

Argumenta ainda o movimento que "o desvio da pista implicará em desmatamento de área coberta por floresta primária, e fragmentará um contínuo ecológico que significará uma sentença de morte para a fauna regional. A caça não é permitida em Itereí, que tornou-se um santuário para as mais diversas espécies de animais silvestres. Está se configurando mais um atentado contra a biodiversidade. Além de danos ambientais irreparáveis, as obras desfigurarão um local de grande beleza natural, e que tem inegável vocação para o ecoturismo".

Desta tribuna quero solicitar ao Sr. Ministro dos Transporte e o próprio Conselho Nacional de Meio Ambiente que intervenham no sentido de que, diante da magnitude ambiental que a questão encerra, que seja revertido o ritmo "toque-de-caixa" com que o projeto está sendo tocado e para que sejam adequadamente consideradas as diversas alternativas técnico-ambientais oferecidas para o traçado. Penso que essa providência é o mínimo que uma administração que se diz comprometida com a Agenda 21 pode adotar.

Muito Obrigado,

IVAN VALENTE

Deputado Federal



Para sugestões e críticas entre em contato com

DEPUTADO IVAN VALENTE

R. Vergueiro, 3017 - V. Mariana - S. Paulo - 04101 - 300
Fones: (011) 570 - 4209 ou 570 - 2671 e (061) 318 - 3671

BACIA CAÇADOR – SERRA JUQUIAGUASSÚ - SP

PRONUNCIAMENTO DO DEPUTADO
IVAN VALENTE PT/SP , NO PEQUENO EXPEDIENTE DA
CÂMARA FEDERAL, EM 05/12/97

A transposição da Serra deve ser motivo de orgulho nacional, ao demonstrar que somos capazes de obras de engenharia, projetadas e construídas em sintonia com o meio ambiente.

Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Parlamentares:

Assomo à tribuna mais uma vez para trazer ao conhecimento desta Casa e do País mais uma grave ameaça contra o meio ambiente. Quero especialmente chamar atenção para as implicações de certas práticas e programas do governo FHC e, também, da atual administração do Estado de São Paulo.

Não são poucas as evidências e demonstrações da distância entre, por um lado, a propaganda, o discurso, a profissão de fé e a suposta adesão do atual governo federal aos preceitos do chamado desenvolvimento sustentável - e, por extensão, de obediência aos compromissos estabelecidos e assumidos pelo Brasil como signatário da Agenda 21 - e, por outro, a prática concreta e os programas governamentais que implicam e comportam agressões várias ao meio ambiente, à nossa biodiversidade e até mesmo àqueles espaços ambientais com garantia de integridade ou de preservação formalmente estabelecidas em lei e na própria Constituição Federal.

Com a afirmação acima não pretendo voltar, por exemplo, ao ilustrativo tratamento orçamentário que a questão ambiental merece do atual governo. Não. Quero indicar especificamente que

a variável ambiental é justamente a grande ausente do chamado "Plano Brasil em Ação".

E aqui devo tratar diretamente de um programa concreto desse propagandístico e eleitoreiro plano. Refiro-me à chamada "Rodovia do Mercosul" - a duplicação do trecho São Paulo/Florianópolis da conhecida "Rodovia BR- 116" - que, como se sabe, constitui uma antiga reivindicação da população das Regiões Sudeste/Sul do Brasil.

Pois bem, como é sabido este **projeto corta um trecho importante do que resta da Mata Atlântica, que o § 4º, do artigo 225 da Constituição Federal consagra como Patrimônio Nacional**. Não fosse por outra razão, isso por si só já deveria recomendar firme determinação do Poder Público - seja ele federal, estadual, ou municipal, ou todos em conjunto - para colocar a dimensão ambiental no coração mesmo de suas ações e programas relacionados com esta Mata, já tão agredida e depredada.

Todavia, isso não é o que está ocorrendo na implementação do referido projeto, que, como se sabe, é co-financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID. O governo de São Paulo, através dos seus órgãos ambientais, e o Ministério dos Transportes empenham-se - conforme as exigências tecnocráticas marcadas pelo economicismo radical, muito em voga nesses tempos neoliberais - em tocar o projeto com uma celeridade que desconsidera a necessidade de pesar efetivamente as diversas alternativas técnicas de traçado, com seus decorrentes impactos e custos ambientais. Muito menos eles se preocupam em levar em conta a opinião os interesses das comunidades afetadas pelo futuro traçado da rodovia e em debater com a comunidade científica da região. As indicações de que disponho dão conta de que as administrações federal e estadual estão tratando o problema como se tratasse de mera "questão de governo". **Como se à sociedade coubesse apenas aplaudir e dizer amém aos desejos e comandos do governo.** O traçado para a referida Rodovia, na altura da Serra do Cafezal, escolhido pelos órgãos executivos do projeto e aprovado pelo Consema - Conselho Estadual de Meio Ambiente

do Estado de São Paulo - está sendo veementemente contestado, do ponto de vista técnico e ambiental, por 25 renomados especialistas. Nove conselheiros daquele colegiado estadual estão **requerendo a urgente revisão da alternativa de traçado licenciada**. Tanto uns, quanto outros arguem que erros cartográficos, entre inúmeros outros, induziram a tomada de decisão equivocada. Eles alegam que se as providências cabíveis forem adotadas "não haverá motivos para alegações no sentido de que as obras da Rodovia do Mercosul, poderão sofrer atrasos". De seu lado, o Ministério Público Federal, provocado pela Comissão de Defesa do Meio Ambiente da OAB, instaurou inquérito com vistas a um possível ajuizamento de Ação Civil Pública para suspender o licenciamento ambiental em questão.

O movimento "SOS Serra do Cafezal" está argumentando que "a rodovia cruza a Mata Atlântica num ponto extremamente vulnerável pois é Área de Tombamento da Serra do Mar pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo - Condephaat, decretada reserva da biosfera pela Unesco, na Área de Proteção Ambiental da Serra do Mar, precisamente na Zona de Vida Silvestre e inclui uma tradicional unidade particular de conservação (Portaria IBDF 163/78-P), Itereí. Nos projetos apresentados pelo DNER, este setor é designado lote 2 (KM 339,2 ao KM 366,8) e o problema ambiental ocorre precisamente no "segmento 6".

Neste ponto, a alternativa licenciada opta por fazer com que a "duplicação siga por uma estrada independente localizada entre 300 e 600 metros distante da atual rodovia". Nestas circunstâncias teríamos "veículos gigantescos movimentando montanhas de terra e destruindo todas as formas de vida silvestre". A este desastre "será **acrescida a destruição dos recursos hídricos, compostos de cabeceiras de drenagem e da bacia hidrográfica regional de águas cristalinas.**"

**DUPLICAÇÃO DA RÉGIS : JÁ !
ATENTADO AMBIENTAL : NÃO !
ENGAVETE PROJETO COM DESVIO.**