

Caminhos do Bem

Estradas que colocam o conceito da consciência ambiental em primeiro plano, desde o projeto até a manutenção.



Por Afonso Capelas Jr.

Guia Quatro Rodas Estradas - 2008

Elas foram projetadas para não somente para oferecer segurança e conforto aos seus usuários, mas também para minimizar os impactos de sua construção ao meio ambiente de seu entorno. Hoje, as chamadas estradas ecológicas – conhecidas em países da Europa, como Alemanha e Espanha – já não são tão raras no Brasil. Há muitas delas no país, embora ainda estejam concentradas nas regiões Sul e Sudeste, a grande maioria privatizadas e sob administração de concessionárias. Mas o que distingue uma rodovia ambientalmente sustentável das demais?

Ao contrário do que se pensa, estrada ecológica não necessariamente é aquela que cruza parques e reservas naturais. Exemplos: a Transpantaneira, que cruza o território do Pantanal matogrossense, e a Transamazônica, que rasga a maior floresta tropical do mundo, de ecológica não têm nada. A Transpantaneira apresenta alto índice de atropelamentos de animais silvestres que vivem no Pantanal. Já a Transamazônica, inaugurada no início da década de 1970 com seus 2.300 quilômetros, foi um dos mais absurdos erros ambientais da história do Brasil, porque liga o nada a lugar nenhum à custa do desmatamento impiedoso e do abandono das populações às suas margens.

Por conta de burradas ambientais como essas, desde 1986 é preciso obter autorização prévia do Ibama antes de abrir qualquer rodovia em território brasileiro. Antes mesmo de sair do papel, o

órgão fiscalizador do governo federal faz uma minuciosa análise dos impactos ambientais que a obra pode causar. Se os danos ao meio ambiente forem considerados pesados demais, o Ibama impede a sua construção. Para ganhar o status de “estrada ecológica”, entretanto, é necessário ir muito além do cumprimento da lei. O caminho precisa estar de bem com a natureza em todos os sentidos: preservando a flora e a fauna da região, protegendo os mananciais, respeitando as comunidades que vivem ao longo dele e até utilizando matéria-prima reciclada na sua construção.

Rodovias como a BR-290, que interliga a Grande Porto Alegre ao litoral gaúcho, o sistema Anchieta-Imigrantes, que leva da capital paulista à Baixada Santista, ou a Rodovia do Sol, no Espírito Santo, que liga Vitória a Guarapari são bons exemplos de rodovias ecológicas e até conquistaram prêmios pelas ações de conservação do meio ambiente. Há ainda uma dezena de outras estradas brasileiras com iniciativas que vão desde a utilização de asfalto produzido com borracha proveniente da reciclagem de pneus velhos, até a preocupação com a construção de passagens seguras para os animais silvestres, os chamados faunodutos, por onde os bichos podem atravessar de um lado para o outro da pista sem o perigo de serem esmagados pelos veículos.

Quem já viajou pela Rodovia dos Imigrantes a caminho das praias do litoral paulista fica extasiado com a paisagem que vê às suas margens, já no trecho de serra. A estrada corta um dos mais preservados trechos de Mata Atlântica ainda em pé do Brasil, inclusive parte do Parque Estadual da Serra do Mar. Por isso, os 21 quilômetros da segunda pista da Imigrantes – que desce a serra em direção às praias – foi totalmente planejados para serem ambientalmente sustentáveis. “Quando assumimos a construção, em 1997, o projeto original foi alterado para privilegiar o meio ambiente. Optamos por túneis e viadutos com maior espaçamento entre os pilares de sustentação, para evitar ao máximo o corte de parte da floresta. Assim, diminuimos em 40 vezes o desmatamento em relação ao antigo projeto, que previa a derrubada de 1.600 hectares de mata nativa”, garante Artat Martins, assessor de Meio Ambiente da Ecovias, concessionária que administra o Sistema Anchieta-Imigrantes.

Na época da construção da pista descendente da Imigrantes, áreas que já estavam degradadas foram aproveitadas para sediar o canteiro de obras. Durante a construção da pista foram instaladas cinco estações de tratamento de esgotos. “Toda a água usada pelos funcionários era

tratada e devolvida aos rios que nascem no alto da serra e abastecem boa parte da Baixada Santista.

Os resíduos sólidos gerados seguiram para aterros sanitários autorizados pela Cetesb, órgão de fiscalização ambiental paulista”, revela Martins. O cuidado com fauna e flora da Mata Atlântica também não foi esquecido, segundo o assessor de Meio Ambiente da Ecovias. “Fizemos o monitoramento de animais. Centenas deles foram capturados e realocados para o Parque Estadual da Serra do Mar”.

Com a rodovia já inaugurada, em dezembro de 2002, e recebendo milhares de veículos diariamente, a preocupação com o meio ambiente não parou. Para cada árvore que precisou ser derrubada durante a construção da Imigrantes, 10 foram plantadas. “Hoje temos 400 mil mudas ao longo das margens da estrada, o que corresponde a 260 hectares de mata nativa devolvida à natureza”, resume Martins. Há coleta seletiva de todo o lixo produzido pelos usuários da rodovia, que é a única no Brasil equipada com sistema de coleta de líquidos perigosos derramados. A Imigrantes é também a primeira rodovia a receber a certificação ISO 14001, pelo seu padrão de qualidade ambiental.

