

Prefeitos querem estrada na mata atlântica

Monalisa Lins/AE

Grupo defende continuação de obra parada há 20 anos no litoral norte

MARCUS LOPES

SÃO SEBASTIÃO – Mais de 20 anos após terem sido abandonados em meio à Serra do Mar, pontes e viadutos que na década de 70 simbolizaram o desperdício de dinheiro público voltam a provocar polêmica no Litoral Norte do Estado. De um lado, prefeitos de municípios que querem uma alternativa para desafogar o tráfego da precária SP-55, única via de acesso às badaladas praias da costa norte, como Camburi, Maresias e Boicucanga. Do outro, ambientalistas que preferem que as estruturas de concreto, ligando o nada a lugar nenhum, continuem encobertos pela mata atlântica, para evitar danos ao ecossistema da região.

Os "totens" estão distribuídos em um trecho de cerca de 19 quilômetros, entre Caraguatatuba e a praia de Camburi, em São Sebastião. Em 1975, o Ministério dos Transportes começou a erguer nessa área pontes e viadutos para continuar a R-101, Rodovia Rio-Santos, que integrava um dos mais ousados projetos rodoviários do governo militar para ligar o norte ao sul do País. O trecho da rodovia, que passaria a cerca de 3 quilômetros das praias e atravessaria o Parque Estadual da Serra

tro dos Transportes, Eliseu Padilha, e com o governador de São Paulo, Geraldo Alckmin (PSDB). O resultado até o momento, porém, foi nulo.

Entre os argumentos do prefeito, está a criação de uma opção ao pesado trânsito da SP-55, que nos trechos urbanos se torna uma avenida, e melhorar a competitividade do Porto de São Sebastião. "O porto se tornaria uma das principais opções para escoamento da produção do Vale do Paraíba", argumenta Julião. A nova via também dividiria o tráfego de turistas. "Quem vem de São Paulo em direção a Ubatuba e Paraty utilizaria o novo trecho." Além disso, Julião lembra que a duplicação da Rodovia dos Imigrantes e as melhorias previstas para a Rodovia dos Tamoios contribuirão para aumentar ainda mais o caos na região de São Sebastião, principalmente na alta temporada. "Todo esse trânsito vai ser afunilado em São Sebastião e Caraguatatuba."

