo de controle ambiental.

38. Dentre os bens que compõem o meio ambiente natural, a água, hoje mundialmente apelidada de ouro azul, recebe do ordenamento jurídico brasileiro uma tutela autônoma, sendo por ele concebida como bem de uso comum (i.é, da sociedade, e não do Estado) e de direito difuso, razão pela qual deverá ser preservada para as atuais e futuras gerações.

39. A água adquire relevância ambiental por meio de regramento próprio quando destinada a usos tais como: abastecimento para consumo humano; abastecimento para usos domésticos; dessedentação de animais, conservação da fauna e flora, pesca e piscicultura etc.

40. Devido aos atributos de suas águas – classificada como de classe especial de uso pela lei, e própria para consumo humano, a represa São Pedro, além de submetida à legislação de mananciais, encontra-se, também, sob a tutela de uma série de normas jurídicas específicas.

41. O Decreto Federal nº 87.561, de 13 de setembro de 1982, de recuperação e proteção ambiental da Bacia hidrográfica do Rio Paraíba do Sul, por exemplo, em seu art. 6º, declara como Área de Proteção Ambiental as áreas de proteção de mananciais, definidas nos mapas de que trata o seu art. 1º,

fazendo menção expressa a área da Repesa São Pedro (cf. projeto gerencial CEEIVAP-003-ex-80ª E MAPA ANEXO).

42. O § 1º, do mesmo artigo 6º proíbe nas áreas de proteção dos mananciais de que trata:

- “a) (...);
- b) a realização de obras de terraplenagem e a abertura de canais, quando essas iniciativas importarem em sensível alteração das condições ecológicas locais;
- c) o exercício de atividades capazes de provocar acelerada erosão das terras ou acentuado assoreamento das coleções hídricas;
- d) o exercício de atividade que ameacem extinguir as espécies suas biotas regionais.”

43. E, no art. 8º, o Decreto impõe a compatibilização dos investimentos e a concessão de financiamentos e incentivos da Administração Pública Federal, direta ou indireta, na área sobre a qual versa, com as diretrizes por ele estabelecidas.

44. A lei nº 18.024, de 19 de junho de 2002, em seu art. 23, inciso VI, converteu em unidades de Conservação de Proteção Integral as áreas de proteção dos mananciais, assim considerada a área de recarga de aquíferos ou área com mananciais estratégicos para a garantia do abastecimento público de água de populações urbanas e rurais, que pode estar inserida em propriedade particular, desde que seja possível compatibilizar os objetivos da unidade com a utilização da terra e dos recursos naturais do local pelo proprietário.

45. A represa São Pedro e seu entorno são ainda regradadas pela Lei nº 4.771, de 15 de setembro de 1965 (Código florestal), que, no art. 2º., reputa Área de Preservação Permanente, pelo só efeito da própria lei, as florestas e demais formas de vegetação natural situadas:

- “a) (...)
- b) ao redor das lagoas, lagos ou reservatórios de águas naturais ou artificiais”.

46. Outra importante norma que incide sobre a Represa é a Resolução Conama nº 369, de 28 de março de 2006, a qual, em seu artigo 3º, incisos I e II, determina que a intervenção ou supressão de vegetação em APP somente

poderá ser autorizada quando o requerente, entre outras exigências, comprovar:

- I - a inexistência de alternativa técnica e locacional às obras, planos, atividades ou projetos propostos;
- II - atendimento às condições e padrões aplicáveis aos corpos de água.”

47. Há ainda a Lei n° 3.824, de 23 de novembro de 1960, que torna obrigatória a destoca e conseqüente limpeza das bacias hidrográficas, dos açudes, represas ou lagos artificiais, em seu art.2°, determina que: “serão reservadas áreas com vegetação que, a critério dos técnicos, for considerada necessária à proteção da ictiofauna e das reservas indispensáveis à garantia da piscicultura”.

48. Já a Resolução CONAMA n° 357, de 17 de março de 2005, ao dispor acerca da classificação dos corpos d’água e diretrizes ambientais para o seu enquadramento, e do estabelecimento das condições e padrões de lançamento de efluentes, considerando, dentre outros, ser a classificação das águas essencial à defesa de seus níveis de qualidade, de sorte a assegurar seus usos preponderantes; considerando, ainda, que a saúde e o bem-estar humano, bem como o equilíbrio ecológico aquático, não devem ser afetados pela deterioração da qualidade das águas, e considerando que o controle da poluição está diretamente relacionado com a proteção da saúde, garantia do meio ambiente ecologicamente equilibrado e a melhoria da qualidade de vida, levando em conta os seus usos prioritários e classes de qualidade ambiental exigidos para um determinado corpo de água, resolve:

“Art. 3 As águas doces, salobras e salinas do Território Nacional são classificadas, segundo a qualidade requerida para os seus usos preponderantes, em treze classes de qualidade. Parágrafo único: As águas de melhor qualidade podem ser aproveitadas em usos menos exigentes, desde que estão não prejudique a qualidade da água, atendidos outros requisitos pertinentes.

(...)

**Art. 13. Nas águas de classe especial (Repesa São Pedro, por exemplo) deverão ser mantidas as condições naturais do corpo de água.**

(...)

Art. 38

(...)

(...)

**§ 6º Em corpos de água utilizados por populações para seu abastecimento, o enquadramento e o licenciamento ambiental de atividades a montante preservarão obrigatoriamente, as condições de consumo.**

(...)

Art. 40 No caso de abastecimento para consumo humano, sem prejuízo do disposto nessa Resolução, deverão ser observadas as normas específicas sobre qualidade da água e padrões de potabilidade.

(...)

**Art. 45 O não cumprimento ao disposto nesta resolução acarretará aos infratores as sanções previstas pela legislação vigente.**

**§ 1º Os órgãos ambientais e gestores de recursos hídricos, no âmbito de suas respectivas competências, fiscalizarão o cumprimento desta Resolução, bem como quando pertinente, a aplicação das penalidades administrativas previstas nas legislações específicas, sem prejuízo do sancionamento penal e da responsabilidade civil objetiva do poluidor.**

**§ 2º As exigências e deveres previstos nesta Resolução caracterizam obrigação de relevante interesse ambiental”.**  
(Grifou-se).

49. Tamanha é a relevância da água para o ecossistema **que a legislação considera obrigação de relevante interesse ambiental a observância das exigências e deveres estabelecidos na Resolução ante citada, sob pena de aquele que tiver o dever legal ou contratual de cumpri-la, deixar de fazê-lo, responder criminalmente nos termos do artigo 68 da lei nº 9.605/1998.**

50. Como dito algures, foi requerido do empreendimento BR 440 o estudo e o Relatório de Impacto Ambiental da canalização do córrego São Pedro e da Movimentação de terra.

51. Para ser considerado juridicamente válido, todo e qualquer estudo de impacto ambiental deve preencher os requisitos mínimos de ordem formal e material, arrolados na legislação.



52. Os requisitos materiais estão fixados na Resolução Conama 01, de 23 de janeiro de 1986, artigos 5º e 9º. Enquanto os formais encontram-se especificados na mesma Resolução e na Resolução nº 01, de 16 de março de 1988.

53. A Resolução Conama 01, de 23 de janeiro de 1986, principia conceituando impacto ambiental.

54. Na sequência, trata do Estudo de Impacto Ambiental - EIA, determinando, por exemplo, em seu artigo 5º, que o EIA deve definir os limites da área geográfica a ser, direta e indiretamente, afetada pelos impactos, denominada área de influência do projeto, considerando, em todos os casos, a bacia hidrográfica na qual se localiza.

55. E, em seu art. 6º, explicita as atividades mínimas que deverão estar contempladas no estudo de impacto ambiental.

56. Em suma, consoante se extrai dos termos da Resolução Conama nº 1, de 23 de janeiro de 1986, os Estudos de Impacto Ambiental - EIAs consubstanciam um conjunto de atividades que incluem o diagnóstico ambiental, assim como também a identificação, previsão e medição dos impactos, a interpretação e valores dos impactos, a definição de medidas mitigadoras e programas de monitoramento dos impactos ambientais.

57. Por seu turno, o Relatório de Impacto Ambiental – RIMA é abordado no art. 9º da mesma Resolução, nos seguintes termos:

“Art. 9º O Relatório de Impacto Ambiental – RIMA refletirá as conclusões do estudo de impacto ambiental e conterá, no mínimo:

- os objetivos e justificativas do projeto, sua relação e compatibilidade com as políticas setoriais, planos e programas governamentais.

- a descrição do projeto e suas alternativas tecnológicas e locacionais, especificando para cada um deles, nas fases de construção e operação, a área de influência, as matérias-primas, e mão-de-obra, as fontes de energia, os processos e técnicas operacionais, os prováveis efluentes, emissões, resíduos e perdas de energia, os empregos diretos e indiretos a empregados;

- a síntese dos resultados dos estudos de diagnóstico ambiental da área de influência do projeto;

A descrição dos prováveis impactos ambientais da implantação e da operação da atividade, considerando...

- a caracterização da qualidade ambiental futura da área de influência, comparando as diferentes situações da adoção do projeto e suas alternativas, bem como a hipótese de sua não-realização;

A descrição do efeito esperado das medidas mitigadoras previstas em relação aos impactos negativos, mencionando aqueles que não puderem ser evitados e o grau de alteração esperado;

O programa de acompanhamento e monitoramento dos impactos; Recomendação quanto à alternativa mais favorável (conclusões e comentários de ordem geral).

Parágrafo único: O RIMA deve ser apresentado de forma objetiva adequada à sua compreensão. As informações devem ser traduzidas em linguagem acessível, ilustradas por mapas, cartas, quadros, gráficos e demais técnicas de comunicação visual de modo que possam entender as vantagens e desvantagens do projeto, bem como todas as consequências ambientais de sua implantação”.

