

**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS  
RENOVÁVEIS - IBAMA**



**SUPERINTENDÊNCIA DO ESTADO DO AMAZONAS - SUPES  
DIVISÃO TÉCNICA - DITEC**



**RELATÓRIO DE VISTORIA**

<b>1. Nº DA ORDEM DE FISCALIZAÇÃO</b> AM 08585	<b>2. NOME DA OPERAÇÃO</b> VISTORIA EM TRECHO DA BR 319	<b>3. NOME E CÓDIGO DA UNIDADE</b> SUPES/AM
---	--	--

**4. OBJETIVO DA OPERAÇÃO**  
Realizar vistoria a fim de verificar a regularidade ambiental de obras de manutenção/conservação da rodovia BR 319.

**5. DADOS DOS RESPONSÁVEIS PELA VISTORIA.**

<b>5.1. NOME</b> LUIZETE MARIA DA SILVA MAIA	<b>5.2. FUNÇÃO</b> CHEFE DE EQUIPE	<b>5.3. Nº DA MATRÍCULA</b> SIAPE : 11513264
---	---------------------------------------	---

**6. EQUIPE:**

**IBAMA**

- LUIZETE MARIA DA SILVA MAIA – ANALISTA AMBIENTAL/IBAMA/SUPES-AM;
- FRANCISCO CORREA DE SOUZA - ANALISTA AMBIENTAL/IBAMA/SUPES-AM;
- JULIANA DOS SANTOS SENA- AGENTE AMBIENTAL FEDERAL/IBAMA/SUPES-AM
- JOÃO GUILHERME DA SILVA MACHADO - AGENTE AMBIENTAL FEDERAL/IBAMA/SUPES-AM

**7. HISTÓRICO DA AÇÃO**

Em cumprimento a Ordem de Fiscalização AM 08585 a equipe anteriormente identificada, esteve em campo, ao longo da BR 319, no período de 19 a 22/08/2015.

Como se tem conhecimento, o deslocamento terrestre, é o principal meio de transporte entre média e longa distâncias, se mostrando como de utilidade indescritível para as economias, sociedades e indivíduos. A BR 319, da mesma forma, tem importância primordial para o deslocamento de cargas e pessoas entre os municípios de Manaus/AM e Porto Velho/RO, e demais regiões.

Segundo dados constantes no processo nº 02001.006868/2005-95, em especial no PARECER Nº 078/2009 – COTRA/DILIC/IBAMA, que analisou a viabilidade ambiental das obras de pavimentação/reconstrução da Rodovia BR 319, no trecho entre os km's 250 a 655,70, com 405,7 km de extensão no Amazonas, a BR 319 possui trechos que apresentam situações bem distintas entre si.



**EM BRANCO**

Devido a este fato, a rodovia, para fim de estudos ambientais, ficou assim dividida até a presente data.

MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO E RESTAURAÇÃO		KM INICIAL	KM FINAL
SEGMENTO A	CIDADE DE MANAUS-TRAVESSIA RIO TUPANÃ	0,00	177,80
SEGMENTO B	ENTRONCAMENTO BR 230 – INÍCIO TRAV. RIO MADEIRA	655,7	877,4
AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE (PAVIMENTAÇÃO/RECONSTRUÇÃO)		KM INICIAL	KM FINAL
SEGMENTO C	TRAVESSIA RIO TUPANÃ – FIM DAS OBRAS	177,8	250,00
TRECHO CENTRAL	COM DEMANDA DE EIA/RIMA	250,00	655,70

O TRECHO CENTRAL, com 405,7 km de extensão, devido à situação em que vinha se apresentando, com apenas resquício do asfalto original, sistema de drenagem comprometido, necessidade de execução/recuperação de mais de uma centena de pontes, de construção e reconstrução de bueiros, e de atividade de jazidas de empréstimo de material para a construção da estrada, de identificação de áreas de bota fora de material excedente da obra, local para construção de canteiro de obras, etc, vem se mantendo em compasso de espera da conclusão de seu EIA/RIMA por parte do DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Estradas, a para sua avaliação definitiva pelo IBAMA, órgão responsável pelo seu licenciamento ambiental, como estabelece a LC 140, de 08/12/2011.

Neste contexto, a equipe anteriormente identificada, realizou a vistoria ao longo da rodovia BR 319, entre Manaus/AM e o município de Humaitá/AM, com especial atenção aos 405,7 km identificado como TRECHO CENTRAL.

## 8. DA VISTORIA

Primeiramente a equipe se deslocou ao final do trecho a ser vistoriado, chegando ao município de Humaitá, de onde iniciou seu retorno para Manaus, e ao longo da vistoria foram identificadas e registradas diversas situações cujos dados coletados serão aqui abordados.

Inicialmente verificamos que o DNIT contratou algumas empresas para realizar obras ao longo da BR. Tanto na parte dos SEGMENTOS A, B e C quanto no TRECHO CENTRAL.

As empresas contratadas pelo DNIT, por sua vez, contrataram outras empresas para realizar diversos serviços.

Das empresas diretamente contratadas pelo DNIT, identificamos a TESCON ENGENHARIA LTDA (TESCON), CNPJ 39.785.563/0001-78, com endereço: SCRN 708/709, Bloco B 43, Sala 101 a 105, Asa Norte, Brasília/DF, CPE: 70741-620 e a CMM - Construtora Meirelles Mascarenhas LTDA (CMM), CNPJ 03.477.793/0001-22, com endereço à Rodovia PA, 287, km 92, Zona suburbana, Redenção/PA, CEP: 68.551-000.



EM BRANCO



A TESCON teria subcontratado a empresa AGO Engenharia (AGO) para administrar serviços em execução ao longo de aproximadamente 160 km.

Por sua vez, a CMM, segundo nos foi informado no momento da vistoria, subcontratou a empresa IPÊ Construtora (IPÊ) para construir obras de artes correntes. Que a Ipê inicialmente construiria mais de 100 bueiros mas que já se falava que este número havia reduzido para menos de cem por falta de recursos financeiros.