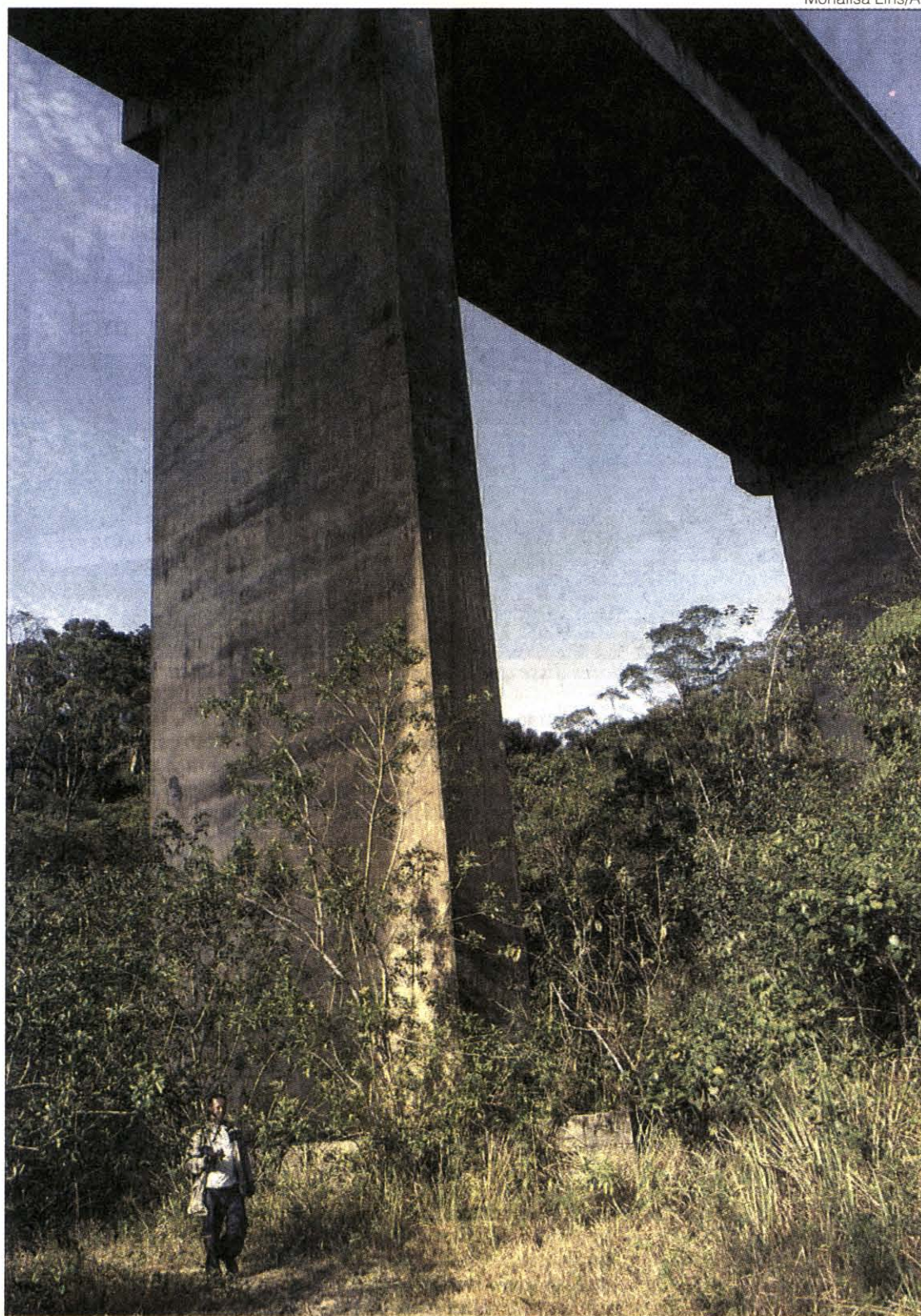
Opinião semelhante tem o secretário de Turismo de Caraguatatuba, Salim Buriman. "O trânsito entre Caraguatatuba e São Sebastião iria melhorar muito", diz. A viagem mais rápida, segundo ele, incrementaria a principal atividade do município, o turismo.

Apesar do desperdício de US\$ 13,5 milhões que condenou oito pontes e viadutos a serem abandonados no meio da mata atlântica, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), responsável pela Rio-Santos, não tem previsão de conclusão do trecho.

Riscos – De acordo com o gerente da Rio-Santos no trecho paulista, Nilson Franco Martins, qualquer decisão de continuar a construção dependerá de um amplo estudo ambiental e das próprias estruturas de concreto. "É preciso avaliar a ação do tempo nessas estruturas", explica. "Além disso, naquela época não havia muitas restrições ambientais como hoje", completou. Ele não quis comentar sobre o investimento realizado, que hoje está abandonado.

Segundo ele, a grande vantagem da duplicação da Rio-Santos no trecho seria a divisão do tráfego na região das praias de São Sebastião. "Mas também não adianta nada melhorar a estrada se as cidades não tiverem infra-estrutura para receber o aumento de pessoas."

Ele também lembra que qualquer futuro projeto da Rio-Santos tem de estar unido à uma proposta de interligação com as rodovias do plano. "Senão, em poucos anos essa nova pista pode ficar obsoleta."



Adeptos dos esportes radicais aproveitam os viadutos abandonados em trecho de 19 quilômetros

PONTES E VIADUTOS PODEM TER SIDO AFETADOS PELO TEMPO

Lei impede construção em área preservada

Ambientalistas destacam que parque é tombado e tem espécies em extinção

SÃO SEBASTIÃO – A proposta de retomada das obras da BR-101 esbarra na questão ambiental. Ambientalistas, governo, estudiosos e os interessados na conclusão da rodovia concordam em apenas um ponto: na época do "milagre brasileiro", a legislação ambiental era muito menos rigorosa do que hoje.

Não havia, por exemplo, Estudo de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) na área interferida. O sargento Henrique Cardoso, da Polícia Florestal de São Sebastião, lembra que o traçado original da rodovia tem dois problemas sérios. O primeiro é que a área abriga o Rio Grande, que abastece a população de Boicucanga e algumas praias da costa sul de São Sebastião. Outro é que a estrada atravessaria o Parque Estadual da Serra do Mar, uma das áreas preser-

vadas mais importantes do Estado. Toda a região é conhecida por abrigar o pouco que resta de mata atlântica nativa, que inclui espécies em extinção, como jaguatiricas, lobos-guará e veados-mateiros.