58. Entretanto:

**Não obstante** a profusão de legislação protetora de nossos mananciais;

**Não obstante** a existência de normas especialmente destinadas a salvaguardar e preservar a represa São Pedro, seu entorno e a qualidade de suas águas;

**Não obstante** a existência de regras legais pomenorizadas de elaboração de EIA/RIMA;

**Não obstante** a represa São Pedro estar na área diretamente afetada pela BR 440, conforme exposto e provado acima;

**Não obstante a expressa exigência legal de integrar o EIA diagnóstico ambiental da área de influência do projeto**, com completa descrição e análise dos recursos ambientais e suas interações, tal como existem, de modo a caracterizar a situação ambiental da área, antes da implantação do projeto, considerando, inclusive, o meio físico – o subsolo, **as águas, o ar ...**;

**Não obstante** ser a gestão administrativa do meio ambiente vinculada, i.é., subordinada aos estritos termos da lei, e regulada pela Política Nacional do Meio Ambiente, descrita no art. 4º da citada Lei nº 6.938/81, que proclama o meio ambiente patrimônio público.

**Não obstante** a existência de leis que estabelecem com precisão, e sob pena de sanção, as condutas do Poder Público com relação aos mananciais e aos usos preponderantes de suas águas;

**Não obstante** o fato de a água doce existente em nosso Planeta representar somente 3° de toda a água nele existente;

**Não obstante** a água doce constituir a única própria para consumo humano e dessedentação de animais;

**Não obstante** a água doce ser um bem da natureza, limitado;

**Não obstante** água doce estar em acelerado processo de escasseamento, em razão do desperdício, da poluição que vêm sofrendo seus mananciais e do aumento populacional;

**Não obstante** a água doce constituir atualmente o mais nobre recurso natural;

**o que se constata nos processos COPAM nº 198/2000/00/2000 e Agenda JF nº 002781 é que nenhum estudo que fizesse o diagnóstico da Represa São Pedro, analisasse os impactos ambientais do projeto e suas alternativas, e que apresentasse as medidas necessárias à sua proteção e à mitigação e compensação dos danos a ela causados foram exibidos nos RCAs e no PCAs da canalização do córrego São Pedro e da Movimentação d Terra. Nenhum estudo sobre o impacto ambiental da BR 400 sobre a Represa e sobre população de seu entorno e seu abastecimento foi realizado, tampouco exigido pelos órgãos ambientais competentes.**

59. Estudo algum sobre o Ecossistema aquático da Represa foi elaborado. Estudo algum acerca da real perturbação no ciclo hidrológico e da estabilidade ecossistêmica desse manancial foi feito.

60. As únicas referências à Represa São Pedro estão no tópico: Medidas mitigadoras – RCA e nas Condicionantes da Licença de Movimentação de Terra e da canalização do córrego São Pedro.

61. Quanto às ditas medidas mitigadoras, tendo em vista que não foi apresentado nenhum estudo sobre os impactos sociais, econômicos e ambientais da BR 440 sobre a Represa São Pedro que permitisse conhecer e sopesar os danos, reais e potenciais, a serem minorados, cabível concluir que tais medidas arrimaram-se em suposições, constituindo, por conseguinte, providências de eficácia, no mínimo, duvidosa.

62. Com relação às condicionantes, melhor sorte não assiste o empreendedor, como adiante demonstrado.

63. Aliás, às infrações legais expostas soma-se a pertinente à exigência legal de apresentação pelo empreendedor de prova de inexistência de alternativa locacional. Sobre o assunto, consigna o Ofício n° 348/NOJF/IEF/SISEMA, de 30 de julho de 2009:

“- ainda com relação à folha 285, sobre os documentos apresentados, foi informado da apresentação de estudos sobre a inexistência de alternativa locacional, **mas o que se verifica às folhas 237 e 253 são, respectivamente, os ofícios CON-132/09 e CON-140/09, da CONTÉCNICA Consultoria Técnica Ltda., que, embora esclareçam que houveram estudos técnicos sobre a alternativa locacional, não são os estudos propriamente ditos**”. (Grifou-se).

64. Em resposta, aos 07 de agosto de 2009, o Departamento de licenciamento Ambiental da Agenda JF em despacho, dirigido ao DEAPREN, assim se manifesta:

“A documentação anexada às fls 237 e 254 não corresponde aos estudos técnicos sobre alternativa locacional para o traçado da “Via São Pedro”, porém, esclarecem e justificam tecnicamente. Este DLA entende que as justificativas técnicas elencadas nesta documentação são satisfatórias considerando que o projeto da “Via São Pedro” foi elaborado pela PJF em 1978, quando não era obrigatório o licenciamento ambiental; que este consta do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de fora (Lei n° 9811, de 27 de junho de 2000) e, ainda, que o mesmo foi objeto de licenciamento ambiental pela FEAM em 04/06/2001 (processo FEAM 198/2000/001/2000).”

65. O Departamento Jurídico da AGENDA JF, aos 11 de agosto de 2009, anui ao parecer supra transcrito.

66. A toda evidência as manifestações do DLA e DEAPREN da Agenda JF supra referidas carecem de fundamento legal e fático, a uma, porque à luz do direito é absolutamente irrelevante, para fins de licenciamento ambiental, a época em que foi elaborado determinado projeto, no caso o da “Via São Pedro”; a duas, porque a BR 440 não está prevista no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora Via São Pedro, o que nele consta é a Via São Pedro; a três, porque o projeto da Via São Pedro não foi objeto de

licenciamento ambiental por parte da FEAM, ao contrário, como expendido no item 17.

#### **IV - DO DESCUMPRIMENTO DE CONDICIONANTES**

67. As licenças ambientais, para canalização do córrego São Pedro e para Movimentação de Terra, concedidas ao empreendimento BR 440, o foram sob condicionantes.

68. A licença ambiental para Movimentação de Terra, no item n° 15, impõe ao empreendedor:

“apresentação de laudos físico-químicos com coletas de amostras na Represa São Pedro, em conformidade com a DN COPAM CERH n° 01, de 05 de maio de 2008 – antes do início das obras e mensalmente, após o início.

69. Todavia, no Relatório de Monitoramento das condicionantes anexo (Doc. n° 10, cópia anexa) aparece como “não apresentada” a condicionante n° 15 supratranscrita.

70. A exibição dos laudos antes mencionados constitui **conditio sine qua non** para cumprimento dos ditames da Resolução CONAMA n° 357, de 17 de março de 2005. Em caso de ocorrência de dano ambiental na Represa, sem citados documentos, a responsabilização do infrator ficará prejudicada ou mesmo inviabilizada, porquanto não haverá parâmetro para a mensuração do dano.

71. Além disso, o Relatório de Vistoria 008/2010/DFA/SMAL, datado de 21 de janeiro de 2010 (doc. n° 11, cópia anexa), informa, expressa e textualmente:

**“Também não foi observada nenhuma medida de proteção de nascente e córrego, sugerido em parecer técnico da folha 98;”**  
(Grifo nosso).

72. Segundo a norma do art. 19, I, II e III, da Resolução CONAMA 237/97, o descumprimento de uma condicionante enseja a revogação da licença ambiental.

73. Logo, o não-cumprimento da condicionante nº 15, parte integrante da Licença para Movimentação do empreendimento BR 440, requer sua cassação pelo órgão ambiental competente.

#### **V – DA AUSÊNCIA DE PARECER CONCLUSIVO DA SETTRA.**

74. No Memo nº 340/09, de 26 de junho de 2009, da Superintendente da Agenda JF – Sra. Sueli Reis, para o Secretário da SETTRA – Márcio Gomes Bastos, são solicitados a análise e o encaminhamento do parecer técnico conclusivo da SETTRA para subsidiar o licenciamento ambiental da Rodovia BR 440, tendo em vista tratar-se de projeto de rodovia estritamente local, sujeito, portanto, a anuência da SETTRA quanto à viabilidade de interligações com vias municipais e impacto no trânsito local.

75. Esse Parecer, contudo, não integra os autos dos processos COPAM nº 198/2000/00/2000 e Agenda JF nº 002781. Nele apenas o Ofício de nº 721, de 09 de julho de 2009 (doc.nº 12, cópia anexa).

#### **VI - DA COMPETÊNCIA DO COMDEMA E DO DEVER DE A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA REVER SEUS PRÓPRIOS ATOS**

76. A teor do artigo 4º, da Lei nº 9.680 de 20 de dezembro de 1999, compete ao COMDEMA:

“Art. 4º

(...)

V - determinar ações para o exercício do poder de polícia administrativa e para os casos de infração à legislação de proteção, conservação e melhoria do meio ambiente e de gestão de recursos ambientais;

VI - aplicar penalidades, por intermédio do Plenário ou das Câmaras Especializadas, no âmbito de sua competência, observada a legislação vigente;

(...)

VIII - analisar, orientar e licenciar, por intermédio do Plenário, das Câmaras Especializadas e dos órgãos seccionais de apoio, no âmbito do Município, a implantação e a operação de atividade efetiva ou potencialmente poluidora ou degradadora do meio ambiente, determinando igualmente a realocização, a suspensão ou o encerramento dessas atividades, quando necessário.”

77. O poder-dever de a Administração Pública rever seus próprios atos quando contaminados por vício de ilegalidade está, há muito, consagrado nas Súmulas 346 e 473 do Supremo Tribunal Federal, cujas ementas são:

Súmula 346:

“A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA PODE DECLARAR A NULIDADE DOS SEUS PRÓPRIOS ATOS.”