Para execução dos serviços na rodovia, nos deparamos com mais de 82 (oitenta e duas) máquinas e equipamentos, dentre elas constavam: pá carregadeiras, motoniveladoras, caminhões toreiro (caminhão adaptado para transporte de madeira em tora), rolos pé de carneiro, caminhões, caminhões-pipa, tratores de esteira, retroscavadeiras, trator tipo girico com arado, caminhão de combustível, máquinas escavadeiras tipo PC 320, PC 200, PC 160 E PC 2015 e, ainda, um cavalo mecânico.

#### EQUIPAMENTOS/MAQUINÁRIOS A SERVIÇO DA BR 319



Vários rolos pé de carneiro em uso na estrada



Máquina em uso a serviço do DNIT na estrada



Caminhão a serviço da rodovia



Máquina e equipamentos em uso a serviço da rodovia

EM BRANCO



Máquina em operação da estrada



Máquinas em uso operação na estrada

Dos serviços em execução identificamos que os mesmos se encontram em diversos estágios, desde serviços de terraplenagem com cortes e aterros, até a execução da pista de rolamento que, segundo informação colhida no momento da vistoria, contempla sua execução final em uma composição de solo/cimento na proporção de 28 sacos de cimento para cada 20 metros de pista executado. Vale registrar que foi insinuado por trabalhadores que esta proporção estaria sendo desrespeitada, onde as construtoras usualmente adotam a proporção de 10 sacos de cimento para cada 20 metros de pista executado. Dos serviços contratados pelo DNIT não envolve o pavimento em asfalto mas sim a terraplenagem e o pavimento em solo/cimento, segundo informações colhidas ao longo da vistoria.

É visível ainda que houve supressão de uma grande área de vegetação ao longo da estrada, considerando que o TRECHO CENTRAL, os 405,7km passivo de EIA/RIMA, se apresentava com a vegetação em avançado estágio de regeneração, onde era comum se avistar a pista com a largura média de 5 metros, e os serviços atuais em execução abrangem a largura que varia de 12 (doze) a mais de 18 (dezoito) metros de largura.



Estrada antes da intervenção, com largura aproximada de 5 metros.



Execução da pista com largura variando de 12 a 18,6m.

EM BRANCO

EM BRANCO



Serviços em execução com largura da pista atingindo 18,6m.



Serviços em execução com largura da pista atingindo 18,6m.

Outra situação presenciada disse respeito à importação de material (solo) para a execução da estrada cuja procedência não se soube identificar e ainda o bota-fora do material excedente que geralmente é depositado ali mesmo, na lateral da faixa de domínio da rodovia.

Especificamente para os SEGMENTOS vistoriados, temos a relatar:

a) Saindo de Humaitá, seguindo até o entroncamento com a BR 230, (trecho coincidente da BR 319 com a BR 230), uma fração do trecho identificado como SEGMENTO B, se observou que a rodovia passou por serviços de melhoramentos recentemente, incluindo sua sinalização. Este trecho faz parte de TAC firmado entre o IBAMA e DNIT.

~ + TC de 22/12/14

Este SEGMENTO se apresenta em bom estado de conservação/manutenção.



Trecho da rodovia com recuperação executada recentemente, onde se avista a sinalização das pistas.

EM BRANCO

EM BRANCO

b) vistoria a partir do entroncamento da BR 319 com BR 230, TRECHO CENTRAL, submetido ao EIA/RIMA, onde se observou vários serviços em execução como descrito a seguir:

No entroncamento da BR 230 com a BR 319, foi identificada uma placa de obras do Governo Federal (coordenadas geográficas: 07° 16' 26,8" S e 63° 05' 42,5" W) que trata a respeito da execução dos serviços de conservação/manutenção BR 319 – Igarapé Veloso/Entroncamento BR 230 – Extensão: 142,6 km. A obra tem orçamento de R\$ 9.791.978,72, com data de início dos trabalhos em 08/08/2013 e finalização até 08/08/2015.



Placa de identificação da Obra

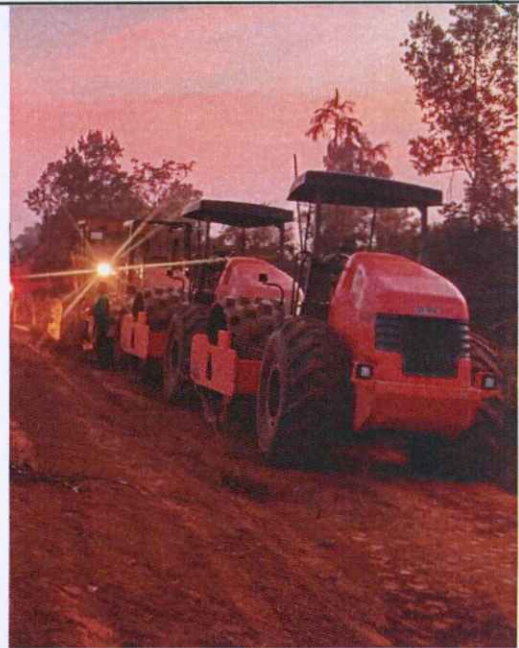
Pelo que foi informado durante as entrevistas realizadas com os trabalhadores que estavam executando a obra, existem empresas que foram contratadas pela Tescon Engenharia Ltda para a execução de alguns serviços, sendo identificado que a empresa AGO Engenharia de Obras estava executando os serviços de manutenção e reparos da estrada no trecho entre o entroncamento da BR-230/BR-319 até a Vila de Realidade (coordenadas geográficas: 06° 58' 46,6" S e 63° 05' 49,1" W).

Durante o trajeto percorrido pela equipe do Ibama, foi possível observar que neste trecho a empresa executou atividade de tapa buracos, com a reposição de solo (principalmente nas áreas laterais da estrada) e sua compactação, sendo observado pontos com resquícios de asfalto.