Ambientalistas e estudiosos criticam a ideia de retomar as obras. "São esqueletos de concreto que devem ficar lá mesmo", diz o professor Jurandyr Sanches Ross, do Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo (USP). "Qualquer tipo de grande obra nesse trecho envolverá a Serra do Mar e o Parque Estadual da Serra do Mar, que é tombado pelos órgãos de preservação."

Combate – Ele lembra que a legislação ambiental complicou a construção e melhorias de outras estradas. Uma delas foi a Rodovia do Sol, idealizada no governo Orestes Quércia, nos anos 80, na mesma região. "A população de São Sebastião combateu muito a obra na época", lembra. Outro exemplo é a duplicação da Régis Bitten-

court, na região de Jujutiba. "Houve muitos problemas naquela região por causa do Parque Estadual da Serra do Mar e até hoje há muitos trechos parados." Outro problema apontado pelo geógrafo é a possível ocupação desenfreada do litoral norte. "Essas áreas vão ter muitos problemas com o espaço físico-territorial, pois é uma região com poucos locais disponíveis para ocupação."

Opinião semelhante tem a advogada Euci Camargo, diretora jurídica da organização não governamental SOS Mata Atlântica. "Será que em vez de construir estradas o governo não deveria se preocupar com a melhoria da infra-estrutura das cidades do litoral?"

Segundo ela, a construção de nova rodovia acarretaria problemas diretos e indiretos ao meio ambiente. Os diretos são o desmatamento, descaracterização do ecossistema, erosão e impermeabilização do solo. Os indiretos são o aumento da população fixa e flutuante nas praias do litoral norte. (M.L.)

Fax pede que as demolições sejam suspensas

Documento recebido por prefeito é assinado por chefe de gabinete de Hélio Bicudo

SÃO SEBASTIÃO – O prefeito de São Sebastião, Paulo Julião (PSDB), recebeu em seu gabinete um fax do Palácio das Indústrias, condenando a demolição de construções na Praia da Juréia. O fax, datado de quinta-feira, foi assinado pelo chefe de gabinete do vice-prefeito, Hélio Bicudo (PT), Marcelo Freitas Nobre. No texto, Nobre diz que, em nome dos proprietários de casas do Condomínio Juréia, pede a "suspensão da execução das demolições".

"É certo que os ora requerentes foram lubrificados pela antiga proprietária e, agora, estão sofrendo agressiva e assustadora demolição de suas propriedades", diz o texto. Além disso, eles não teriam tido a oportunidade de se defenderem da ação da prefeitura. O chefe de gabinete lembra que os moradores não são parte da ação de embargo.

O chefe de gabinete de Bicudo também lembra que o MPE tem uma colônia de férias no mesmo loteamento, mas a propriedade não será demolida, pois não foi incluída na ação civil pública.

A prefeitura demoliu duas construções na sexta-feira. Fez isso com base em liminar concedida pela Justiça, em 1997, a partir de ação civil pública proposta pelo Ministério Público Estadual (MPE), embargando toda a área. Pela decisão, todas as construções realizadas a partir da data do embargo seriam consideradas ilegais e nada mais poderia ser construído no local, por ser considerada região de mata atlântica.

"Fiquei surpreso com isso", disse Julião, que vai entrar em contato hoje com Bicudo para discutir a questão. Segundo ele, o documento chegou a São Sebastião no fim da tarde de sexta-feira, quando as duas construções já haviam sido demolidas. "Quero saber se esse fax foi expedido mesmo por ordem do vice-prefeito", disse Julião, ontem.

Julião afirmou que não ficou surpreso pelo fato de o ter data anterior às demolições. De acordo com ele, a possível interferência de Bicudo não vai inibir outras ações da prefeitura. "Estamos cumprindo a lei, que ordena que todas as construções iniciadas a partir de 1997 são ilegais." Ele não soube informar a data em que a colônia do MPE foi construída e nem se o fato de os promotores terem uma colônia no local pode ter sido uma medida para preservar a área de outras ocupações. A reportagem procurou o vice-prefeito ontem, mas não o localizou. (M.L.)