Súmula 473:

“A ADMINISTRAÇÃO PODE ANULAR SEUS PRÓPRIOS ATOS, QUANDO EIVADOS DE VÍCIOS QUE OS TORNAM ILEGAIS, PORQUE DELES NÃO SE ORIGINAM DIREITOS; OU REVOGÁ-LOS, POR MOTIVO DE CONVENIÊNCIA OU OPORTUNIDADE, RESPEITADOS OS DIREITOS ADQUIRIDOS, E RESSALVADA, EM TODOS OS CASOS, A APRECIÇÃO JUDICIAL”.

78. No caso do direito ambiental, tal entendimento é inclusive corroborado pelos termos categóricos do artigo 70, § 3º da Lei nº 9.605, segundo o qual a autoridade ambiental que tiver conhecimento de infração ambiental é obrigada a promover a sua apuração imediata, mediante processo administrativo próprio, sob pena de co-responsabilidade.

79. Considerando que as licenças ambientais ora impugnadas foram concedidas por esse Conselho no exercício de sua competência; considerando que tais licenças estão eivadas de ilegalidades; compete a este Conselho, portanto, rever os atos de suas concessões, com fulcro nas Súmulas do STF indigitadas e, sobretudo, no princípio constitucional da legalidade.

## **VII - DAS SANÇÕES**

80. As pessoas naturais e as jurídicas - públicas e privadas -, assim como os servidores públicos respondem civil, administrativa e criminalmente pelas infrações ambientais que perpetrarem e pelos danos ao meio ambiente a que derem causa.

81. A Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, que trata das sanções administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente e dá outras providências, estabelece:

### **“Seção III - Da poluição e outros crimes ambientais**

(...)

Art. 60 Construir, reformar, ampliar, instalar ou fazer funcionar, em qualquer parte do território nacional, estabelecimentos, obras ou serviços potencialmente poluidores, sem licença ou autorização dos órgãos ambientais competentes, ou contrariando as normas legais e regulamentares pertinentes. (Grifou-se).

Pena- detenção, de 1(um) a 6 meses, ou multa, ou ambas as penas cumulativamente.”

(...)

### **Seção V - Dos Crimes contra a Administração Ambiental**

Art.66. Fazer o funcionário público afirmação falsa ou enganosa, omitir a verdade, sonegar informações ou dados técnico-científicos em procedimentos de autorização ou de licenciamento ambiental.

Pena- reclusão, de 1(um) a 3(três) anos, e multa.

Art. 67- conceder o funcionário público licença, autorização ou permissão em desacordo com as normas ambientais, para as atividades, obras ou serviços cuja realização depende de ato autorizativo do Poder Público.

Pena- detenção, de 1 (um) a 3 (anos), e multa.

Parágrafo único. Se o crime é culposo, a pena é de 3(três) meses a 1(um) ano de detenção, sem prejuízo da multa.

Art. 68. Deixar, aquele que tiver o dever legal ou contratual de fazê-lo, de **cumprir obrigação de relevante interesse ambiental:**

Pena - detenção, de um a três anos, e multa.

Parágrafo único. Se o crime é culposo, a pena é de três meses a um ano, sem prejuízo da multa.

## **CAPÍTULO VI DA INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA**

**Art. 70. Considera-se infração administrativa ambiental toda ação ou omissão que viole as regras jurídicas de uso, gozo, promoção, proteção e recuperação do meio ambiente.**



**§ 1º São autoridades competentes para lavrar auto de infração ambiental e instaurar processo administrativo os funcionários de órgãos ambientais integrantes do Sistema Nacional de Meio Ambiente - SISNAMA, designados para as atividades de fiscalização, bem como os agentes das Capitânicas dos Portos, do Ministério da Marinha.**

§ 2º Qualquer pessoa, constatando infração ambiental, poderá dirigir representação às autoridades relacionadas no parágrafo anterior, para efeito do exercício do seu poder de polícia.

§ 3º A autoridade ambiental que tiver conhecimento de infração ambiental é obrigada a promover a sua apuração imediata, mediante processo administrativo próprio, sob pena de co-responsabilidade.

§ 4º As infrações ambientais são apuradas em processo administrativo próprio, assegurado o direito de ampla defesa e o contraditório, observadas as disposições desta Lei." (Grifou-se).

82. Como visto a Lei de crimes ambientais a todos abrange, inclusive as autoridades ambientais que agirem com dolo ou culpa no exercício de suas funções.

### **VIII - CONCLUSÃO**

Ante o exposto, requeiro a Ilustríssima Senhora Presidenta que se digne de determinar a inclusão da presente denúncia em pauta, para apreciação do Plenário deste Conselho e providências cabíveis.

No ensejo, informo que esta denúncia está sendo remetida, via e-mail, a todos os Conselheiros do CONDEMA, bem como, por escrito, ao Ministério Público Estadual, à SUPRAM, ao CBH Preto e Paraibuna e à Agenda JF.

---

Ilva Facio Netto Lasmar  
OAB-RJ nº 38.661  
Membro do comitê "Diga Não à BR 440"

### **X.5.3.3- As providências aprovadas pela CAIS - Câmara de Atividades de Infraestrutura e Saneamento do CONDEMA/JF.**

As denúncias foram discutidas e foi aprovado na 46ª Reunião Ordinária da CAIS, que se realizou no dia **20 de julho de 2010 - terça feira**, sendo aprovado **por unanimidade dos Conselheiros** três providências:

**1- Solicitar a convocação da Plenária do CONDEMA**, cuja **pauta exclusiva** foi definida com o título: “Denúncia de ilegalidades nas Licenças ambientais, Prévia e de Instalação, para a obra da BR 440”, **solicitação na própria ATA da 46ª Reunião Ordinária da CAIS e via email a Secretaria do CONDEMA no dia 20/07/210**

**2- Emissão** de um parecer técnico avaliando os documentos ambientais que sustentam o empreendimento.

**3- Solicitar cópia integral do Processo que envolve a licença para movimentação de terra na BR440**, Interessado: DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes. Processo ambiental **02781/2009** foi também **solicitado** a cópia integral da ATA que aprovou o empreendimento pois **ela não estava disponível** no site AGENDA.

A cópia integral do Processo Licenças ambientais, Prévia e de Instalação, para a obra da BR 440, até a entrada desse livro na gráfica em outubro de 2010 não havia sido entregue.

A ata que aprovou as obras, ressaltando que a **APROVAÇÃO** ocorreu **no dia 25/08/2009** na 17ª Reunião Extraordinária Conjunta da Câmara de Atividades de Infraestrutura e Saneamento – CAIS e da Câmara de Proteção aos Recursos Naturais e à Biodiversidade – CPRNB que avaliou o processo ambiental nº 02781/2009, que trata do pedido conjunto da Licença Prévia – LP e da Licença de Instalação – LI, para atividade de movimentação de terra, para as obras da Rodovia BR 440, **somente foi aprovada na 4ª feira - dia 01 de setembro de 2010** na 19ª Reunião Extraordinária Conjunta da

CAIS e da CPRNB, ou seja, mais de um ano após as obras já estarem em pleno vapor.

A avaliação dos documentos ambientais que sustentam o licenciamento do empreendimento será apresentado a seguir.

#### **X.5.3.4- A verdade sobre os documentos ambientais que sustentam as licenças para a BR440.**

Inicialmente é importante relatar que o parecer técnico, emitido por minha pessoa (autor desse livro), foi baseado nos documentos do **Processo 6848-32.2010.4.01.3801 na 3ª vara da Justiça Federal**, juntados pela PJF referentes ao Processo 02781/2009 – BR440, em função da **Superintendente AGENDA JF e Secretária Executiva do COMDEMA/JF** (Conselho de Meio Ambiente de Juiz de Fora), não **envidar** esforços, para o meu acesso ao Processo 02781/2009, **apesar do referido processo ser público, e entendia eu, que estamos em uma “democracia”!!** Importante lembrar de que **as decisões para emissão do parecer e a solicitação de cópia integral** do referido Processo, **não são minhas decisões pessoais, foram aprovadas pela unanimidade dos Conselheiros em reunião plenária da CAIS, que pertence ao CONDEMA** e tal solicitação foi protocolada oficialmente no **21/07/2010** (Protocolo 6751/010) com o pagamento do referido DAM (Documento de Arrecadação Municipal)!! Entendo eu, **s.m.j.**, que a **Secretaria Executiva do COMDEMA/JF** pensou que, impedindo o acesso ao Processo Administrativo 02781/2009 (Movimentação de Terra – BR440), que o Parecer Técnico aprovado pela CAIS/CONDEMA, não ficaria pronto a tempo da plenária do CONDEMA do dia 03/08/2010. Como se afirma em latim: uma posição *“iuris et iuris”!!* Uma doce *“Iurias tantum”!!!*

Conforme fls. 1197 do **Processo nº 6848-32-2010.4.01.3801** a equipe multidisciplinar reponsável pela avaliação dos documentos ambientais para emissão da licenças do empreendimento BR440 e que **indiciou a emissão das licenças ambientais**, é apresentada em **ordem alfabética**: **Cleber Ferreira** (curso não identificado - CREA MG 91197/D); **Eduardo da Silva Santos** (**Geógrafo** – CREA 108580/D –

Supervisor DEAPREN); **Erix Sgarbi Moraes da Silva (Engenheiro Civil – CREA 16351/D – Supervisor de Licenciamento Ambiental); Ilza Conceição Maurício (Engenheira Civil CREA MG 36367/D); José Mauro Barino (Tecnólogo CREA 88773/D); Maurício Surerus (Engenheiro Civil – CREA 72115/D); Romildo Carmanini Ferraz (Geógrafo – CREA MG 83862/D); Solange Cabral Lopes (Arquiteta – CREA 46624 D/RJ); Vinicius Campos de Almeida (Biólogo – CRBio 37073/4-D).**

É importante ressaltar que na cópia de fls. 1197 do **Processo nº 6848-32-2010.4.01.3801** da Justiça Federal, não existe a assinatura do Sr. **Erix Sgarbi Moraes da Silva (Engenheiro Civil)** a sua homologação e/ou assinatura do documento **foi por procurador.**

A partir desse ponto estaremos apresentando as incoerências dos documentos ambientais que sustentam a licença para as obras na BR-440 e logo após, apresento perguntas não respondidas até a data da publicação desse livro pela AGENDA/JF através dos Deptos. Técnicos e Jurídico.