Também foi identificada a presença de diversas máquinas utilizadas na manutenção da estrada, tais como PC 200, PC 160, PC 320, PC 160, PC 215, Pá Carregadeira, Rolo Pé de Carneiro, Caminhões, e outros.

EM BRANCO

EM BRANCO



Trecho que passou por manutenção e que apresenta resquícios de asfalto

Máquinas utilizadas na execução da obra

Foi realizada a medição da pista central e do acostamento da estrada, sendo identificado que nas coordenadas geográficas  $07^{\circ} 16' 26,8''$  S e  $63^{\circ} 05' 42,5''$  W a mesma possui 12 m de largura (leito regular e acostamento).



Conferência da largura da estrada.

Nas coordenadas geográficas  $06^{\circ} 34' 11,2''$  S e  $62^{\circ} 57' 03,0''$  W foi localizada uma jazida de empréstimo, que estava distante aproximadamente 1.750 m do leito da rodovia. Ao solicitar a licença ambiental da área onde os trabalhadores estavam fazendo a extração do material utilizado na reparação da rodovia, fomos informados que não existia qualquer Licença ou Autorização no local e que naquele momento não estava presente a pessoa responsável que soubesse informar sobre a existência de tal licença, que a mesma poderia estar no escritório da empresa em Humaitá/AM.

EM BRANCO



#### Jazida de empréstimo

Nas coordenadas geográficas  $06^{\circ} 34' 06,41''$  S e  $62^{\circ} 56' 49,05''$  W a equipe passou por uma ponte que estava danificada e por este motivo, foi construído um acesso lateral, onde parte do curso d'água foi aterrado, conforme pode ser observado na figura abaixo. Foi realizada uma avaliação visual do curso d'água, sendo identificado que o mesmo está seriamente obstruído, uma vez que não foi observada a passagem da água de um lado para o outro do acesso construído, também é possível observar que a água está parada e densa, situação provocada pela acumulo de solo depositado no leito do igarapé.



EM BRANCO

EM BRANCO



Curso d'água obstruído

Alguns metros à frente deste ponto foi localizado um bueiro, que foi construído com a finalidade de promover a passagem do curso da água anteriormente citada, entretanto, se observa que até o momento da vistoria não foi realizada qualquer atividade relacionada a contenção do solo solto depositado nas laterais, que visivelmente está sendo carreado para o fundo do leito do igarapé.



Curso d'água vistoriado

EM BRANCO

EM BRANCO

Nas coordenadas geográficas 06° 32' 55,75" S e 62° 56' 39,47" W foi identificada outra jazida de empréstimo utilizada pela empresa Tescon na manutenção da rodovia (identificada como estaca E1243). Esta jazida está localizada na área lindeira da rodovia e possui um curso d' água entre os dois pontos em que o material foi retirado. Conversamos com o caseiro da propriedade, que informou que a empresa extraiu o material e não fez qualquer reparo na área. Durante a vistoria, foi possível observar que uma parte do material que se encontra solto está carreando para o curso d' água existente ali próximo.



**Jazida**

Nas coordenadas geográficas 06° 21' 59,6" S e 62° 48' 12,4" W foi realizada nova medição da estrada, sendo identificado que neste ponto a mesma possui 13,60 m de largura (incluindo o leito regular da estrada junto com a margem da rodovia). E ainda que neste ponto já foram executados os serviços na estrada, incluindo as atividades de cobertura com o material coletado nas jazidas de empréstimo e a compactação do solo.

Nas coordenadas geográficas 06° 13' 02,3" S e 62° 40' 34,7" W, foi localizada uma base de apoio (alojamentos) da empresa Ipê Construtora, que foi contratada pela empresa CMM para realizar a construção de bueiros em dois trechos da rodovia, cada um de aproximadamente 80 km, sendo um trecho a partir do entroncamento da BR 319/BR 230 até a ponte do rio Piquiá e o segundo trecho a partir da ponte do rio Piquiá até o entroncamento da BR 319/M 364 (estrada de Manicoré).



EM BRANCO





Serviço realizado na estrada



Alojamento da empresa Ipê Construtora

Nas coordenadas geográficas 06° 09' 08,7" S e 62° 36' 55,8 W foi localizado outro bueiro construído, sendo observado que o curso d' água foi totalmente aterrado e que a empresa não adotou providencias no sentido de minimizar os efeitos do dano local provocado, uma vez que parte do material depositado nas margens do curso d' água estão sendo carreados para o seu leito e atingindo inclusive a mata ripária. Aparentemente o serviço executado provocou a estagnação do curso d' água a montante do ponto de interseção.



Área vistoriada

Nas coordenadas geográficas 06° 07' 18,4" S e 62° 35' 23,5" W foi localizado um bueiro que foi

EM BRANCO

construído em uma área seca, **entretanto**, foi identificado que se trata de um curso d' água obstruído, conforme se observa na figura abaixo.



Ponto vistoriado

Nas coordenadas geográficas 06° 06' 53,0" S e 62° 35' 01,9" W foi localizado um bueiro em construção (estava em fase de concretagem de sua base), onde a execução da obra estava sendo realizada por funcionários da Construtora Zequimlima Ltda ME a serviço da empresa CMM.

Durante a vistoria foi possível observar que não havia água no local de construção do bueiro, sendo identificado que a empresa estava usando bomba de sucção para conseguir água para preparar o concreto. Foi observado que possivelmente se tratava de um curso d' água intermitente, com seu leito aterrado e que parte da vegetação ciliar foi suprimida com a passagem das máquinas no momento da preparação do solo para receber a estrutura do bueiro.



Ponto da vistoria

Nas coordenadas geográficas 06° 06' 30,1" S e 62° 34' 42,9" W foi identificada uma ponte que passou por manutenção recentemente. Como pode ser observado na figura abaixo a empresa que executou os serviços não adotou qualquer medida preventiva a fim de evitar que o material depositado nas cabeceias da ponte fossem carreados para o leito do igarapé, podendo provocar o **assoreamento** do curso d' água. Também foi possível identificar a presença de resíduo vegetal proveniente da regeneração natural que foi suprimido e se encontra revolvido com o solo.

