

## PATRIMÔNIO

# Confusão em torno da Estrada Velha do Mar

A SP-148 não entrou na licitação do sistema Imigrantes por ser considerada área de preservação ambiental

Márcio Venciguerra  
de São Bernardo do Campo

É impossível passar pelos eficientes Vicente de Paula Soares e Pedro Francisco Martins Filho, vigias contratados pela empreiteira Powers e encarregados de cuidar da Estrada Velha de Santos. Não adianta chorar, implorar ou pedir com educação. Eles barram os curiosos em frente a seus postos, mesmo sabendo que os aventureiros não iriam longe. Há três despenhadeiros no meio do caminho, resultado dos deslizamentos de terra em fevereiro de 1994. Chuvas de 488 milímetros nos dias 5 e 6, mais do que a média mensal da região, abriram obstáculos dignos de montanhistas do quilômetro 48 em diante. De lá para cá a erosão ampliou as falhas que só podem ser superadas com a construção de pontes. "Não dá para passar nem a pé", profere Pedro.

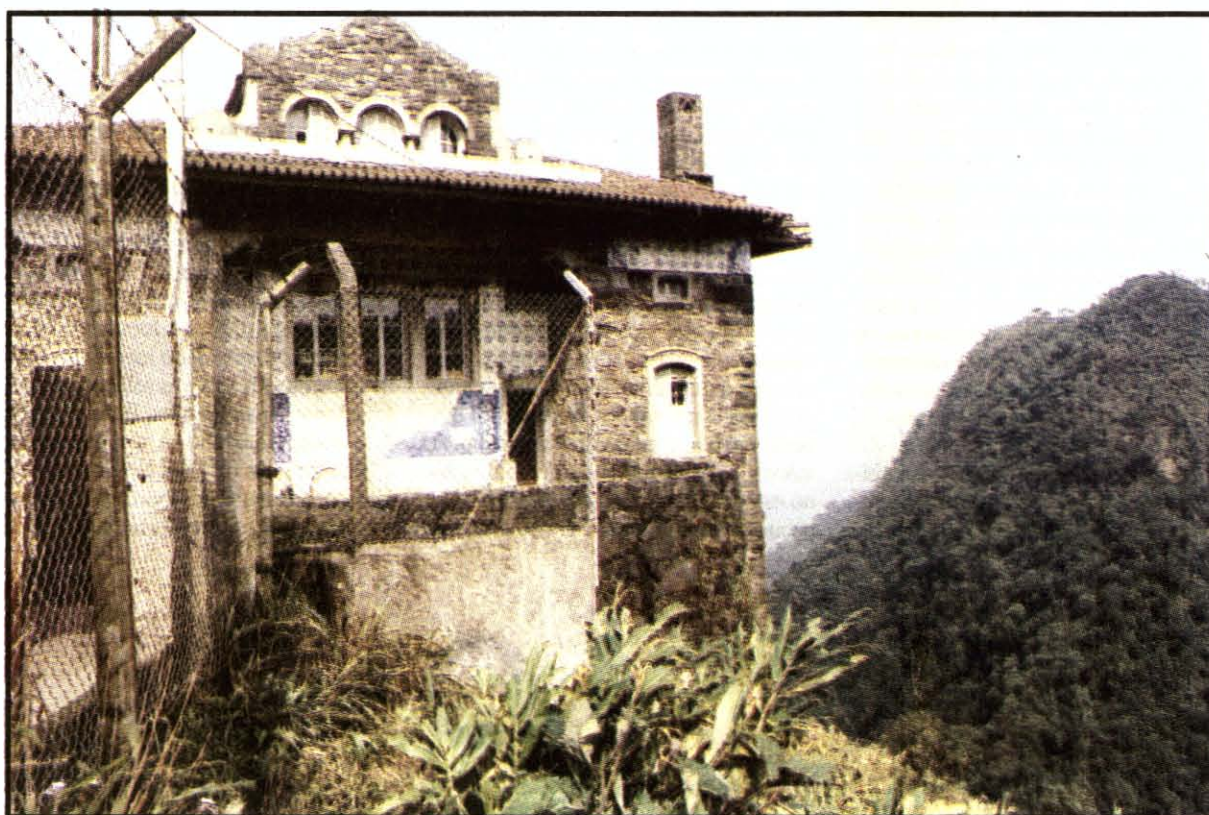
Enfrentar a serra só com autorização e, como vimos mais tarde, até com a devida permissão, não é fácil. Afinal, ordens são ordens.