### **Vejamos algumas pérolas dos documentos ambientais!!!**

Os números de “fls.” que constam neste texto estão vinculados ao **Processo 6848-32.2010.4.01.3801 na 3ª vara da Justiça Federal** e as “págs.” indicadas correspondem aos números de páginas dos documentos juntados ao processo administrativo 02781/2009 junto a AGENDA/Juiz de Fora.

Importante ressaltar que existem 3 documentos ambientais no processo o **RCA – Relatório de Controle Ambiental**, o **PCA – Plano de Controle Ambiental** e o **PTRF - Projeto Técnico de Reconstituição da Flora.**

Como comprovação de que o documento avaliado corresponde ao empreedimento BR440, transcrevemos a sua frase inicial:

**RCA – BR 440 - pág. 4 – 1º§ (fls. 1106)**

**“A implantação e pavimentação da BR440/MG, trecho de ligação entre a BR040/MG e BR267/MG.....” (grifo nosso)**

**RCA – BR 440 - pág. 5 – 1º§ (fls.1109)**

**“Será iniciada com a implantação do trecho de acesso, à BR040/MG à montante do lago formado com a barragem do ribeirão São Pedro e após as pistas das alças auxiliares segue a jusante nas proximidades da margem direita do açude passando pela divisa dos lotes de imóveis até a rodovia, implantada na etapa anterior de obras”. (grifo nosso)**

**RCA – BR 440 - pág. 7 – 3º§ (fls.1111)**

**“... Após a construção das alças que compõem a estrutura do trevo a ser implantada o eixo da rodovia toma a direção da jusante da represa pela margem direita.....” (grifo nosso)**

**RCA – BR 440 pág.15 - fls. 1127**

A primeira área pesquisada localiza-se **no centro de Juiz de Fora** sendo denominada Morro do Imperador. Lá foram feitas coletas de material botânico durante campanhas quinzenais que ocorreram entre fevereiro e abril de 2009. O segundo remanescente está situado na serra dos Núcleos, município de **São João Nepomuceno** e as coletas aleatórias de amostras de material botânico ocorreram durante o mês de maio. Já o terceiro é a Reserva Biológica da Represa do Grama, localizada no **município de Descoberto**, onde se coletou aleatoriamente amostra de material botânico também no mês de maio.

De acordo com pesquisas bibliográficas em trabalhos já realizados nos locais citados, procuramos certificar os exemplares catalogados e confirmar sua presença como indicador de preservação. A seguir, transcrevemos a pesquisa realizada.

O material das três áreas enriqueceu a coleção do herbário CESJ e da Universidade Federal de Juiz de Fora.

**OBS: A BR440** encontra-se a uma distância aproximada de **65 Km** do Município de São João Nepomuceno e **90 Km** de Descoberto. Quanto a afirmação inicial relativa ao centro de Juiz de Fora, cabe ressaltar que a Represa de São Pedro e BR440 está a uma distância aproximada de **9 Km** do centro da cidade e no centro da cidade **nunca existiu represa**, pelo menos nos últimos 55 anos.

Como característica dos documentos ambientais **as mesmas informações são repetidas apenas mudando a forma de apresentação**, para provocar uma mudança visual, como **se tivesse a certeza** de que ninguém faria uma leitura do documento ou seria levado a sério numa avaliação ambiental.

Veja como o texto **é idêntico**, apenas dando uma conformação em parágrafos.

#### **RCA – BR 440 pág.20 - fls. 1132**

A primeira área pesquisada localiza-se **no centro de Juiz de Fora** sendo denominada Morro do Imperador. Lá foram feitas coletas de material botânico durante campanhas quinzenais que ocorreram entre fevereiro e abril de 2009.

O segundo remanescente está situado na serra dos Núcleos, município de **São João Nepomuceno** e as coletas aleatórias de amostras de material botânico ocorreram durante o mês de maio.

Já o terceiro é a Reserva Biológica da Represa do Grama, localizada no **município de Descoberto**, onde se coletou aleatoriamente amostra de material botânico também no mês de maio.

De acordo com pesquisas bibliográficas em trabalhos já realizados nos locais citados, procuramos certificar os exemplares catalogados e confirmar sua presença como indicador de preservação. A seguir, transcrevemos a pesquisa realizada.

O material das três áreas enriqueceu a coleção do herbário CESJ e da Universidade Federal de Juiz de Fora.

Veja outro de exemplo textos idênticos apenas alterando a forma de formatação e trocando palavras do início de um parágrafo.

**RCA – BR 440 pág.16 - fls. 1128**

*No Morro do Imperador foram registradas 373 espécies distribuídas em 255 gêneros e 87 famílias.*

*Na serra dos Núcleos 252 espécies em 166 gêneros e 65 famílias; já na Reserva Biológica da Represa do Grama foram 574 espécies registradas em 335 gêneros e 97 famílias.*

*Nas três áreas a família Fabaceae foi a mais representativa em números de espécies; 38 no Morro do Imperador, 29 na Serra dos Núcleos e 50 na Res. Biol. Da Rep. Do Grama. O hábitat com maior riqueza de espécies foi o interior das matas, tanto para o Morro do Imperador quanto para a Res. Biol. Da Rep. Do Grama; 281 e 384 espécies respectivamente. **JÁ PARA A** serra dos Núcleos a Borda, com 124, foi o hábitat mais representativo.*

*O número de espécies encontradas nos Inselbergs na serra dos Núcleos e na Res. Biol. Da Rep. Do Grama foi muito próxima 23 e 25 respectivamente.*

*Apenas o Morro do Imperador apresentou número inferior de espécies, os índices de similaridade mostram que os três hábitat possuem composição florística distintas. Os resultados realçaram o grande valor dos fragmentos na manutenção da biodiversidade local.*

**RCA – BR 440 pág. 20/21 - fls. 1132/1133**

*No Morro do Imperador foram registradas 373 espécies distribuídas em 255 gêneros e 87 famílias.*

*Na serra dos Núcleos 252 espécies em 166 gêneros e 65 famílias; já na Reserva Biológica da Represa do Grama foram 574 espécies registradas em 335 gêneros e 97 famílias.*

*Nas três áreas a família Fabaceae foi a mais representativa em números de espécies; 38 no Morro do Imperador, 29 na Serra dos Núcleos e 50 na Res. Biol. Da Rep. Do Grama.*

**Continuação RCA – BR 440 pág.20/21 - fls. 1132/1133**

*O hábitat com maior riqueza de espécies foi o interior das matas, tanto para o Morro do Imperador quanto para a Res. Biol. Da Rep. Do Grama; 281 e 384 espécies respectivamente.*

**PARA A** serra dos Núcleos a Borda, com 124, foi o hábitat mais representativo.

*O número de espécies encontradas nos Inselbergs na serra dos Núcleos e na Res. Biol. Da Rep. Do Grama foi muito próxima 23 e 25 respectivamente.*

*Apenas o Morro do Imperador apresentou número inferior de espécies, os índices de similaridade mostram que os três hábitat possuem composição florística distintas. Os resultados realçaram o grande valor dos fragmentos na manutenção da biodiversidade local.*

Nota-se que a Represa ou Córrego de São Pedro em nenhum momento entra no processo de avaliação dos impactos ambientais, é apresentada qualquer caracterização físico-química, microbiológica e liminológica, o que é citado é o Rio Paraibuna, que está pelo menos a uns 5 km de distância e em um desnível de pelo menos uns 200 m se comparado com a represa de São Pedro.

**RCA – BR 440 – pág. 13 – 3º, 4º, 5º, 6º e 7º §s (fls. 1125)**

*A qualidade das águas superficiais **do Rio Paraibuna está fora dos padrões estabelecidos na resolução COPAM 010/86, comprometendo os seus usos múltiplos. (grifo nosso)***

*No Distrito industrial de Juiz de Fora, ocorrem lançamentos de resíduos domésticos e industriais no rio Paraibuna e em seus tributários.*

**ESTÁ DITO**, verifica-se um expressivo carregamento de sedimentos aos mesmos, os quais são originados das áreas desprovidas de vegetação nativa e, sobretudo, das áreas de exploração mineral.



**Continuação RCA – BR 440 – pág. 13 – 3º, 4º, 5º, 6º e 7º §§  
(fls. 1125)**

*Esse carregamento se impõe a presença de altos teores de sólidos e turbidez nas águas superficiais. Por sua vez, a utilização inadequada de agroquímicos nas áreas agrícolas leva a uma concentração de fosfato, excessiva nessas águas.*

*O ferro representa um grande problema global nas águas do rio Paraibuna como um todo. Todavia, no alto curso do Rio Paraibuna verifica-se uma ausência de cargas poluidoras expressivas, a exceção do índice de fenóis que aparece acima dos padrões estabelecidos para as águas de classe 1, na qual está enquadrado.*

Ressalta-se que, também, o Rio Paraibuna aparece no **PTRF** apresentado pelo Ministério dos Transportes/ Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes / DNIT no item III – **Meio Físico caracterização Edáfica, Hídrica e Climática, pág. 14 e 15 (fls. 1321 – 1322), o texto apresentado é o mesmo**, apenas trocaram “está dito” por “além disso” e juntaram alguns parágrafos.