EM BRANCO

EM BRANCO



Área vistoriada

Nas coordenadas geográficas  $06^{\circ} 06' 11,2''$  S e  $62^{\circ} 34' 27,0''$  W encontramos o alojamento da empresa Construtora Zequimlima Ltda ME.

Nas coordenadas geográficas  $06^{\circ} 05' 00,3''$  S e  $62^{\circ} 33' 38,0''$  W foi identificada uma ponte que estava interdita e por tal motivo foi construído um desvio lateral para manter o fluxo da rodovia. Conforme observado nas demais intervenções envolvendo o ponto de interseção da rodovia com o curso d'água, foi possível identificar que não foram adotados os devidos cuidados quanto a preservação do curso d'água no sentido de evitar que o material utilizado na construção do acesso seja depositado no fundo do leito do igarapé quando do período de precipitação de chuva.



Área vistoriada

EM BRANCO

EM BRANCO

Nas coordenadas geográficas 06° 01' 01,3" S e 62° 31' 9,9" W foi identificada outra ponte que estava interditada, sendo construído um desvio lateral para manter o fluxo da rodovia.

Conforme foi observado nas demais intervenções envolvendo o ponto de interseção da rodovia com o curso d' água, identificamos que não foram adotados os devidos cuidados quanto a preservação do curso d' água no sentido de evitar que o material utilizado na construção do acesso seja carreado com a chuva e depositado no fundo do leito do igarapé. Ressaltamos que não tem como garantir que os serviços identificados tenham sido executados em período recente.



Ponto vistoriado

Nas coordenadas geográficas 05° 57' 49,9" S e 62° 28' 56,5" W foi identificada uma ponte que estava interditada, sendo construído um desvio lateral para manter o fluxo da rodovia.

Conforme foi observado na intervenção envolvendo o ponto de interseção da rodovia com o curso d' água, identificamos que não foram adotados os devidos cuidados quanto a preservação do curso d' água no sentido de evitar que o material utilizado na construção do acesso seja carreado com a chuva e depositado no fundo do leito do igarapé. Da mesma forma, ressaltamos que não tem como garantir que os serviços identificados tenham sido executados em período recente, no entanto, é evidente a necessidade de fazer a recuperação da área para minimizar o dano ambiental causado.



Área vistoriada

EM BRANCO

EM BRANCO

Foi realizada nova medição na largura da estrada nas coordenadas geográficas 05° 48' 11,4" S e 62° 19' 18,3" W e 05° 37' 54,0" S e 62° 12' 40,2" W sendo identificado que a largura média neste trecho foi de 18,6 m, considerando o leito trafegável e as margens da estrada.

Nas coordenadas geográficas 05° 36' 43,5" S e 62° 11' 57,0" W foi identificado que o canteiro de obras da empresa CMM ainda estava sendo instalado. Observamos ainda que no momento da vistoria estavam executando serviços de construções na rodovia que se estendia até as coordenadas geográficas 05° 35' 42,4" S e 62° 11' 17,7" W, restando um trecho de aproximadamente 85 km de extensão que permaneciam sem qualquer atividade de construção.



Pontos vistoriados

Deduzimos que os serviços em execução na rodovia (considerando o trecho de 320 km) envolveu o mínimo de 7 (sete) metros de supressão de vegetação ao longo de suas margens.

Observando o trecho que ainda não passou por este procedimento, foi possível notar a presença de espécies herbáceas, arbustivas e arbóreas estabelecidas ao longo da margem da estrada.

Nas coordenadas geográficas 05° 03' 26,6" S e 61° 39' 24,7" W foi identificado outro trecho onde estão sendo executados os serviços de construções na rodovia sob responsabilidade da empresa Tescon Engenharia Ltda.

Conforme informado nas placas que tratam a respeito da execução da obra, a empresa Tescon é responsável pela Execução dos serviços de manutenção (conservação/recuperação) de pontes de madeira na rodovia BR-319 e também é responsável pela Execução dos serviços de manutenção (conservação/recuperação) na rodovia BR-319 – Igapó Açu até o entroncamento da BR-174(B)/AM-364.

EM BRANCO

EM BRANCO



Placas de identificação da obra

Nas coordenadas geográficas 04° 57' 43,2" S e 61° 33' 04,4 W" está localizado o acampamento da empresa Tescon.

Nas coordenadas geográficas 04° 57' 25,4" S e 61° 32' 56,9 W" foi realizada a conferência da largura da estrada em que os serviços ainda estão sendo executados, sendo identificado que a pista de rolamento possui 6 (seis) metros de largura e as margens (acostamento) possuem 4,50 e 5,30 metros de largura. Ainda neste trecho, foi observado que as margens não estão no mesmo nível da pista de rolamento, sendo mensurado uma diferença de 1,30 m de altura a ser aterrada em um dos lados e 0,60 m de altura de aterro no outro lado.

Ao longo da estrada foram visualizados bueiro com tubos paralelo, nas coordenadas geográficas 04° 55' 28,3" S e 61° 30' 06,8 e 04° 55' 20,1" S e 61° 29' 55,6 W, não sendo observada a passagem de água por eles, entretanto, foi observado que os mesmos estavam próximos de áreas alagadas.



Pontos vistoriados

Nas coordenadas geográficas 04° 45' 22,6" S e 61° 18' 46,2 W foi identificada uma jazida de empréstimo localizada na faixa de domínio da estrada, sendo observado ainda que houve supressão de vegetação, entretanto, não foi visualizado os restos da vegetação.