Quem mandou? Eis a questão. Há uma polêmica informal sobre qual órgão impede o público de passar do quilômetro 43 da Estrada Velha de Santos. Será a Ecovia, a nova concessionária do sistema Anchieta-Imigrantes? Ou é tarefa da Dersa, que cuidou das estradas até a era das privatizações, desencadeada neste ano pelo governador Mário Covas.

Para pessoas bem informadas, leitoras atentas do Diário Oficial, a resposta é simples. A SP-148 não entrou no edital, que colocou em jogo as rodovias Piaçaguera-Guarujá, a Manoel da Nóbrega, a Anchieta e a Imigrantes. Portanto, a Estrada Velha ainda pertence à Dersa — Desenvolvimento Rodoviário S/A — por ser patrimônio histórico, além de reserva ambiental.

O público em geral não conhece esses detalhes. Assim como muitos dos policiais rodoviários e do pessoal da Dersa e da Ecovias. Por várias vezes, a reportagem ligou aos telefones das autoridades para saber a quem deveríamos pedir autorização para ver o mar do mirante. Ou quiçá, saber se é possível ou não visitar um dos caminhos mais importantes da história do Brasil, trilhado por figurões como dom Pedro de Alcântara, príncipe de Portugal que chegou irritado ao topo da serra e se nomeou imperador do Brasil, antes que um aventureiro lançasse mão da coroa ou da presidência.

Houve empregado da Ecovias dizendo que a estrada agora era deles. E até funcionários da Dersa batendo o pé que o trajeto asfaltado nos anos 20 por Washington Luis fora leiloado. O mesmo aconteceu no caminho, quando a pergunta foi dirigida aos policiais rodoviários e cobradores do pedágio. O vigia Pedro tem,



Estrada Velha do Mar, obra construída nos anos 20, está fechada ao tráfego, inclusive de pedestres, há mais de quatro anos



A Casa da Pedra, monumento histórico de 1922, é aberta à visitação pública

para ajudar a complicar, um livro pautado de capa preta, escrito com letras redondas: "autorização da Dersa — fone 753-0500". Se o leitor ligar para esse número irá ouvir a telefonista da Ecovias, é claro. Todo o sistema operacional da Anchieta-Imigrantes passou à Ecovias, inclusive o telefone de informações.

Afora o oleoduto da Petrobrás e

os trilhos de trem, o consórcio hoje cuida do pedaço. "Antigamente era a Dersa, hoje é a Ecovias", explica Pedro, que trabalha na entrada do pé da serra, ao lado da refinaria de Cubatão. Lá em cima, no quilômetro 43, Vicente fornece outra informação: não adianta telefonar. Se quiser permissão para visitar o mirante deve-se ir pessoalmente à sede da Eco-

vias e pedir por favor. Vicente, inclusive, fornece o endereço correto da concessionária.

Para conseguir uma foto do porto visto de cima, a reportagem decidiu usar a carteira. Acionar as assessorias de imprensa. Os repórteres e motorista foram prontamente informados de que era a Dersa quem deveria dar a autorização. Havia una-

nidade nas diretorias das empresas, seja da iniciativa privada, seja da estatal.

Normalmente, a pedido da Secretaria Estadual do Meio Ambiente, a Dersa negaria. Houve muitos acidentes na região com adoradores da natureza fanáticos, embora inabilidosos no convívio com a mata. Além de quedas em penhascos, o

Corpo de Bombeiros e o Comando de Operações Especiais da Polícia Militar tiveram de revistar a região várias vezes em busca de perdidos. Por isso, enquanto não existir guias e infra-estrutura do parque, o ecoturismo fica proibido na descida da Serra do Mar. A Eletropaulo, que conserva os prédios e a histórica trilha de mulas Calçada do Lorena, só permite a visitação da Casa de Pedra de quarta a domingo.

Aos repórteres, porém, foi oferecida uma exceção. A presidência da Dersa permitiu a caminhada pelo asfalto — nada de carro — para o registro dos monumentos históricos e da vista — com a lente teleobjetiva seria possível ver até a África, se a Terra não fosse redonda, é lógico. Às 12h00, o carro de reportagens se aproximou do portão de aço instalado mês passado para deixar claro que a proibição é sólida.