Outra informação que chama a atenção são os estudos apresentados, que são desenvolvidos em 1988, em 1995 e 1998, ou seja, colocam-se dados de 22 anos passados.

**PTRF – BR440 - pág. 14 e 15 (fls. 1321 – 1322)**

→ *No Distrito industrial de Juiz de Fora, ocorrem lançamentos de resíduos domésticos e industriais no rio Paraibuna e em seus tributários. **ALÉM DISSO**, verifica-se um expressivo carregamento de sedimentos aos mesmos, os quais são originados das áreas desprovidas de vegetação nativa e, sobretudo, das áreas de exploração mineral. Esse carregamento se impõe a presença de altos teores de sólidos e turbidez nas águas superficiais. Por sua vez, a utilização inadequada de agroquímicos nas áreas agrícolas leva a uma concentração de fosfato, excessiva nessas águas.*

**Continuação PTRF – BR440 - pág. 14 e 15 (fls. 1321 – 1322)**

→ O ferro representa um grande problema global nas águas do rio Paraibuna como um todo. Todavia, no alto curso do Rio Paraibuna verifica-se uma ausência de cargas poluidoras expressivas, a exceção do índice de fenóis que aparece acima dos padrões estabelecidos para as águas de classe 1, na qual está enquadrado.

**PTRF – BR440 - pág. 14 e 15 (fls. 1321 – 1322)**

→ Os estudos desenvolvidos pelo CETEC (1988).....  
→ EM **DEZEMBRO DE 1995**, os resultados obtidos nas análises realizadas pela CEPE no rio Paraibuna,.....  
→ Ressalta-se que de acordo com a **FEAM (1998)**, o trecho do rio situado a jusante de Juiz de Fora é classe 3, .....  
→ De acordo com os resultados obtidos pela **FEAM (1995)**, sobre a **bacia do rio Paraibuna ..**

Outras informações completamente fora do contexto do empreendimento são os dados apresentados a seguir.

**RCA – BR440 – pág. 18 (fls. 1130)**

“No setor pecuário expande-se em toda região a suinocultura, uma das mais tecnificadas e produtivas do país. Na indústria agrícola, destaca-se a destilaria do álcool”.

“Igualmente, algumas lavouras comerciais merecem especial destaque como a do café, sobretudo nos municípios do leste”.

**OBS.:** Juiz de Fora, não teve expansão de suinocultura tecnificada, ou destaque em destilaria de álcool e nem alta produção de café!! O empreendimento **BR440** é somente dentro de Juiz de Fora e não vai alcançar os municípios do Leste.

Finalmente, surge alguma informação sobre o perímetro da Represa de São Pedro, inclusive com parágrafo sem nexos.

**RCA – BR 440 - pág. 38 – item 8- Medidas Mitigadoras e Compensatórias (fls. 1153).**

*- Cercar as áreas de preservação permanente que estão no perímetro da represa do ribeirão São Pedro e que se encontram na faixa de domínio especialmente nos locais em conflito com quintais de residenciais vizinhas e a legislação específica.*

**RCA – BR 440 - pág. 39 – item 8- Medidas Mitigadoras e Compensatórias, sub-item 8.2- Reflorescimento – Cerca Viva. (fls. 1154).**

*“Propõe-se a construção de cerca viva na faixa de entorno do espelho d’água do barramento do ribeirão do São Pedro e para a qual foi incluída nas medidas compensatórias a sua separação como área de preservação permanente transformada em parte como quintais **em locais específicos**, poderá a ser contemplada com estruturas de contenção na forma de enrocamento, arrimos ou estruturas em rip-rap acompanhadas de vegetação específica.”*

Novamente chama a atenção que o mesmo texto “*ipsis litteris*” foi usado, com pequenas alterações no outro documento ambiental, no Projeto Técnico de Reconstituição da Flora – **PTRF** apresentado pelo Ministério dos Transportes/ Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes /-DNIT no item IV- Do Projeto Técnico de Reconstituição da Flora, sub-item 2- Projeto Urbanístico e Paisagístico, sub-item 2.2 – Reflorestamento – Cerca Viva, pág. 77 (fls.1413).

**PTRF – BR440 - item IV- Do Projeto Técnico de Reconstituição da Flora, sub-item 2- Projeto Urbanístico e Paisagístico, sub-item 2.2 – Reflorestamento – Cerca Viva - pág. 77 (fls.1413).**

*“Propõe-se a construção de cerca viva na faixa de entorno do espelho d’água do barramento do ribeirão do São Pedro e para a qual foi incluída nas medidas compensatórias a sua separação como área de preservação permanente transformada em parte como quintais **dos imóveis residenciais ali edificadas.**”*

Nota-se de modo claro que dentro do RCA **não existe nenhuma caracterização físico-química das águas da Represa de São Pedro** e/ou proposta para o seu monitoramento, apesar da importância do manancial para flora, fauna e que esse manancial é utilizado para abastecimento público.

O monitoramento da qualidade da água da Represa e de fundamental importância, pois a **Resolução CONAMA 357/2005, em seu Art. 38, §6º** e o **Art. 17, DN COPAM/CERH nº 01 de 05 de maio de 2008, em seu §6º**, ressaltam **que é obrigatório a manutenção das condições de consumo**, e para que se cumpra a legislação se torna necessário o monitoramento físico-químico do manancial antes, durante e após a conclusão da obras. Finalmente chamou muita atenção que o **Rio Paraibuna que é tratado no RCA**, mas não a Represa de São Pedro.

**NÃO existem informações** sobre o meio físico (água) da Represa de São Pedro dentro das 75 páginas do RCA (Relatório de Controle Ambiental) e **NÃO existem informações** sobre a Represa de São Pedro nas 105 páginas que constituem o PCA (Plano de Controle Ambiental).

**Não foram encontradas nenhuma medida mitigadora proposta de proteção** para a represa e ao córrego de São Pedro **durante as obras!!!**

Quanto a fauna existente no local do empreendimento as aberrações se tornam ainda maiores.

Pelas informações apresentadas nos documentos ambientais a importância da Represa de São Pedro e seu ecossistema é fundamental na visão do meio físico (água) para garantir a sobrevivência de **espécies raras no local**, e tal fato se comprova através do **RCA no item 5 – Meio Biótico e no item 5.3- Fauna**, págs. 22 a 26 (fls. 1134 - 1138), bem como no **Projeto Técnico de Reconstituição da Flora – PTRF apresentado pelo Ministério dos Transportes/ Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes/DNIT no item 5.2- Espécies da Fauna identificadas na área do trecho**, págs. 21 e 22 (fls.1328 – 1329).

Cita os documentos a terminologia “5.2 - **Espécies da Fauna identificadas na área do Trecho**” (PTRF em pág.19 – fls. 1326) ou “**são exemplares mais comuns presentes na região, dentre outros...**” (RCA em pág. 24 – fls. 1136)

Com relação à ictiofauna (peixes) apresentam uma listagem de 8 espécies, segundo informação do pesquisador referenciado OLIVEIRA (2010), via email, **3 (três)** não tem características de peixes **que vivem em represas, 1 (uma) espécie distribuída em outro rio, 1(uma) espécie distribuída em outro estado. Uma espécie tem porte e hábitos incompatíveis com cabeceiras de riachos.**

No que se refere a ictiofauna, segundo informações por email (em anexo) do **Prof. Dr. José Carlos de Oliveira (Departamento de Zoologia – UFJF) (OLIVEIRA, 2010)**, os estudos indicam **a presença de espécies com características de outros ecossistemas e até de outro Estado:**

- ***Astyanax scabripinnis*** - Esta espécie ocorre **em riachos de cabeceira, caracterizados pela correnteza, pequena profundidade, alta oxigenação, substrato pedregoso e nunca coletamos em ambientes represados.** Sua presença na represa é inesperada.

- ***Hoplias malabaricus e Rhamdia quelen*** - São espécies comuns na nossa região, mas a sua presença na represa, onde tem seu habitat preferencial, pode ser devida à introdução, visto que o porte do córrego original, o acentuado desnível em relação ao rio Paraíba e o agressivo processo de ocupação devem ser incompatíveis com a sua presença natural.

- *Leporinus copelandii* - É uma espécie da bacia do rio Paraíba mas nunca poderia ocorrer naturalmente no córrego São Pedro, pelos mesmos motivos acima, acrescido ao fato de ser espécie de rios correntosos.

- *Corymbophanes sp.*, *Delturus carinotus* e *Harttia carvalhoi* também são ocorrências inesperadas numa represa, uma vez que só foram registradas em ambientes como os de *Astyanax scabripinnis* (riachos de cabeceira, caracterizados pela correnteza, pequena profundidade, alta oxigenação)

- *Delturus carinotus* é espécie da bacia do rio Doce

- *Harttia carvalhoi* tem distribuição restrita a alguns rios do Estado do Rio de Janeiro.

Quanto a répteis ressalta a Pesquisadora consultada sobre a lista de répteis do trecho da BR440 (que envolve a Represa São Pedro), Profa. Dra. Bernadete Maria de Sousa (UFJF/ICB/Depto. De Zoologia) (SOUSA, 2010), ressalta sua “admiração”, pois existe a indicação de espécies raras, além disso, a pesquisadora destaca vários erros de classificação e a necessidade de se localizar os espécimes testemunhos, como por exemplo, *Bothrops jararaca* e *B. jararacussu* não são da família *elapidae* e o *Phrynops sp.* (cágado) não é da família *Alligatoridade*, apenas o jacaré, pertence a essa família.

