

A BR-101 é o pior caminho para a Rebio de Sooretama

Categories : [Colunistas Convidados](#)

A Reserva Biológica (Rebio) de Sooretama é uma Unidade de Conservação (UC) federal, administrada pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade, localizada no norte do Estado do Espírito Santo, a 170 quilômetros da capital Vitória pela rodovia BR-101. Entretanto, longe de ser o melhor caminho para a Rebio de Sooretama, o trecho da BR-101 que atravessa o interior da reserva foi construído no final da década de 1960, durante o governo militar no Brasil, à revelia da legislação ambiental, por ser uma Área Protegida pelo Código Florestal da época. Desde sua inauguração, essa rodovia promove a matança de animais por atropelamento e isola as populações de animais e plantas silvestres. Além disso, a BR-101, uma das mais movimentadas rodovias do país, é um vetor de poluição e pressão antrópica sobre a Rebio de Sooretama e sua Zona de Amortecimento (ZA), gerando vários conflitos ambientais no uso e ocupação da terra e das águas na região.

A reserva é a mais antiga área protegida no Espírito Santo e é uma das maiores UCs de proteção integral na Floresta de Tabuleiro da Mata Atlântica, com 27.858,68 hectares. A Rebio de Sooretama abrange os municípios de Jaguaré, Linhares, Sooretama e Vila Valério, mas a maior parte da reserva está no município de Sooretama, um dos mais jovens municípios do Espírito Santo, emancipado em 1994, que levou o mesmo nome da reserva. Cerca de 40% da área do município de Sooretama faz parte da Rebio de Sooretama. O nome Sooretama na língua indígena tupi significa 'terra dos animais da floresta', este foi o sentido empregado pelo Governo Federal ao estabelecer a UC na região.

A Rebio de Sooretama é resultado, principalmente, do esforço do naturalista e pesquisador Álvaro Aguirre, servidor público da antiga Divisão de Caça e Pesca do Ministério da Agricultura. Em 1942, Aguirre foi designado para realizar um estudo sobre a possibilidade de criação de uma reserva de animais silvestres no Espírito Santo, em uma área doada pelo Governo do Estado ao Governo Federal. Preocupado com o processo de uso e ocupação do solo no norte do Espírito Santo já na época, Aguirre escreveu em seu relatório: "Tais motivos não permitem que seja adiada para mais tarde a reserva de uma área de terra naquela região, para os fins em vista, se quisermos legar aos nossos descendentes um pouco de nossa fauna e flora herdados dos nossos antepassados (...). A criação de uma reserva florestal no Vale do Rio Doce com o fim de proteger e apascentar os animais silvestres pertencentes à nossa fauna indígena, nos moldes sugeridos no presente relatório, consagrará uma administração pública perante a consciência das futuras gerações". Outros pesquisadores também foram importantes para a criação e consolidação da Rebio de Sooretama, como o naturalista e pesquisador Augusto Ruschi, Patrono da Ecologia do Brasil, que nos anos de 1936 a 1939 visitou a região nas expedições para a criação da reserva, e, em 1981, colaborou na elaboração do Plano de Manejo da reserva.

O processo legal de criação da Rebio de Sooretama se iniciou em 1941, quando a Reserva Florestal de Barra Seca foi criada pelo Governo Estadual. Em 1943, o Parque de Reserva, Refúgio e Criação de Animais Silvestres Sooretama foi criado pelo Governo Federal em uma área doada pelo Governo do Estado, adjacente à Reserva Florestal de Barra Seca. Em 1955, o Governo Estadual doou ao Governo Federal a Reserva Florestal de Barra Seca. Em 1969, o Parque de Reserva, Refúgio e Criação de Animais Silvestres Sooretama foi denominado como Reserva Biológica de Sooretama, atual nome da Unidade de Conservação. Em 1971, a área da Rebio de Sooretama foi ampliada, com a anexação da Reserva Florestal de Barra Seca. Em 1981, o Plano de Manejo da Rebio de Sooretama foi elaborado. Em 1982, a delimitação da sua área foi concluída. Em 2015, foi estabelecido os novos limites para a sua Zona de Amortecimento.

Vale destacar que em 1951, vizinha à Rebio de Sooretama, foi criada a Reserva Vale do Rio Doce. Atualmente, é conhecida como Reserva Natural Vale (RNV), possui 23 mil hectares e é administrada pela empresa Vale. Apesar de não ser uma UC, é uma área protegida pela Lei da Mata Atlântica (Lei Nº 11.428, de 22 de dezembro de 2006) e pelo Código Florestal (Lei Nº 12.651, de 25 de maio de 2012), faz parte da ZA da Rebio de Sooretama e está dentro de uma das áreas de extrema prioridade para a conservação e criação de UCs no Espírito Santo. Além disso, a RNV é um Posto Avançado da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica.