EM BRANCO



Jazida

Nas coordenadas geográficas 04° 43' 52,4" S e 61° 18' 02,1 W está localizado o canteiro de obras da empresa Tescon, sendo identificado que neste local estava sendo armazenada toda a madeira que será utilizada na reforma das pontes. Considerando que a equipe não dispunha de tempo para efetuar a medição da madeira peça por peça, pois os lotes apresentavam peças de diferentes tamanhos (tanto no comprimento quanto na largura e espessura da peça), optou-se por medir algumas peças e obter a média das suas dimensões (largura x espessura x comprimento), resultando que a empresa possuía em depósito **272,60 m<sup>3</sup>** de madeira serrada (classificada como bloco, quadrado ou filé).



Pátio da empresa Tescon

EM BRANCO

Ao consultar o módulo do sistema DOF, foi observado que a empresa Tescon não possui pátio homologado no local onde a madeira está depositada, sendo ainda identificado que existe apenas um pátio que foi cadastrado pela empresa em 23/10/2013 para funcionar no KM 250, BR-319, Borba/AM (coordenadas: 04° 39' 07,8" S e 61° 15' 51,4" W) no qual nunca recebeu madeira (uma vez que não foi homologado pelo OEMA).

**b.2) Das vistorias nos canteiros de obra/alojamentos temos que:**

**b.2.1) Alojamento da Ipê Construtora, que se diz contratada da CMM, e está instalada às coordenadas geográficas 06° 13' 02,3" S e 62° 40' 34,7" W:**

A sede da IPÊ Construtora, CNPJ 06.102.384/0001-30, está localizada à Av: Boa Sorte, s/n°, Centro, Pau Darco/PA, CEP 68545-000 e tem como representante/procurador Cloves Tempone Barreto, CPF 572.889.412-72.



Alojamento de trabalhadores



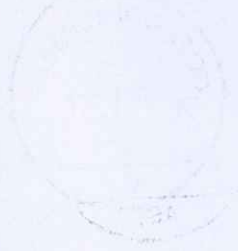
Vista interna do alojamento



Gerador com óleo vazando para o solo



Banheiros e sanitários



EM BRANCO





Efluentes lançados diretamente no solo



Armazenamento de combustível em vasilhames plásticos

O alojamento foi construído há mais ou menos 60 dias, aloja em torno de 17 (dezesete) pessoas, e está instalado dentro da propriedade do Catarinos (imigrantes do sul do país que ali se estabeleceram há muitos anos).

Nos foi informado que a alimentação dos trabalhadores é preparada no próprio alojamento e levada às frentes de trabalho em marmitex.

No alojamento e frentes de serviços não existem e nunca existiu banheiros químicos.

O alojamento é construído em madeira e coberto com palha e lona plástica e com o mesmo tipo de lona plástica se fecha parte do ambiente. Existe em torno de 5 (cinco) camas do modelo beliche e algumas redes.

Para geração de energia são utilizados pequenos geradores, assentados diretamente sobre o terreno limpo de cujas máquinas escorre óleo/graxa que se mistura ao solo.

Ainda está em construção mas também em uso o local de banho (3) e sanitário (2) com vaso sem o assento, construídos em madeira e cercados por lona plástica, sem cobertura. Os dejetos/efluentes procedentes do sanitário e da cozinha são conduzidos por tubulação em PVC e lançados mais adiante no solo. Os efluentes gerados no banho são lançados diretamente no terreno.

O combustível é armazenado em grande vasilhames de plástico, sem nenhuma proteção.

Para quem se alimenta no alojamento, foi construída uma pequena área, em madeira coberto com palha onde foi construída uma mesa em tábua de madeira.

**b.2.2) alojamento da Construtora Zequimlima Ltda-ME**, CNPJ 05.802.666/0001-87, com endereço à Av. Nordestina, n. 1568, S. Cristóvão, Humaitá/AM, CEP 69800-000, subcontratada da CMM, localizada às coordenadas geográficas 06° 06' 00,1" S e 62° 34' 18,5" W.

EM BRANCO

ALOJAMENTO E COZINHA



Alojamento



Captação de água do lago



Poço de água potável (a céu aberto)



Poço que funciona como coletora de efluente líquido



Pequeno gerador e vasilhame de combustível



Uso de fogo para queima de resíduo

Instalado de forma improvisada, ao lado de uma lagoa, de onde se abastecem de água para banho. A água para consumo procede de um buraco aberto no chão.

Para a dormida dos trabalhadores, em torno de 8 (oito) pessoas, é utilizado um ônibus.

A comida é feita em uma cozinha construída em madeira e coberta em telha tipo brasilit cujo piso é em terra batida. Solicitamos a comprovação da procedência da compra dos alimentos mas não havia nenhum documento ou nota fiscal para comprovar sua procedência.

Os vasilhames de combustível estão lançados diretamente sobre o solo.

EM BRANCO

Segundo informações local, o engenheiro que acompanha a execução dos serviços pelo DNIT, se chama Leonardo.

### b.2.3) alojamento de trabalhadores da Tescon.

O alojamento, que está às coordenadas geográficas 04° 57' 43,2" S e 61° 33' 04,4" W, é improvisado, embora os trabalhadores o utilizem há mais de 20 (vinte) dias, possui cobertura em lona plástica e é aberto nas laterais. Não possui sanitário tampouco banheiros.

#### ALOJAMENTO E COZINHA



Visão geral do alojamento



Armazenamento de combustível a céu aberto



Visão da área do alojamento



Visão interna do alojamento mostrando mantimentos e roupas estendidas.



Água coletada no igarapé e depositada no freezer para consumo dos trabalhadores.



Motosserras mantidas no alojamento.



EM BRANCO

EM BRANCO



Os trabalhadores dormem em redes e utilizam, para o consumo, água sem tratamento, coletada diretamente do igarapé.

Foi identificado o armazenamento de 4 (quatro) motosserras, sendo que destas, 3 (três) estavam adaptadas para uso com broca. Uma possui chassi de nº 364639366, STHIL MS 660 e estava com sabre e corrente. As demais não foi possível identificar o número do chassi, pois estavam adaptadas para uso como furadeira, são do modelo STHIL MS 381, STHILM MS 250 e STHIL MS 381.