No que se refere a répteis, segundo informações por email (em anexo) a **Profa. Dra. Bernadete Maria de Sousa (UFJF/ICB/Depto de Zoologia /PPG - Comportamento e Biol. Animal) (SOUSA, 2010)**, os estudos indicam a presença de espécies raras e até de outro Estado:

***Chironius exoletus***: só existe registro em MG na cidade de Leopoldina.

***Chironius fuscus***: só existe registro no Estado do Amazonas.

***Anolis cf. fuscoauratus***: em MG só registro na cidade Caratinga.

***Ameiva ameiva*, *Pseudoboa nigra*, *Epicrates cenchria***: registro em MG na área de Cerrado (idades de Ritópolis e Tiradentes)

***Lachesis muta***: é uma espécie rara e típica de Mata Atlântica (mata densa), só tem registro para MG no Parque Estadual do Rio Doce, não sendo possível encontrá-la por aqui

***Caiman latirostris*** (jacaré de papo amarelo): população nativa apenas em MG no Parque Estadual do Rio Doce, e não tenho nenhuma informação sobre populações introduzidas próximo da represa.

Se considerada “como verdadeira” a presença dessas espécies de répteis e peixes demonstra de modo inequívoco, na

visão do meio físico (água), que o **ecossistema da represa e de seu entorno tem características especiais** e deve ser preservado a todo custo, **com medidas mitigadoras de comprovada eficiência e que não coloquem em risco o meio biótico.**

Ainda no ponto de vista, **de características físico-química das águas da Represa de São Pedro,** em função da presença desta fauna extremamente especial, como indicado nos estudos ambientais apresentados pela EMPA/DNIT (PTRF E RCA) para o licenciamento do empreendimento junto a AGENDA/JF e na Justiça Federal, transforma a área numa **referência internacional para a pesquisa.**

Os fatos anteriores demonstram a certeza da aprovação da licença ambiental para o empreendimento pela decisão política e que esses estudos nunca seriam levados a público. Veja a situação absurda quanto a alteração do número de espécies que ocorrem no local!!! É algo surpreendente!! Em um prazo de apenas 30 dias as espécies sofrem redução assustadora!!! Esse fato acontece sem que as obras sequer tivessem sido iniciadas, é um verdadeiro genocídio.

O que chama extrema atenção é o fato de que a responsabilidade técnica pela emissão do RCA, PCA E PTRF **é da mesma empresa,** e confirma a certeza de que ninguém iria ler os documentos ambientais, que sequer conferiram o que estava escrito.

<b>QUANTIDADE DE ESPÉCIES</b>			
<b>FAUNA</b>	<b>PTRF-MT/DNIT BR440/MG (MARÇO DE 2009) Pág. 22-26 Fls. 1134-1138</b>	<b>RCA BR440/MG (ABRIL DE 2009) Pág.21-22 Fls.1328-1329</b>	<b>REDUÇÃO PERCENTU- AL DE ESPÉCIES ANTES DO INÍCIO DAS OBRAS</b>
<b>MAMÍFEROS</b>	13 ESPÉCIES	10 ESPÉCIES	23%
<b>AVES (PÁSSAROS)</b>	47 ESPÉCIES	16 ESPÉCIES	66%
<b>RÉPTEIS</b>	21 ESPÉCIES	14 ESPÉCIES	33%

**Os documentos ambientais (RCA/PCA/PTRF), existentes no Processo 6848-32.2010.4.01.3801 na 3ª vara da Justiça Federal, juntados pela PJF/Agenda, referentes ao Processo 02781/2009 – licenciamento das obras da BR440, sem nenhuma dúvida, não correspondem ao empreendimento licenciado.**

Vejamos outras **dúvidas levantadas** no parecer técnico (emitido pelo Conselheiro Jorge Macedo) com relação ao empreendimento BR440 e as medidas mitigadoras de proteção do manancial, ressaltando que nenhum questionamento foi **respondido até a impressão desse livro.**

**QUAL A DISTÂNCIA ENTRE O BORDO DA REPRESA E A LINHA DE “OFF-SETS DA RODOVIA??**

Segundo o biólogo/analista ambiental da AGENDA/JF, Sr. Vinícius Campos de Almeida em parecer à chefe do DLA diz que:

*“Na represa, o trecho mais próximo de intervenção, o offset chega a aproximadamente 3 metros da margem, próximo à barragem”. (fls. 278 do vol. 3 - Processo 02781/2009)*

A Ata da 17ª Reunião Extraordinária Conjunta da Câmara de Atividades de Infraestrutura e Saneamento – CAIS e da Câmara de Proteção aos Recursos Naturais e à Biodiversidade – CPRNB do COMDEMA, realizada em 18 de agosto de 2009, indica:

*O Engenheiro Joseph (Empa Engenharia S/A) esclareceu que **a obra ficaria a 18 metros da montante da Represa São Pedro**, ou seja, de fato a rodovia passará por dentro da APP, ao contrário do limite legal de afastamento de 50 metros; daí a necessidade de licenciamento pelo Comdema. (grifo nosso)*



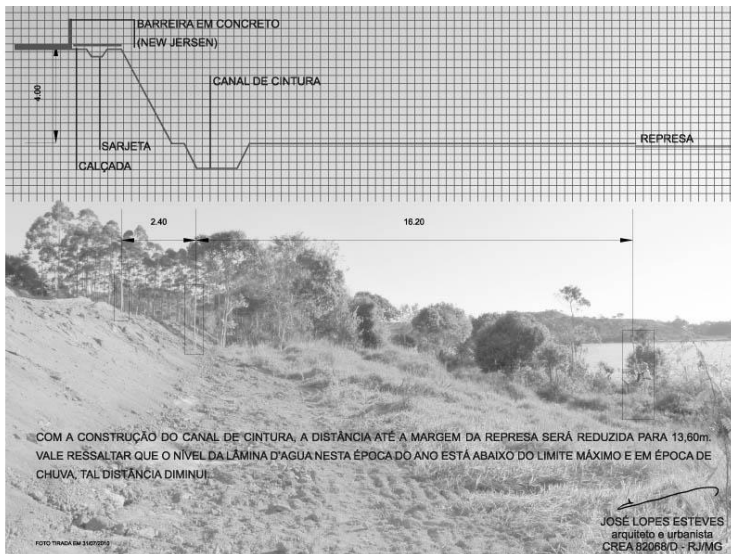
A EMPA S/A Serviços de Engenharia, na sua contestação junto ao Processo nº 6848-32-2010.4.01.3801, em fls. 2207, afirma:

- ✓ A pista da BR440 passa lateralmente à represa e não à montante (como a BR040) e tão somente em trecho de 500 m, em rampa de 3%. Ao contrário do que afirma a Requerente, em nenhum segmento a pista passa a menos de 20 metros da borda de máxima cheia da represa. (grifo nosso)

O Dr. Marcus Motta Monteiro de Carvalho, **Assessor Jurídico da AGENDA/JF**, em seu parecer datado de 02 de agosto de 2010 que foi encaminhado em anexo a email, em 12/8/2010 às 11h:56min, a todos os Conselheiros do CONDEMA, **afirma que o DFA – Supervisão de Monitoramento constatou, por meio de medição, que a distância mais próxima da linha de off-set até a referida represa é de aproximadamente 20 m (vinte metros) do braço lateral (vertedouro).**

A referida distância é questionada por **dois pareceres técnicos** diferentes e inclusive com imagens anexadas pelo Prof. Cezar Barra (com seu ART de Engenheiro Civil) e pelo Arquiteto Esteves (também consta o seu ART) e **ambos afirmam que a distância média até a lâmina de água, depois da estrada pronta, vai variar aproximadamente de 12 metros na época de chuvas até 13 metros na época de estiagem!!** Ou seja, **está longe dos 20 m afirmados pela EMPA e DFA!!!**

A Figura 37 apresenta a imagem do relatório de averiguação e medida da distância da lâmina de água da Represa de São Pedro ao OFF-SETS da Rodovia BR440, realizada por ESTEVES (2010), que é Conselheiro do IAB – Instituto de Arquitetos do Brasil.



Fonte: ESTEVES, 2010.

FIGURA 37 Relatório de averiguação e medida da distância da lâmina de água da Represa de São Pedro ao OFF-SETS da Rodovia BR440.

**Alguma trena utilizada na medida desta distância está errada!!**

Estranha-se que no RCA/PCA sequer existe um documento ou consta uma imagem e/ou uma planta que comprovem ou mostrem a tal distância de 20 m!!! Em fls. 2168 do Processo nº 6848-32-2010.4.01.3801, existe projeto de **dispositivo de proteção da represa**, mas não mostra a distância da estrada até a **lâmina de água!!! É estranho!!** Qual o motivo de não apresentar a distância da lâmina de água a estrada **no projeto de um dispositivo de proteção da represa??**

A distância real sem nenhuma dúvida, após a estrada totalmente pronta, ficará abaixo de **10 metros**, é uma informação que o órgão ambiental não quer discutir, pois inviabilizaria a licença ambiental para o empreendimento.

Veja outra distorção técnica proposta que aparece no projeto de proteção da represa e homologada pelos técnicos da AGENDA/jf.

