

▼ A NOVA FACE DA BR-101

SC quer duplicação antes do fim do século

Trecho entre Garuva e Palhoça será concluído em 1999, se cronograma for cumprido. Rima será entregue ao BID para a liberação de R\$ 253,6 milhões

O século 20 não deverá terminar sem que antes se resgate uma dívida de quase 30 anos: a duplicação da BR-101, no trecho entre a divisa com o Paraná (Garuva) e o município de Palhoça, na Grande Florianópolis, totalizando 218 quilômetros. Se os prazos forem cumpridos, a duplicação ficará pronta em 1999.



Esta semana será decisiva e reunirá, no Rio de Janeiro, técnicos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e do Ministério dos Transportes. Depois de submeter o Relatório de Impacto no Meio Ambiente (Rima) à uma audiência pública, na quarta-feira, a Fundação do Meio Ambiente deverá entregar a licença ambiental aos técnicos do BID para que seja agilizada a liberação dos recursos necessários à obra - R\$ 253,6

milhões.

Dezenas de municípios serão beneficiados direta e indiretamente. A rodovia irá passar por Garuva, Joinville, Araquari, Barra Velha, Piçarras, Penha, Navegantes, Itajaí, Camboriú, Balneário Camboriú, Itapema, Porto Belo, Tijucas, Governador Celso Ramos, Biguaçu, São José e Palhoça. Outros municípios beneficiados serão Blumenau, Gaspar, Brusque, São Francisco do Sul, Bombinhas, Florianópolis, São Pedro de Alcântara (em processo de emancipação de São José), Santo Amaro da Imperatriz e Águas Mornas.

MELHORIAS - A duplicação da BR-101 vai reduzir o tempo gasto pela população no trajeto casa-trabalho, principalmente na região da Grande Florianópolis, onde os municípios de Biguaçu, São José e Palhoça caracterizam-se como "áreas-dormitório".

Haverá maior rapidez na circulação de mercadorias para a região, economia de combustíveis e de manutenção dos veículos, isto tudo refletido numa melhoria da qualidade de vida da população. O Rima prevê, ainda, que a redução dos engarrafamentos propiciará, além da economia de combustíveis, uma redução na emis-

são de gases poluentes, principalmente monóxido de carbono, óxido de enxofre e óxidos nitrosos.

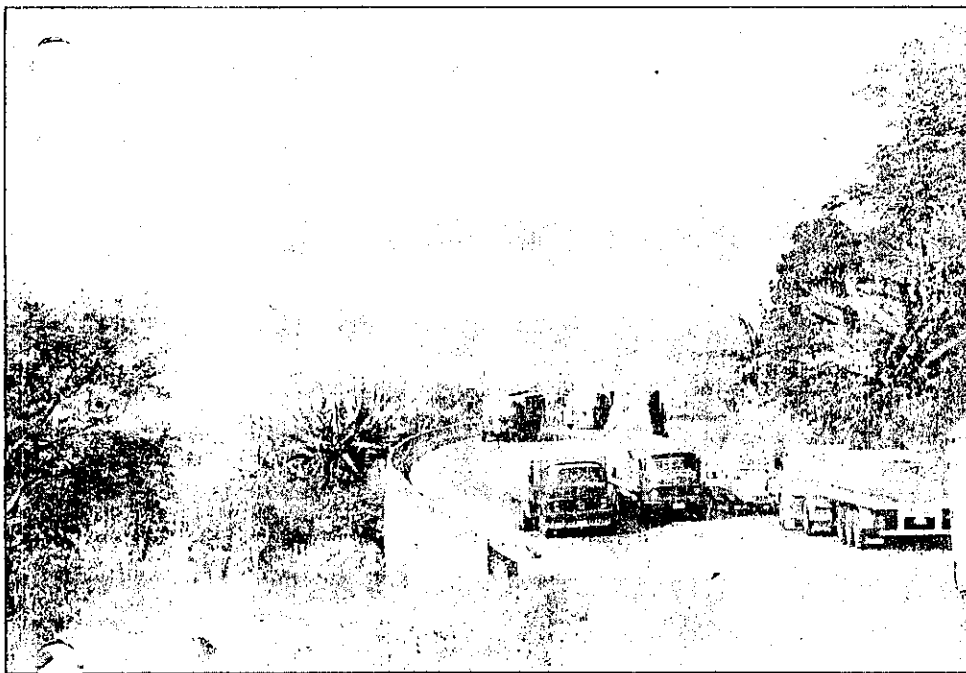
A BR-101 se estende desde Natal (RN) até o Sul do Brasil. Em 1985 o tráfego era de 8.000 veículos/dia e hoje ultrapassa a 20.000 veículos/dia. A duplicação dará continuidade ao projeto de duplicação da BR-376, na divisa entre os estados do Paraná e Santa Catarina. O trecho a ser duplicado, entre Garuva e Palhoça, possui 218 quilômetros.

A pista a ser implantada será separada da existente por barreiras de segurança. Serão duas faixas de tráfego com 3,60 metros cada e

acostamento com três metros de largura. O traçado da pista segue paralelamente à existente, separando-se desta apenas quando da passagem por áreas com solos moles. Com isso se evitarão as transferências de recalques, que poderão ocorrer quando da implantação da nova pista.