Os vasilhames de combustível estavam depositados diretamente sobre o solo e sem proteção. Estava visível a impregnação de combustível na parte externa dos vasilhames.

c) no trecho do SEGMENTO A (CIDADE DE MANAUS-TRAVESSIA RIO TUPANÃ) e SEGMENTO C (TRAVESSIA RIO TUPANÃ – FIM DAS OBRAS), a estrada se encontra em diferentes estágios. Foram observados serviços em execução com trabalhadores laborando, ou serviços já executados, deles fazendo parte:

c.1) serviços de tapa buracos;

c.2) área onde recentemente foi executado serviço de terraplenagem e que aguarda a conclusão com o lançamento do pavimento em asfalto;

Nestes SEGMENTOS, se observou que embora houvesse serviço de manutenção em execução, a rodovia se apresenta precária, com a presença de inúmeros buracos na pista, sendo comum a ausência de meio-fio, área do acostamento sem asfalto, trechos sem nenhum acostamento, pista desmoronando restando um pequeno espaço para o veículo trafegar, dentre outros problemas.

SEGMENTO A (CIDADE DE MANAUS-TRAVESSIA RIO TUPANÃ) e SEGMENTO C  
(TRAVESSIA RIO TUPANÃ – FIM DAS OBRAS)



Presença de buracos na pista



Caminhões do DNIT para uso na BR

EM BRANCO

EM BRANCO



Na pista de rolamento se visualiza que foi executado o serviço de tapa buraco mas que tem acostamento precário



Pista de rolamento recentemente recapeada com asfalto mas sem acostamento

## 9. CONCLUSÃO

A rodovia federal, BR 319, localizada no interflúvio dos Rios Madeira e Purus, que liga o município de Manaus/AM à Porto Velho/RO, ao longo do seu percurso ultrapassa mais de 242 cursos d'água. Em sua grande maioria, 66,94% dos casos, são cursos d'água de primeira ordem, e isto comprova que a rodovia está bem próxima às suas nascentes. Este fato por si só, já querer especial cuidado quando da execução de serviços visando a sua restauração, manutenção ou conservação.

Na vistoria, se observou que os serviços em execução sob a responsabilidade do DNIT e suas contratadas, e destas com suas subcontratadas, desprezam as referências quanto às boas práticas indicadas quando da execução de serviços de engenharia, especialmente à legislação ambiental.

Esta abordagem se prende ao fato comprovado e anteriormente citado neste Relatório, se fazendo necessário que os executores dos serviços adotem providências **urgentes** visando se adequarem a legislação pertinente, em especial quanto ao que citamos a seguir:

a) ao longo da rodovia, não se identificou uma só placa sinalizando que equipes com máquinas e equipamentos estavam executando serviços no seu percurso, esta ausência de sinalização impõe insegurança aos seus usuários;

b) ao longo dos 320 km que estão executando serviços de engenharia, poucos caminhões-pipa foram identificados, não mais q 6 (seis), sendo comum ultrapassarmos longos trechos envoltos em poeira em suspensão, com visibilidade mínima, contrapondo com a boa prática de construção e ambiental que recomenda aspergir água quando da execução de serviços de terraplenagem, para impedir a suspensão dos materiais particulados e assim, se evitar o surgimento de doenças, destas fazendo parte problemas pulmonares, bem como, garantir a segurança no trânsito. Relevante citar ainda que, ao passarmos pelo distrito de Realidade, poucas casas foram avistadas em função da poeira em suspensão, ou da fumaça das queimadas praticadas naquela região. Uma senhora se aproximou de nossa viatura e pediu nossa intervenção visando melhorar o ar que respiram, impregnados de poluição;

EM BRANCO

- c) não identificamos em nenhum alojamento o fornecimento de água potável;
- d) é uma prática comum entre as empresas não oferecer banheiros/sanitários aos trabalhadores de campo;
- e) não foi possível identificar a procedência da proteína ingerida pelos trabalhadores, havendo suspeita da compra de animais silvestres que seriam abatidos por caçadores local;
- f) a acomodação dos trabalhadores é totalmente inadequada, improvisada, não respeitando suas necessidades físicas após um dia de trabalho;
- g) os cursos d'água interceptados pela rodovia, sofrem impactos negativos e, para minimizar estes impactos, se faz necessário executar programas visando suas recuperações, caso contrário, fatalmente deixarão de existir, comprometendo toda a bacia hidrográfica dos Rios Madeira e Purus dos quais são tributários;
- h) todas as jazidas necessitam de licenciamento ambiental, quer estejam na faixa de domínio da rodovia quer estejam em sua área limdeira. Não foi apresentado, até a presente data, nenhuma licença para exploração de cascalho/saibro para as áreas demonstradas nos mapas/imagem constantes neste Relatório;
- i) todos os resíduos gerados, efluentes líquidos, resíduos sólidos, necessitam ter destinação adequada, ambientalmente correta. Na vistoria foi comum se ver o desrespeito a estes preceitos;
- j) a vegetação suprimida ao longo dos serviços em execução, mesmo sendo vegetação secundária, carece de autorização. Não nos foi apresentado, até a presente data, nenhuma autorização para suprimir os estimados 200 ha de vegetação nem tampouco a comprovação de resgate e destinação de germoplasma;
- k) nenhum programa de afugentamento de fauna nos foi apresentado para as áreas que sofreram interferência, tampouco a destinação de fauna resgatada e/ou ferida;
- l) há necessidade do documento de comprovação da origem dos 272,60 m<sup>3</sup> de madeira serrada, identificadas no canteiro de obras da Tescon;
- m) se faz necessário comprovar a autorização de uso da água extraída dos mananciais próximos às obras;
- n) que todas as empresas comprovem seu registro junto ao Cadastro Técnico Federal;
- o) que seja apresentado o licenciamento ambiental para os serviços em execução ao longo do trecho

EM BRANCO



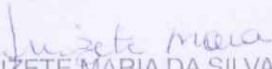
vistoriado por esta equipe.