A A EMPA S/A Serviços de Engenharia, **na sua contestação junto ao Processo nº 6848-32-2010.4.01.3801**, em fls. 2207, afirma

✓ *Está previsto no projeto **um canal de cintura da represa** (canal projetado) entre o bordo da represa e a linha de “off-sets da Rodovia), que servirá de salvaguarda em caso de acidentes, e ainda a adoção de barreiras new-jersey e entre os dois ainda passeio de 2 m sobre a galeria coletora; **(grifo nosso)***

*Está previsto no projeto um canal de cintura da represa (canal projetado) entre o bordo da represa e a linha de “off-sets da Rodovia), **que servirá de salvaguarda em caso de acidentes**, e ainda a adoção de barreiras new-jersey e entre os dois ainda passeio de 2 m sobre a galeria coletora, **essa** informação confirma que a **barreira new-jersey é ineficiente** para conter carretas, pois se fosse eficiente não precisaria ter custos para construir um “**canal de cintura da represa (canal projetado)**” para a salvaguarda em caso de acidentes!!*

**É falta de bom senso** afirmar que uma carreta ultrapassando a barreira new-jersey, no caso de um acidente, vai carrear os líquidos perigosos para dentro do **canal de cintura da represa (canal projetado)**, o projeto indica que esse canal estará a com **um desnível maior que 4 m (Figura 37)** quando comparamos com o nível da pista!! **Achar que**, uma carreta, por exemplo, de 20 m de comprimento e de 20 t de massa vai cair **exatamente** de uma altura de 4 m dentro desse canal (cuja largura máxima é 2,60 m), **é ignorar todos os fundamentos da física!!**

O projeto indica caso ocorra um acidente com uma carreta carregada com um líquido tóxico é que essa substância química escorra para dentro do chamado canal de cintura, surgem dois questionamentos: **i) não encontrei a proposta de impermeabilização** para o talude, com desnível de 4 m, que **está localizado antes do canal projetado** para receber cargas

líquidas e tóxicas, se o líquido escorre pela pista alcança o talude que não tem impermeabilização posteriormente alcança o recurso hídrico; **ii)** o líquido que for carregado para dentro do canal de cintura será levado para onde??? Pois no projeto não existem tanques de contenção!! Essa situação é mais uma incoerência do ponto de vista técnico.

**Caso não existam tanques de contenção para onde irão os líquidos tóxicos de um acidente???**

Vamos relembrar alguns documentos da AGENDA JF que constam a solução para esse problema.

No parecer datado de **10/08/2009** e assinado pelo Supervisor de Recursos Naturais **Sr. Eduardo da Silva Santos** (CREA-MG 108.380/D), juntado pela PJF, na sua contestação junto ao Processo nº 6848-32-2010.4.01.3801 (fls. 1209) encontra-se o texto que transcrevo “*ipsis litteris*”:

*“Das intervenções previstas em áreas de preservação permanente, destaca-se a que se dará em local a montante da represa, acima referenciado, seguindo lateralmente à direita da mesma até encontrar-se, a jusante da barragem, com a calha principal do córrego São Pedro. **Para este trecho, de maior sensibilidade ambiental,** poderão ser contempladas no projeto obras adicionais, visando dar maior segurança ao manancial e tendo em vista os riscos potenciais de acidentes envolvendo veículos com cargas perigosas ou produtos químicos, que uma vez atingido o reservatório poderiam gerar sérios transtornos ou mesmo a suspensão temporária do fornecimento de água. Fica a sugestão da construção de mureta de concreto e canaletas de captação adequadamente dimensionadas nas proximidades das margens da represa, **de forma a coletar e conduzir, com segurança, materiais poluentes e contaminantes para a justante do reservatório,** no caso de acidentes no percurso.” (grifo nosso)*

O **Parecer Técnico, datado de 16/08/2009**, assinado por 9 (nove) profissionais com ART da AGENDA/JF, juntado pela PJF, **na sua contestação junto ao Processo nº 6848-32-2010.4.01.3801**, em fls. 1186 último parágrafo, o qual transcrevo parte “*ipsis litteris*”:

*...Recomendamos ainda máxima atenção naquilo que concerne à estrutura de drenagem da via, **que deve direcionar seus lançamentos a jusante da captação**, e seja capaz de captar eventuais derramamentos dos produtos químicos e/ou cargas perigosas das mais diversas, sem ameaçar o manancial..... (grifo nosso)*

Veja que documentos **oficiais da AGENDA/JF**, juntados aos autos nº 6848-32-2010.4.01.3801 (fls. 1186 último parágrafo, fls. 1209), **também indicam** que líquidos perigosos **deverão ser lançados a jusante da captação** e/ou da represa, s.m.j., para dentro do córrego São Pedro.

**Ou seja**, existirá segundo o projeto **um canal de cintura da represa (canal projetado) entre o bordo da represa e a linha de “off-sets da Rodovia, mas não está previsto a existência de tanque de contenção** para armazenar o líquido tóxico caso ocorra um acidente; o líquido tóxico, **será enviado para dentro do Córrego de São Pedro**, isto conforme os documentos oficiais citados anteriormente.

Outro fato interessante é que acidentes **somente ocorrem apenas de um lado da pista!!** Só existe o chamado **canal projetado** de um lado da pista e se o acidente acontecer do outro lado, para onde vai o produto químico derramado?? **Para o solo???**

**Logo deveria existir o chamado canal de cintura (projetado) em ambos os lados da pista e com tanque de contenção também dos dois lados.**

Um questionamento de fundamental importância é: se o caminhão não ultrapassar a new-jersey e derramar a carga no asfalto, para onde serão encaminhados os líquidos originados do acidente???

No **O PTRF – Projeto Técnico Reconstituição da Flora** indicado pela EMPA, existe a apenas a indicação de cerca viva no entorno da Represa de São Pedro e **não existe em nenhum documento ambiental (RCA e/ou PCA)** a proposta de barreiras de concreto (new-jersey) ou qualquer outra barreira para conter que caminhões alcancem a lâmina d'água do manancial.

Novas incoerências surgem a cada afirmação, A EMPA S/A Serviços de Engenharia, **na sua contestação junto ao Processo nº 6848-32-2010.4.01.3801**, em fls. 2206, último §, lembrou-se da DN 17/2003, veja:

✓ O Licenciamento Ambiental foi todo pautado na DN-74/04 do COPAM e pela **DN-17/2003 do CONDEMA-JF**; (grifo nosso)

Os técnicos da AGENDA/JF se **esqueceram** da DELIBERAÇÃO NORMATIVA COMDEMA Nº 17/03, da cidade de Juiz de Fora, ela *dispõe sobre normas específicas para licenciamento ambiental* **para a atividade de movimentação de terra e afins** e dá *outras providências*, em seu Art. 9º- A atividade de movimentação de terra deverá, sempre que possível, ser efetuada no período de estiagem, **acompanhada de recobrimento do solo exposto e taludes, com solo agrícola e vegetação**, e também o seu Art. 10º - **É obrigatória adoção de medidas de proteção de todos os corpos d'água passíveis de serem impactados pela atividade de movimentação de terra, as quais deverão ser detalhadas no RCA/PCA.**

Cita a DN 17/03 que deve existir de forma obrigatória e detalhada informações sobre atividade de movimentação de terra.

Nos documentos ambientais RCA/PCA, que sustentam a emissão do licenciamento ambiental, e que foram avaliados pelos corpo técnico do órgão ambiental, **não consta nenhum detalhamento sobre a movimentação de terra junto a Represa e Córrego de São Pedro!!** O Art. 10º ressalta **que é obrigatória** adoção de medidas de proteção de todos os corpos d'água passíveis de serem impactados pela atividade de

movimentação de terra, as quais deverão ser detalhadas no RCA/PCA.

A **EMPA S/A** lembrou-se da DN 17/03, mas esqueceu de explicitar suas exigências no PCA/RCA e a **AGENDA JF** se esqueceu de cobrá-la, **s.m.j!** Caso ocorra o cumprimento da legislação as licenças ambientais seriam inviabilizadas.

Após todas as denúncias e questionamentos sobre os documentos ambientais que sustentam as licenças do empreendimento. Na tentativa de justificar o injustificável em 06/08/2010 os técnicos ocupantes de cargo de confiança, da AGENDA JF compareceram ao local do empreendimento para realizar uma vistoria como intuito de averiguar a conformidade da implantação da Rodovia BR 440 face a LP+LI nº 27/2009 no tocante às áreas legalmente protegidas, em especial a calha do Córrego São Pedro e a Represa de São Pedro, como era esperado, na referida vistoria **sequer fizeram a medida da distância da lâmina d`água a linha de off-set da rodovia** e ainda fizeram afirmação que conflitante com documentos que estão dentro do processo.

Relatório da Vistoria em 06/08/2010 - **BR 440 (ligação BR-040 à BR-267) responsáveis técnicos** José Mauro Barino (Chefe do DEAPREN), Luiz A. C. Venâncio (Chefe do DFA e Solange Cabral Lopes (Chefe do DLA), 4º§ pág.5:

*Informamos que o monitoramento realizado na Represa de São Pedro pela Cesama contempla os laudos físico-químico solicitados na condicionante nº 15. As cópias dos laudos realizados **mensalmente no período de janeiro de 2009 a julho de 2010** foram anexadas ao processo ambiental.*

Em 25 de agosto de 2009 na 18ª Reunião Extraordinária Conjunta da Câmara de Atividades de Infra-estrutura e Saneamento – CAIS e da Câmara de Proteção aos Recursos Naturais e à Biodiversidade – CPRNB do COMDEMA foi aprovada a Licença Prévia – LP e da Licença de Instalação – LI, para atividade de movimentação de terra, para o empreendimento: Rodovia BR 440 (ligação BR040 à BR 267), aprovou a licença ambiental com condicionantes.