A duplicação se processará sempre que possível por um único lado (esquerdo ou direito). Só quando ocorrerem condições topográficas ou geotécnicas adversas, o alargamento será para ambos os lados. Deverão ser contratados 750 trabalhadores - 450 nos municípios percorridos pela BR.

Capacidade esgotada



DAVI ZOCCHI/ARQUIVO DC

Obra prevê a redução dos engarrafamentos e economia de combustíveis e de manutenção dos veículos

Território indígena será reduzido

A duplicação da BR-101 vai interferir na área indígena Mbiguaçu, diminuindo o seu território, que é de apenas 30 hectares e que já apresenta escassez de recursos; em consequência da exploração intensiva realizada pela população regional. Além disso, os habitantes da área já colocam a dificuldade de atravessar a estrada, de apenas uma pista, para chegar ao litoral onde vendem o artesanato produzido, dificuldade que se agravará com mais duas pistas de rolamento.

O Rima alerta para alguns problemas durante a cons-

trução. Além da movimentação de materiais e aumento do tráfego de veículos, haverá um maior contato dos índios com os trabalhadores da estrada, expondo os primeiros a riscos de doenças e, principalmente, aos preconceitos e estereótipos que a população não-índia costuma ter, o que pode resultar em algum tipo de conflito.

Entre as medidas recomendadas estão o contato com a Fundação Nacional do Índio para a implantação imediata do Programa de Apoio à Área Indígena. Este Programa deverá estabele-

cer formas de ressarcimento e de acompanhamento das obras junto à área Mbiguaçu.

ARQUEOLOGIA - Outro ponto crítico das obras de duplicação da rodovia é a interferência com o patrimônio arqueológico. A BR-101 vai atravessar sítios já cadastrados que testemunham as diversas etapas do processo de ocupação humana, tanto pré-histórica, quanto histórica.

A duplicação da estrada será feita, na sua maior parte, em áreas que já foram

bastante modificadas, o que diminui a possibilidade de serem encontrados vestígios arqueológicos. No entanto, esse patrimônio deverá ser investigado, de acordo com o que dispõe a Lei 3.924/61 e a Resolução Conama 001/86.

Entre as medidas recomendadas está a avaliação do potencial arqueológico na faixa a ser implantada, realizada por profissional competente. Caso seja detectada a existência de sítios arqueológicos, deverá ser elaborado um programa de salvamento para esses sítios.

Região é habitada por animais em extinção

O trecho da BR-101 entre Garuva e Palhoça atravessa uma região com uma bela fauna e flora. O Relatório de Impacto no Meio Ambiente identificou 52 espécies de mamíferos na região e, destas, 28,9% estão na lista dos ameaçados de extinção: lobo-guará, lontra, onça, anta, bugio, suçuarana, gato-do-mato, jaguatirica, cachorro-do-mato-vinagre, ariranha, tamandua-bandeira, tatu-canastra e veado. É provável que existam 47 espécies de anfíbios no trecho, embora nenhum ameaçado de extinção.

Foram observadas, ainda, 174 espécies de aves, entre elas o carcará, araquã, quero-quero, asa-branca, coruja, pica-pau-do-campo, joão-de-barro, bem-te-vi, sabiá-do-campo, sabiá-laranjeira, canário-do-campo e vira-bosta. Foram inventariadas, também, 47 espécies de peixes.

O Relatório esclarece que a maioria dos impactos é de abrangência local e de duração temporária, restrito ao período das obras. Entre esses impactos, é possível citar o aumento de atropelamentos de espécies da fauna local. As alterações nos habitats florestais são impactos diretos decorrentes das ações de abertura de acessos e da faixa de domínio, implantação de canteiros e alojamentos e obras de terraplanagem, empréstimos e bota-fora.

VEGETAÇÃO - Contudo, o diagnóstico realizado pela Engevix indica que "a maior parte da região a ser

afetada pelas obras de implantação do empreendimento se encontra profundamente alterada, com sua vegetação florestal nativa substituída por pastagens e campos de cultivo, o que determina uma baixa sensibilidade aos impactos decorrentes das ações programadas". As interferências de maior relevância ocorrerão nos quilômetros iniciais, no município de Garuva, onde foram identificadas formações vegetais em melhor estágio de conservação.

CAÇA - A abertura de novos acessos ou as melhorias nas estradas vicinais poderão facilitar a incursão de caçadores e a procura de espécies de aves florestais e de mamíferos de pequeno e médio porte. Um segundo agravante relaciona-se com a própria mobilização de pessoal para a obra, pois muitos têm o hábito de caçar. No caso específico de certas espécies de répteis, a desinformação e o medo generalizado poderão levar ao abate indiscriminado de organismos que desempenham um relevante papel como controladores biológicos.

Para evitar esses problemas, o Rima recomenda controlar, durante a construção, as incursões do pessoal da obra nas áreas florestais cortadas pelo empreendimento; reprimir qualquer tipo de agressão à fauna e proibir o uso de armas de fogo e armadilhas; evitar a implantação de canteiros de obras próximos a ambientes florestados.