

Prefeitos pedem estrada no meio da Mata Atlântica

Grupo quer que uma obra parada há 20 anos no litoral norte seja retomada. Mas ambientalistas temem que a estrada possa destruir o pouco que resta da mata virgem

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 Boiçucanga. 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 km, 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 km das praias e atravessaria o Parque Estadual da Serra do Mar, foi abandonado dois anos depois por falta de verbas. Segundo o Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER), nos dois lotes de obras que compunham o trecho foram realizados 45% e 26% dos serviços necessários, a um custo de US\$ 13,5 milhões de dólares. Na época, o custo da construção chegou a ser comparado ao da Rodovia Transamazônica.

Radicais

O governo federal decidiu suprir a falta de dinheiro unindo os trechos concluídos da Rio-Santos com a SP-55, até então uma acanhada estrada. Desde então, a única utilidade para oito viadutos perdidos na serra é servir de palco para amantes de esportes radicais, que se dependuram nas vigas de concreto.

Um dos mais entusiastas pela retomada das obras é o prefeito de São Sebastião, Paulo Julião (PSDB). Há cerca de dois anos, quando ainda exercia o mandato de deputado estadual, Julião

começou a campanha para que o governo federal volte a investir no trecho abandonado da Rio-Santos. Sua cruzada incluiu audiências com o ministro 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.” 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 o turismo na região.

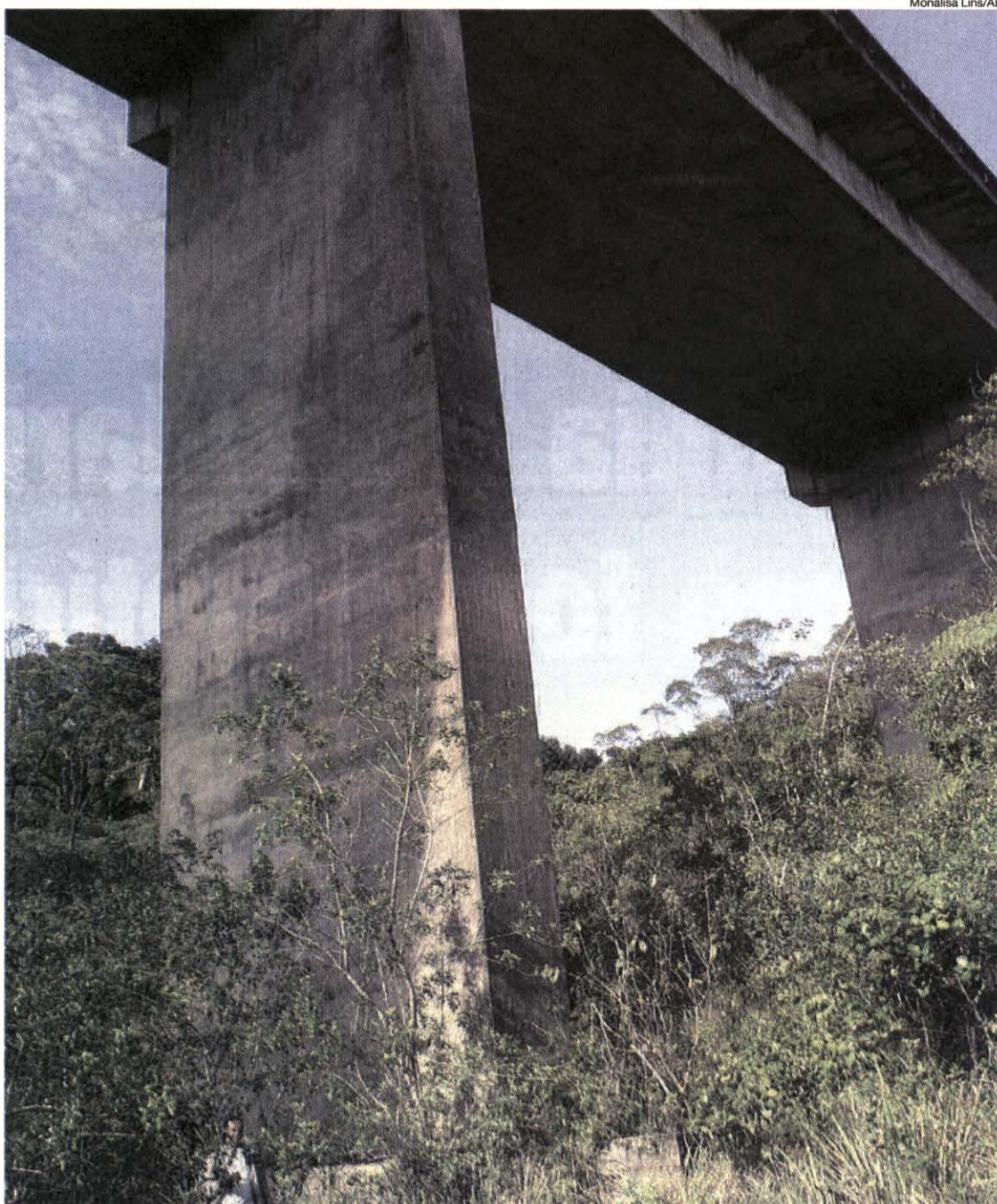
Apesar do desperdício de US\$ 13,5 milhões que condenou oito pontes e viadutos a serem abandonados no meio da mata atlântica, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), reponsável pela Rio-Santos, não tem previsão de conclusão do trecho.