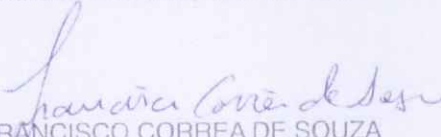
Por fim, recomendamos que este assunto seja encaminhado ao Ministério do Trabalho e Emprego, quanto às condições em que se encontram os trabalhadores das obras.

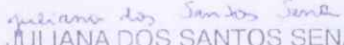
Que seja dado ciência ao Ministério Público Federal quanto aos serviços que estão em execução ao longo dos 405,7 km da BR 319, TRECHO CENTRAL, até então submetido ao EIA/RIMA.

Que o DNIT e suas subcontratadas sejam NOTIFICADAS para apresentar as licenças ambientais e os documentos pertinentes aos itens anteriormente elencados, em um prazo de 5 (cinco) dias, e que, findo este prazo, não havendo a apresentação da documentação solicitada, sugerimos encaminhar o assunto à DIPRO para adoção das providências administrativas cabíveis, visando punir os responsáveis pelas irregularidades aqui apontadas.

## 9. ASSINATURA

  
LUIZETE MARIA DA SILVA MAIA  
Analista Ambiental, mat. 1513262

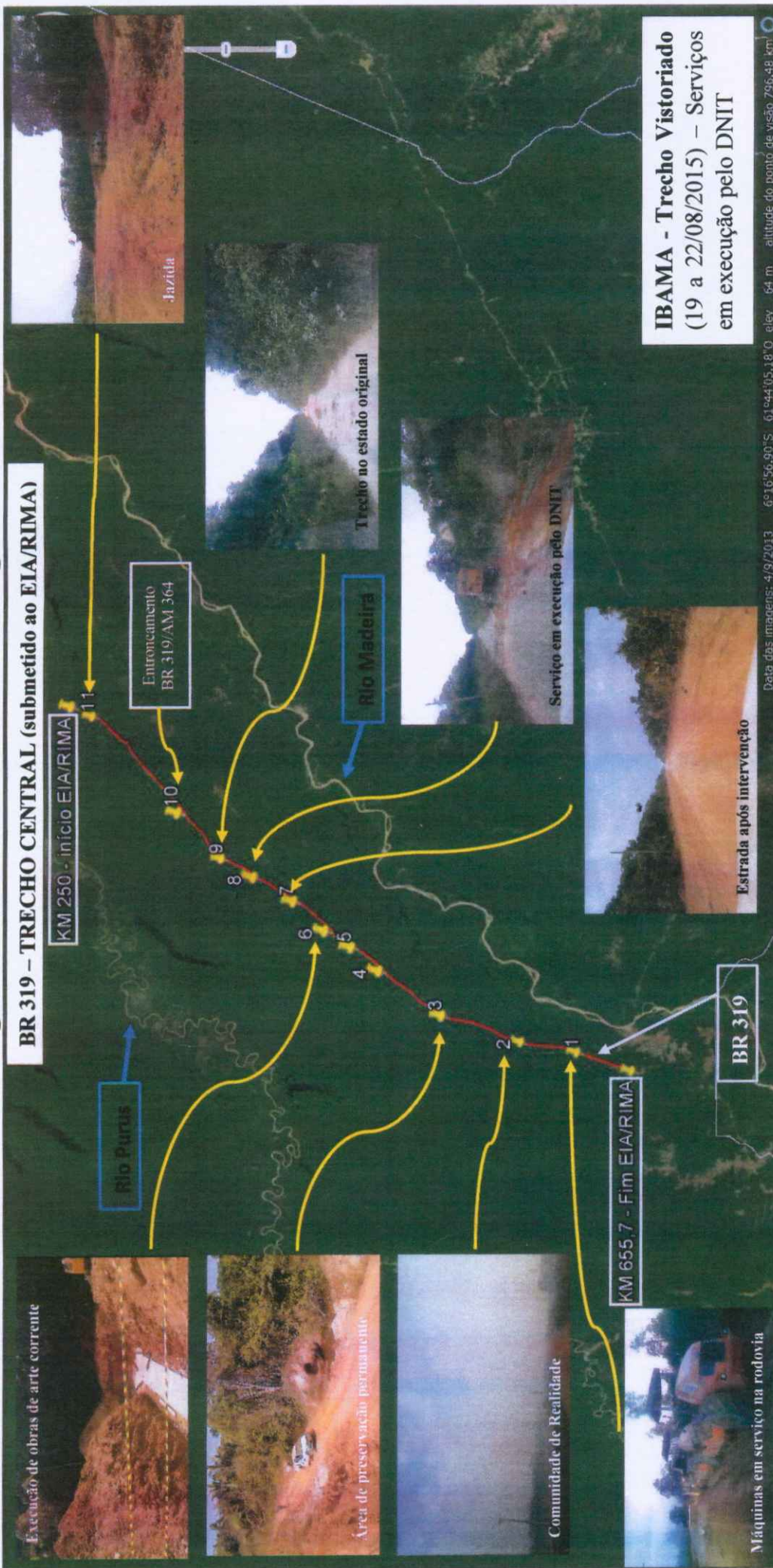
  
FRANCISCO CORREA DE SOUZA  
Analista Ambiental, mat. 2356206

  
JULIANA DOS SANTOS SENA  
Analista Ambiental - mat. 2576689

  
JOÃO GUILHERME DA SILVA MACHADO  
Agente Ambiental Federal, mat. 0530798-8

10. DATA DO RELATÓRIO: 25/08/2015

EM BRANCO

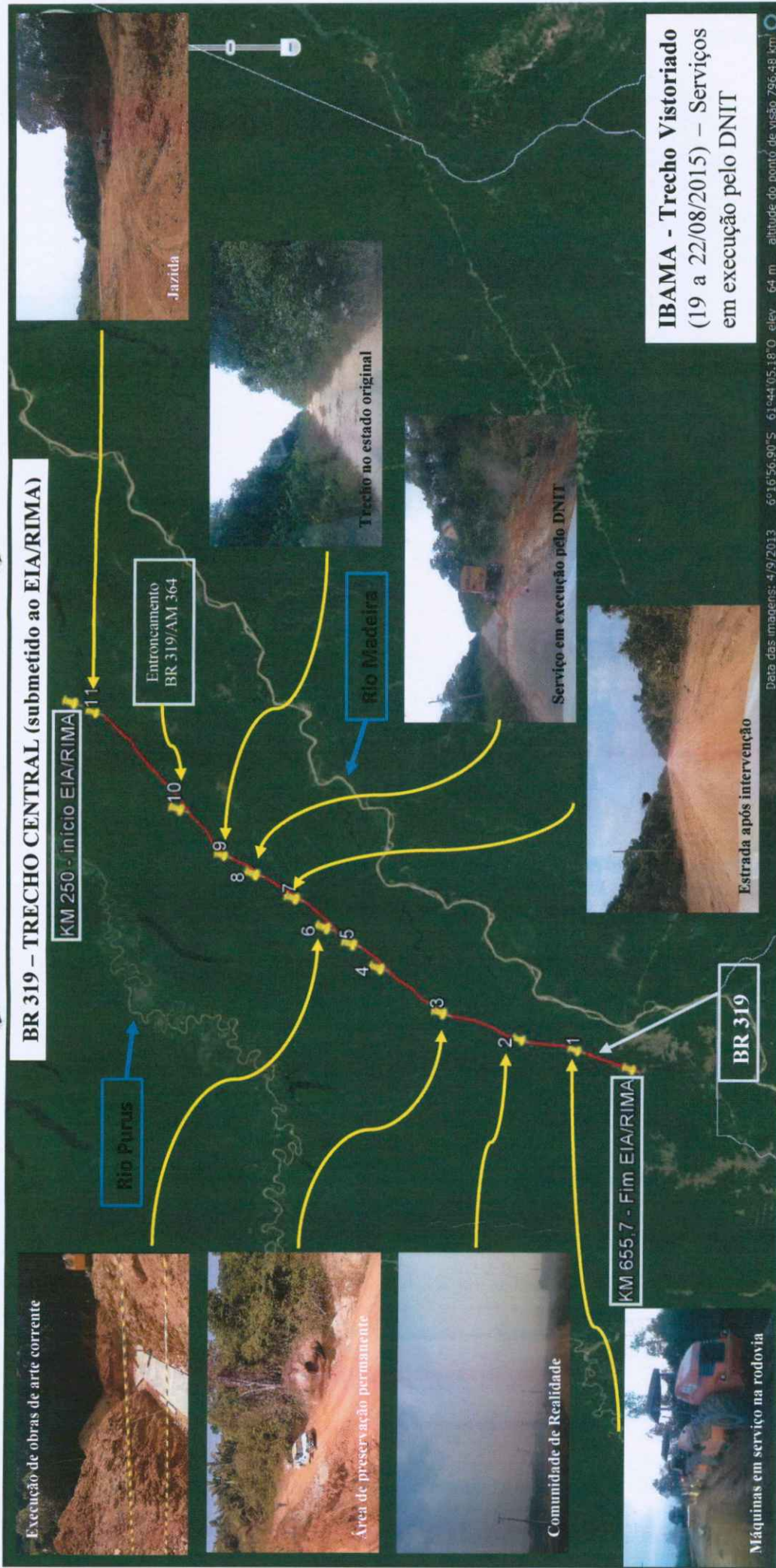


**Observação:** Quanto ao EIA/RIMA da BR 319 (Trecho central) dos seus 405,7 km se observou que já foram alterados 320 km como demonstrado na figura acima.

Coordenadas geográficas:	