Dentre as condicionantes transcrevo a condicionante 15:

15	Apresentação de laudos físico-químico com coletas de amostras na Represa de São Pedro, em conformidade com a DN COPAM/CERH nº 1, de 05 de maio de 2008.	Antes do início das obras e semestralmente após o início.
----	---	---

Veja que na Ata da 18ª Reunião Extraordinária Conjunta da Câmara de Atividades de Infra-estrutura e Saneamento – CAIS e da Câmara de Proteção aos Recursos Naturais e à Biodiversidade – CPRNB do COMDEMA, linhas 96 a 101, consta inclusive a anuência da CESAMA para realizar as análises.

O Conselheiro Jorge Macedo **sugeriu diminuir o prazo de cumprimento da condicionante nº 15 para 30 dias**, cujo teor se refere: “*Apresentação de laudos físico-químico com coletas de amostras na Represa de São Pedro, em conformidade com a DN COPAM/CERH nº 01, de 05 de maio de 2008*”. A Conselheira Presidente **solicitou anuência do representante da CESAMA pela viabilidade de alteração da condicionante** citada, o que foi acordado pelo Conselheiro Marcelo Amaral, que ainda prestou outros esclarecimentos. (grifo nosso)

Os documentos, apresentados a seguir, tratam do mesmo assunto (monitoramento da qualidade de água represa São Pedro) dentro Processo ambiental 02781/2009 Rodovia BR 440 - (ligação BR 040 à BR 267).

**O Memorando nº 051/2009 – DP/CESAMA datado de 14 de julho de 2009, (fls. 1232)**

b) .....Para tanto uma monitoração inicial de referência seria importante no sentido de determinar o grau de contribuição à época das obras.



**O Parecer Técnico, datado de 27/07/2009, emitido pela Sra. Solange Cabral Lopes (Chefe do Depto. de Licenc. Ambiental) juntado pela PJF, na sua contestação junto ao Processo nº 6848-32-2010.4.01.3801, em fls. 1226:**

A obra a ser realizada nas margens da represa deverá ser dotada de medidas necessárias para conter o assoreamento oriundo da intervenção e de outros carregamentos que se originem após a implantação, face à nova drenagem.

**A CESAMA sugere uma monitoração inicial de referência no sentido de determinar o grau de contribuição à época das obras.** (grifo nosso)

É muito estranho que laudos somente aparecem no processo após os questionamentos!! E o mais importante **não foram sequer cobrados pela AGENDA JF**, esqueceu-se novamente???

E chama ainda atenção que no dia **20/01/2010** foi realizada uma vistoria e verificação de condicionantes pelas Engenheiras Maria Cristina da Gama Fernandes (CREA ES 004738/D) e Engenheira Vania Barbosa Vieira (CREA 31.797/D) em seu Relatório de Monitoramento de Condicionantes no item 15, **não consta a entrega de nenhum laudo físico-químico!!**

Uma nova contradição aparece, na pág.111, do processo administrativo 2781/2009, na data de 01/03/2010 **existe a solicitação de devolução do processo com urgência para monitoramento de condicionante e fiscalização do empreendimento.** Novamente em **15/03/2010** (pág.111 – verso), a Sra. Maria Magaly (Supervisora de Monitoramento de Atividades Licenciadas) **solicita a devolução com urgência do processo para dar prosseguimento ao despacho de pág. 111.**

É muito surpreendente que esses laudos somente agora se juntam no processo, quase um ano após o empreendimento ser licenciado!!! A CESAMA na época concordou **em fazer a avaliação** e agora aparecem laudos prontos, a licença foi aprovada em **25/08/2009**, mas a CESAMA já havia preparado os laudos desde **Janeiro de 2009!!!**

Quem lê toda essa história pode pensar que os técnicos do órgão ambiental não sabiam de que o RCA, PCA e PTRF não eram do empreendimento. Vejam a próxima informação.

No **Processo nº 6848-32-2010.4.01.3801** em **fls. 1213**, encontra-se um **ofício** encaminhado ao DEAPREN datado de 07/08/2009 devidamente assinado pela Sra. Solange Cabral Lopes (Chefe do Depto. de licenciamento Ambiental), do qual transcrevo o 1º § “*ipsis litteris*”:

“A documentação anexada às fls. 237 e 253 **não corresponde aos estudos técnicos sobre alternativa locacional para o traçado da “Via São Pedro**, porém esclarecem e justificam tecnicamente.” (grifo nosso)

Este documento comprova de modo inequívoco, s.m.j., que em **07/08/2009** a AGENDA/JF e o corpo técnico já **tinham conhecimento** de que existiam **não conformidades e problemas com os documentos ambientais.**

Veja a afirmação da Dissertação de Mestrado defendida por SOUZA (2008), sobre o sedimento da Represa de São Pedro:

*Portanto, regiões que delimitam rodovias de grande fluxo de veículos como a BR040 estarão mais susceptíveis a contaminação por poluentes oriundos da pirólise de combustíveis. De acordo com a literatura, há uma tendência para diminuição da concentração de HPA's a medida que os pontos de coleta se distanciam da rodovia. Conforme os autores, a relação estatística encontrada diz respeito a distância, demonstrando-se independente de propriedades físico-químicas dos compostos [BROWN, PEAK (2005), AZEVEDO, et al. (2004), CREPINEAU, et al. (2003), BRIS, et al. (1999) apud SOUZA, 2008]. A forma que os HPAs chegam até as matrizes é pela deposição do material particulado contaminado do ar sobre a superfície da água e por consequência contribui com a contaminação da colula d'água e do sedimento [GUINAM, et al. (2001) apud SOUZA, 2008].*

A Dissertação de Mestrado defendida por SOUZA (2008), coletou amostras justamente do sedimento da Represa de São Pedro e de 3 amostras de solo periférico à Rodovia BR040, também próxima à represa. Os resultados das amostras de sedimento apresentaram em sua maioria valores abaixo do limite de detecção, estabelecido em  $\mu\text{g.g}^{-1}$  em peso seco. Os limites de detecção variaram entre 0,004 e 0,006 enquanto os valores limites de quantificação, também expressos em  $\mu\text{g.g}^{-1}$  em peso seco, variaram de 0,013 a 0,020. A única amostra que apresentou resultado dentro do limite de quantificação, foi a amostra 11, que apresentou fenantreno na concentração de  $0,019 \mu\text{g.g}^{-1}$  em peso seco, valor esse abaixo do valor respectivo do Probable Effect Levels (PEL) recomendado por Canadian Environmental Quality Guidelines for the Protection of Aquatic Life.

Já a amostra de solo colhida a 10 metros da BR040, apresentou maiores concentrações para compostos como fenantreno ( $0,024 \mu\text{g.g}^{-1}$  em peso seco), fluoranteno (0,027) e pireno quantificados (0,040) e essa contaminação é devido à proximidade da fonte de emissão (SOUZA, 2008).

Atualmente os sedimentos da Represa de São Pedro **são considerados livre de HPAs**. Logo, com a rodovia BR440 tão próxima da superfície da água da Represa de São Pedro sem nenhuma dúvida o manancial será contaminado por HPAs, em curto prazo de tempo.

Em função de todas as não conformidades surgem várias perguntas, não **respondidas até a edição desse livro**:

- 1) Qual motivo de não se solicitar a época novos documentos ambientais?
- 2) Qual motivo de não se conferir toda a documentação ambiental??
- 3) Como se indica a aprovação de uma licença ambiental para um empreendimento cujos documentos ambientais não correspondem ao local do empreendimento???
- 4) Como se indica a emissão de uma licença ambiental para um empreendimento cujo o inventário de espécies teria tido início, em 1978 e foram concluídos em 1989, **antes do início da elaboração do projeto da Via São Pedro!** De onde teria sido este inventário de espécies da fauna brasileira

iniciado há mais de 25 anos pelos técnicos da UFMG e indicado como sendo da área da BR440?

5) **Como se considera a legalidade de uma licença ambiental para um empreendimento cujos documentos ambientais não correspondem ao local do empreendimento???** Por exemplo, que nesses documentos ambientais não constam a Represa e Córrego de São Pedro!!!!

6) **Como se considera a legalidade de uma licença ambiental para um empreendimento cujos documentos ambientais afirmam:**

*“No setor pecuário expande-se em toda região a suinocultura, uma das mais tecnificadas e produtivas do país. Na indústria agrícola, destaca-se a destilaria do álcool. Igualmente, algumas lavouras comerciais merecem especial destaque como a do café, sobretudo nos municípios do leste”.*(fls.1130)

**A cidade Juiz de Fora e o bairro onde se localiza o empreendimento nunca teve expansão de suinocultura tecnificada, ou destaque em destilaria de álcool e nem alta produção de café!! E mais o empreendimento BR440 é somente dentro de Juiz de Fora e não vai alcançar os municípios do Leste!!!!**

7) **Como se considera a legalidade de uma licença ambiental para um empreendimento cujos documentos ambientais que a sustentam, apenas numa avaliação rápida da Fauna (peixes e répteis) nota-se que as espécies indicadas não correspondem a área do empreendimento, por exemplo, como cobra que somente existe no Estado Amazonas e peixe que somente se encontra no Estado do Rio de Janeiro!!**

8) **É válido (é legal) dentro do “Direito Ambiental”, apresentar estudos ambientais de outro empreendimento para sustentar a licença ambiental de um empreendimento dentro de Juiz de Fora???**

9) **Qual a justificativa legal para emitir parecer jurídico indicando a aprovação das licenças ambientais apesar dos estudos ambientais apresentados (RCA e PCA) não contemplaram o empreendimento a ser licenciado??**

10) **qual o motivo do Depto. Jurídico da AGENDA/JF não ter solicitado outros estudos ambientais que sustentassem o empreendimento a ser licenciado no caso a BR440???**