

Marcadas para tombar

Categories : [Reportagens](#)

Os xis riscados em amarelo nos troncos são a sinalização de que as moto-serras estão para chegar. Breve, seus dentes vão pôr abaixo cerca de 500 sombreiros (*Clitoria racemosa*) plantados nos anos 70 ao longo da Rodovia Presidente Dutra, no trecho fluminense do Vale do Paraíba. Foram marcados para ir ao chão pela concessionária Nova Dutra – que administra a estrada desde a sua privatização em 1996 – sob a acusação de serem um risco para o tráfego. No que depender da empresa, essa matança será multiplicada por dez. O mesmo raciocínio que condenou os sombreiros paira sobre as 5 mil árvores que ainda margeiam todo o traçado da rodovia que liga o Rio a São Paulo.

O corte é recomendado em laudo do analista ambiental do Ibama Abílio Gonçalves, feito em outubro de 2003. Ele encampou os argumentos da Nova Dutra, de que as árvores representam um risco para quem passa pela estrada, e foi um pouco além. Disse que “as árvores (...) são adultas, velhas, algumas têm doenças ou estão queimadas e muitas estão tombadas em direção à estrada”. Acusou-as ainda de serem espécies exóticas, plantadas desde a inauguração da Dutra, em 1951. Misturados aos sombreiros estão ébanos orientais (*Abizzia lebbeck*) e vários tipos de eucaliptos.

O raciocínio sobre o risco que as árvores representam escora-se em dois fatos. O primeiro é que carros e caminhões desgovernados, quando ultrapassam os limites da pista, em geral acabam enganchados nos troncos. O segundo é que durante vendavais e tempestades, sempre há a possibilidade de elas tombarem sobre a estrada, causando ferimentos ou impedindo o tráfego. Em 2001, uma chuvarada com ventos fortes derrubou 32 eucaliptos sobre a rodovia e interditou o trânsito por sete horas.

A concessionária, procurada com insistência desde a quinta-feira, 16 de setembro, para informar sobre o destino que iria dar às árvores que estão sob seus cuidados, não se pronunciou. Mas sua implicância com elas sempre foi pública e notória no Médio Paraíba. “As rodovias modernas não têm árvores plantadas ao lado, por questão de segurança”, disse o gerente de operações da concessionária na época, Márcio Roberto Moraes Silva, ao jornal *Diário do Vale*, de Volta Redonda. Trata-se de uma asneira. Uma visita ao site da [Autoroute de France](#), a concessionária francesa que cuida de estradas infinitamente melhores do que a Rodovia Presidente Dutra, mostra que as árvores, além de melhorarem a qualidade do ar, são parte integral de seu esquema de segurança.

Elas quebram a monotonia visual comum nas auto-estradas e ajudam a manter o motorista alerta. Para evitar que motoristas mais imprudentes acabem levando seus veículos de encontro aos seus

troncos, basta instalar anteparos à beira do traçado de uma estrada, os famosos guard-rails – coisa que definitivamente a Dutra não tem. Gonçalves, do Ibama, reconhece que os anteparos podem muito bem evitar as colisões. Mas insiste na outra faceta do perigo que enxergou nas árvores. “Funciona para evitar colisões, mas o risco de quedas continuaria”, diz. É verdade.

Mas nada que um monitoramento das condições climáticas e um bom esquema para a retirada de obstáculos da pista não pudesse resolver, como novamente ensinam as páginas que a Autoroute de France mantém na Internet. Afinal, trafegar numa rodovia sob um vendaval ou chuva forte é arriscado com ou sem árvores. Qualquer motorista deveria ser instado a parar e aguardar a passagem de uma intempérie. Desconfia-se, na verdade, que a única razão para derrubar as árvores é que passá-las pela moto-serra é infinitamente mais barato do que instalar guard-rails, ter um sistema de monitoramento do clima e turmas preparadas para retirar rapidamente troncos que desabem sobre a pista. Certamente não é a melhor decisão para a segurança e nem para o meio ambiente, mas ajuda a adubar o fluxo de caixa e a rentabilidade da Nova Dutra.

De copas frondosas e grande porte, os sombreiros marcados para morrer foram levados em mudas para a Via Dutra no começo da década de 70, quando a estrada era operada pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER). Na época, o Ministério dos Transportes estava sob o comando de Mário Andreazza, o grande tocador de obras do regime militar. A Nova Dutra se vê envolvida em controvérsia sobre as árvores às margens das pistas desde que assumiu a operação da estrada, em 1996. As moto-serras entraram em ação pela primeira vez naquele ano, no município de Resende, no trecho conhecido como Retão.

Sobreiros e outras espécies tiveram as copas tosadas para atender demanda da indústria automobilística. As ramagens fartas sobre a pista São Paulo-Rio arranhavam os carros zero quilômetro nas *cegonhas*, despachadas do ABC paulista para estados do Sudeste e do Nordeste. Parte do contencioso entre a concessionária e as árvores está no processo administrativo 2067/98-42, um calhamaço em que consta a autorização do Ibama. “Por volta de 98 e 99, a Nova Dutra fez cortes e podas de forma indiscriminada no Retão”, recorda o secretário de Meio Ambiente de Resende, Wilson Moura. O furor das moto-serras resultou, na época, em ação judicial aberta pela Prefeitura. “De lá para cá, a empresa passou a ser mais criteriosa e a nos avisar quando quer fazer alguma poda dentro do nosso município”, diz.

A Via Dutra é a principal rodovia brasileira. As regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e de São Paulo, que estão nos extremos dos 402 quilômetros da estrada, são os centros industriais mais importantes do país, respondendo por metade do Produto Interno Bruto (PIB) nacional. Pela estrada, privatizada por 25 anos (1996 a 2021) e com seis praças de pedágio, trafegam por dias cerca de 200 mil veículos.