Km 655,7 - 07° 33' 44,59" S e 63° 16' 12,91" W	Ponto 8 - 05° 35' 42,40" S e 62° 11' 17,70" W
Ponto 1 - 07° 16' 26,80" S e 63° 09' 42,46" W	Ponto 9 - 05° 25' 20,08" S e 62° 05' 03,56" W
Ponto 2 - 06° 58' 46,64" S e 63° 05' 49,14" W	Ponto 10 - 05° 11' 59,77" S e 61° 50' 09,31" W
Ponto 3 - 06° 34' 06,41" S e 62° 56' 49,05" W	Ponto 11 - 04° 45' 22,60" S e 61° 18' 46,70" W
	Km 250 - 04° 38' 51,00" S e 61° 15' 39,35" W

CO-TRADILIC/IBAMA  
 Fls. 5174  
 ASB

EM BRANCO  
EM BRANCO



**Observação:** Quanto ao EIA/RIMA da BR 319 (Trecho central) dos seus 405,7 km se observou que já foram alterados 320 km como demonstrado na figura acima.

**Coordenadas geográficas:**

Km 655,7 - 07° 33' 44,59" S e 63° 16' 12,91" W	Ponto 4 - 06° 14' 33,06" S e 62° 42' 12,04" W (Trecho em execução)	Ponto 8 - 05° 35' 42,40" S e 62° 11' 17,70" W
Ponto 1 - 07° 16' 26,80" S e 63° 09' 42,46" W	Ponto 5 - 06° 06' 00,13" S e 62° 34' 18,48" W (Trecho em execução)	Ponto 9 - 05° 25' 20,08" S e 62° 05' 03,56" W
Ponto 2 - 06° 58' 46,64" S e 63° 05' 49,14" W	Ponto 6 - 05° 57' 49,85" S e 62° 28' 56,54" W	Ponto 10 - 05° 11' 59,77" S e 61° 50' 09,31" W
Ponto 3 - 06° 34' 06,41" S e 62° 56' 49,05" W	Ponto 7 - 05° 48' 11,40" S e 62° 19' 18,30" W	Ponto 11 - 04° 45' 22,60" S e 61° 18' 46,70" W
		Km 250 - 04° 38' 51,00" S e 61° 15' 39,35" W