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 qual-



VIADUTOS ABANDONADOS: prefeitos querem retomada das obras para desafogar o trânsito da região

quer futuro projeto da Rio-Santos tem de estar unido à uma proposta de interligação com as rodovias do planalto. “Senão, em poucos anos essa nova pista pode ficar obsoleta.”

Ambientalistas

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 num 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 Boiçucanga 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 preservadas mais importantes do Estado. Toda a região é conhecida por abrigar o pouco que resta de mata atlântica nati-

va, que inclui espécies em extinção, como jaguatiricas, loboguará e veados-mateiros.

Ambientalistas e estudiosos criticam a idéia de retomar as obras. “São esqueletos de concreto que devem ficar lá mesmo”, diz o professor Jurandy 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.”

Marcus Lopes/AE

ASSESSOR DE BICUDO PEDE FIM DAS DEMOLIÇÕES EM SÃO SEBASTIÃO

O prefeito de São Sebastião, Paulo Julião (PSDB), que na sexta-feira ordenou a demolição de duas construções em áreas de proteção ambiental na cidade, recebeu em seu gabinete um fax incomum: uma mensagem do gabinete do vice-prefeito de São Paulo, Hélio Bicudo (PT). O texto, assinado por Marcelo Freitas Nobre, chefe do gabinete, condenava a decisão de Julião de derrubar novas construções e pedia – em nome dos proprietários de casas no Condomínio Juréia – a “suspensão da execução das demolições”.

“Fiquei surpreso com isso”, disse Julião, que vai entrar em contato hoje com Bicudo para discutir a questão. Segundo ele, o documento – que tem data de quinta-feira – chegou a São Sebastião no fim da tarde de sexta-feira, quando as duas demolições já

havam ocorrido. “Quero saber se esse fax foi expedido mesmo por ordem do vice-prefeito.”

O texto diz que os moradores não tiveram a oportunidade de se defender e lembrava que o próprio Ministério Público Estadual (MPE) – autor da ação civil pública de 1997 que levou à proibição de novas construções na região, considerada de proteção ambiental – tem uma colônia de férias no mesmo loteamento, que não será demolida. Julião disse que não ficou surpreso pelo fato de o fax ter data anterior às demolições e garantiu: a possível interferência de Bicudo não vai inibir outras ações da Prefeitura. “Estamos cumprindo a lei, que diz que todas as construções iniciadas a partir de 1997 são ilegais.” Ele não sobe informar quando a colônia do MPE foi construída.