Outro pedaço de bom caminho que garante a sustentabilidade da região por onde passa é a Rodovia do Sol, que liga Vitória, capital capixaba, ao balneário de Guarapari. Em seus quase 68 quilômetros de extensão, os cuidados com a sustentabilidade renderam à concessionária Rodosol, responsável pela estrada, alguns prêmios concedidos por entidades ambientais.

Um deles – o Prêmio Ford Motor Company em Conservação Ambiental – foi recebido em dezembro de 2006 pela utilização de sistemas de condução de fauna, conhecidos como “faunodutos”. Como a estrada cruza três reservas de Mata Atlântica – o Parque Natural Municipal de Jacarenema, o Parque Paulo Cesar Vinha e Área de Proteção Ambiental de Setiba – foram construídos túneis sob a faixa de asfalto para a travessia das diversas espécies de animais silvestres que lá habitam.

Assim, os bichos podem evitar a passagem pela via de rodagem de veículos e ficam a salvo de atropelamentos quando transitam pelos trechos de vegetação nativa da região dos dois lados da rodovia. “Esses faunodutos são sistematicamente monitorados, por isso temos a comprovação de

uso destas estruturas por animais de várias espécies diferentes”, relata Ricardo Miranda Braga, consultor de Meio Ambiente da concessionária Rodosol.

O respeito aos animais que habitam o entorno da Rodovia do Sol não se restringe aos faunodutos. “Ela é a única rodovia que possui um extenso programa de proteção da fauna, que inclui o resgate de animais eventualmente atropelados, além de programas de educação ambiental entre os usuários da rodovia e a população do seu entorno”, diz Braga. A concessionária tem equipes que circulam pela estrada 24 horas por dia à procura de bichos acidentados.

Mais: além de manter viveiros de produção de mudas de espécies nativas para replantio em matas ciliares e áreas degradadas na faixa de domínio da estrada, a Rodosol firmou parcerias com centros de pesquisa de conservação da vida selvagem, entre eles a Universidade Federal de Vila Velha e até a Universidade de Bristol, na Inglaterra. “Investimos também na conscientização ambiental de nossos funcionários, para que saibam lidar com questões como o lixo e a caça predatória e atuem como educadores e incentivadores de uma consciência ecológica”, conclui o consultor de Meio Ambiente da concessionária.

Práticas como o uso de asfalto feito com borracha de pneus velhos, a reciclagem de lixo e o plantio de mudas fazem da BR-290 – que interliga a região metropolitana de Porto Alegre ao litoral gaúcho – uma estrada sustentável. Conhecida pelos gaúchos como Free Way, mais da metade dos seus 112 quilômetros de extensão foi recapeada com o chamado “asfalto borracha”. “Foram cerca de 70 mil toneladas desse tipo de asfalto, diminuindo as montanhas de pneus velhos nos lixões. Ele tem sido usado também em operações tapa-buracos e na ampliação da pista”, informa Odenir Sanches, presidente da concessionária Concepa.

O trabalho de ampliação das pistas tem exigido a retirada de árvores enormes com dezenas de anos, como figueiras, gerivás e corticeiras. Para uma efetiva proteção ambiental, estas espécies são cuidadosamente arrancadas pela raiz e transplantadas para outros lugares ao longo da Free Way. Nos canteiros centrais, a Concepa plantou mais de 47 mil mudas de espécies da região, como pitangueiras, hibiscos e guabiobas. Para completar a sustentabilidade da Free Way,

lixeiros dispostas ao longo da rodovia garantem a retirada mensal de três toneladas de lixo, que é encaminhado à separação e reciclagem.

Mas há pedras no caminho de certas estradas ditas ecológicas. É o caso da BR-099 inaugurada em meados da década de 1990 para ligar Salvador, na Bahia, a Aracaju, em Sergipe, passando por belíssimas praias do litoral do Nordeste. Construída e administrada pelo governo do Estado da Bahia, foi logo apelidada de Linha Verde e alardeada aos quatro ventos como a primeira estrada ecológica do Brasil, pelo suposto cuidado na preservação da paisagem costeira e do modo de vida das pessoas que vivem às suas margens. Hoje se sabe que a rodovia não é assim tão verde, já que colocou em risco áreas de proteção ambiental ao longo do seu trajeto e prejudicou a subsistência das comunidades vizinhas de pescadores.

Ao contrário da Linha Verde, a grande maioria das verdadeiras estradas ecológicas brasileiras são administradas por empresas privadas, que procuram garantir a sustentabilidade dos seus empreendimentos. Esse detalhe tem um preço: todas elas são pedagiadas. Entretanto, pelo menos nesse caso, colocar a mão no bolso toda vez que for preciso utilizar essas rodovias sustentáveis deve ser visto como um gesto feito por uma causa nobre.