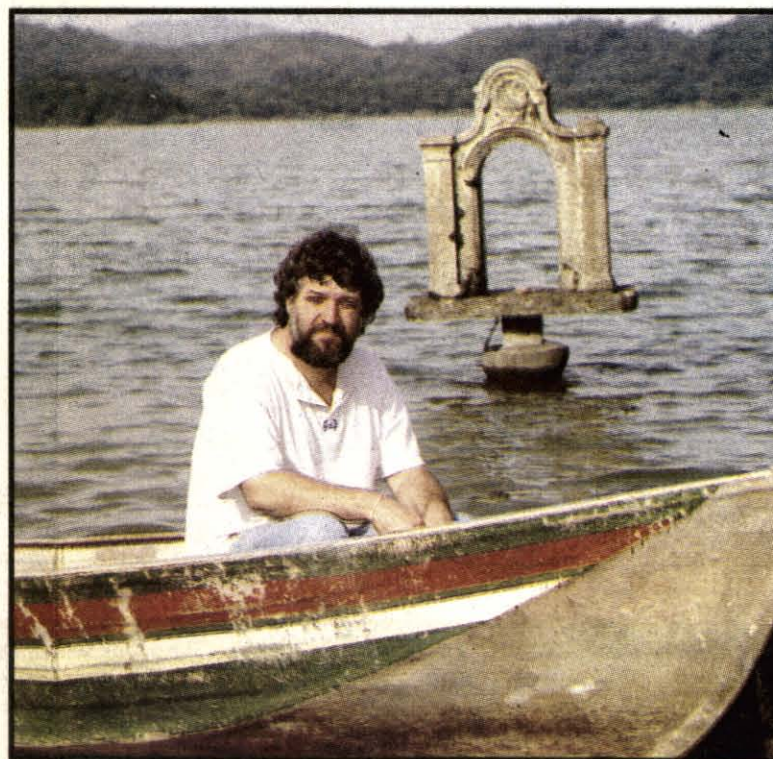
Às 15h00, a autorização emitida nos escritórios da Dersa, no Itaim, não havia chegado. Ela, que teria sido transmitida na velocidade da luz e outras ondas eletromagnéticas, via rádio, não chegava porque a cadeia de comando passara para as mãos da Ecovias. O rádio na guarita de Vicente estava na rede dos controladores da Anchieta-Imigrantes. Solicita, a assessoria de imprensa enviou uma viatura com o passe. Mas as condições do sol mudaram, o que inviabilizaria a foto.

A bem da verdade, a quebra da linha de comando não deve assustar o contribuinte. Enquanto não for concertada ou virar parque, a estrada continuará com a Dersa, sob a severa e eficiente vigilância de seus guardiões Pedro e Vicente. ■

## Moradores querem preservação do local

Comerciante estabelecido há 15 anos às margens da Estrada Velha de Santos e da represa do Rio das Pedras, Ulisses Rúbio Coltri reza para o fluxo de carros não se restabelecer. Iria estragar a atmosfera de recanto do local, que atrai até dez mil pessoas nos finais de semana de verão para pescar, nadar e passear de barco. Os carros espantariam as garças, que completam a paisagem dominada pelo verde e as belas pontes em arco construídas em concreto armado na década de 20. "A história do Brasil passou por aqui, mas esse aspecto ainda não é explorado para o turismo", diz ele, que aluga barcos de alumínio a R\$ 2,50 a hora, para pescadores que gostam de ficar dez horas seguidas sobre as águas. Há dezenas de bares no local, especializados em vender cerveja e porções de peixe frito, minhocas e caníços com chumbada e anzol. Todos vivem do fato de a serra ser destino para o lazer e não passagem apressada.

No entanto, há forças interessadas em reabrir a estrada para aumentar o fluxo de carros na subida, especialmente para moradores do litoral que não têm vez quando milhares de paulistanos descem a Santos. Mesmo contrariando os ambientalistas e o comércio local, o governo teria dificuldades em recolocar mil carros por hora na estrada. A Dersa, que abriu licitação para o projeto, calcula que a obra levaria pelo menos um ano, pois não é possível usar métodos modernos de construção e não há estrada de apoio para os operários e máquinas. As curvas, cantadas por Roberto Carlos, impedem a passagem de veículos longos, tratores de peças pré-fabricadas. Além disso, há limitações das leis de proteção à paisagem e meio ambiente. Na opinião de Coltri, a estrada tem uma clara vocação para parque, a exemplo da Cunha-Parati e da Graciosa, do Paraná, ladeada por hortências. "É uma picada asfaltada, não serve para carros modernos", diz Coltri. ■



Ulisses Coltri defende criação de estrada-parque, como a Cunha-Parati