Em 1999, a Rebio de Sooretama e a RNV foram destacadas como parte das Reservas de Mata Atlântica da Costa do Descobrimento, do sul da Bahia e norte do Espírito Santo, declaradas como Patrimônio Natural Mundial da Humanidade pela UNESCO. As Reservas de Mata Atlântica da Costa do Descobrimento possuem aproximadamente 112 mil hectares, sendo que as duas reservas capixabas compõem cerca de 44% da área e a outra parte (56%) é composta pelas seis reservas baianas: a Reserva Biológica de Una, os Parques Nacionais do Pau Brasil, do Monte Pascoal e do Descobrimento e as Reservas Particulares do Patrimônio Natural (RPPNs) Pau Brasil e Vera Cruz.

Em 2007, duas reservas foram criadas com autorização do Instituto de Defesa Agropecuária e Florestal do Espírito Santo, as RPPNs Recanto das Antas e Mutum Preto, com 2.212 e 379 hectares, respectivamente, administradas pela empresa Fibria. As reservas estão dentro da ZA da Rebio de Sooretama.

Em 2010, a Rebio de Sooretama foi reconhecida oficialmente pelo Governo Federal como uma das reservas do Mosaico da Foz do Rio Doce, juntamente com a Floresta Nacional de Goytacazes, Reserva Biológica de Comboios, Área de Relevante Interesse Ecológico do Degredo e as RPPNs Restinga de Aracruz, Recanto das Antas e Mutum Preto.

Hoje, a Rebio de Sooretama, a RNV e as RPPNs Recanto das Antas e Mutum Preto formam aproximadamente 53 mil hectares de floresta contínua e estão entre as principais áreas do Corredor Central da Mata Atlântica, compreendendo o sul da Bahia e todo o Espírito Santo. A área

está entre as mais ricas em biodiversidade do mundo e é uma das poucas que ainda possui exemplares de grandes animais na Mata Atlântica, como a onça-pintada, a anta, o tatu-canastra e o gavião-real. Esta área consta nos mapas de áreas verdes que prestam relevantes serviços ecológicos em nível regional e global, como na manutenção do clima e da água.

Diante deste cenário, de extrema prioridade para a conservação, resta ao poder público pelo menos honrar o histórico compromisso e os objetivos que levaram a criação da Rebio de Sooretama, reparando os danos que a reserva vem sofrendo em seu interior e entorno, inclusive retratando o desrespeito à legislação por aqueles que atravessaram uma rodovia federal nesta área protegida. Pelas consequências causadas pela BR-101, como a morte de animais, barulho, despejo de detritos, etc., a área de influência da mesma recebeu a denominação de Zona de Uso Conflitante, desde 1981, no Plano de Manejo da Rebio de Sooretama, pois é incompatível com os objetivos de manejo de uma Reserva Biológica, uma das categorias de manejo mais restritiva do Sistema Nacional de Unidades de Conservação.

O atropelamento de fauna é o impacto ambiental mais evidente provocado pela BR-101 na Rebio de Sooretama e seu entorno. A mortandade de dezenas de animais diariamente, incluindo indivíduos de espécies ameaçadas de extinção, é um problema considerado gravíssimo pelos gestores da UC e pela comunidade científica. No ano de 2014, durante um workshop realizado em Vitória - ES, um grupo de pesquisadores e técnicos apontaram um conjunto de medidas emergenciais para serem estabelecidas no trecho da BR-101 que intercepta a Rebio de Sooretama e sua ZA, com o objetivo de reduzir os atropelamentos. O documento contendo as medidas foram recebidas pelo Ministério Público Federal, que acordou a adoção das mesmas com a concessionária que administra a rodovia, mas nada efetivamente foi realizado pela concessionária.

Todos os tipos de crimes ambientais atravessam a Rebio de Sooretama pela rodovia BR-101, trazidos de norte e sul do país. Essa violência, negligência e omissão contra a reserva afronta as palavras de Álvaro Aguirre, pois as gerações atuais conhecem a fauna herdada com os esforços de proteção empregados pelos antepassados, como vítimas de crimes ambientais, como os atropelamentos e a caça. Por esse caminho, muitas das espécies de animais na região não serão mais conhecidas pelas próximas gerações. A geração atual de tomadores de decisão está destruindo o que a geração de Aguirre consagrou, a “terra dos animais da floresta”. O golpe fatal será a ampliação da BR-101 nesse cenário, que está planejada para ocorrer nos próximos anos. Esse trecho de rodovia está na contramão da conservação da biodiversidade. Definitivamente, o melhor caminho para a Rebio de Sooretama não passa pela BR-101.

Um novo caminho

Uma proposta de caminho melhor para a Rebio de Sooretama seria desviar a BR-101 com seu alto fluxo de veículos da área da UC e de sua ZA. Após desviar a rodovia, transformar o trecho de

estrada deixado na região em uma Estrada Parque Estadual. O trecho da Estrada Parque seria da altura do km 107 ao km 124 da rodovia (do córrego Cupido no distrito de Juerana até próximo ao trevo, em Sooretama, no sentido de norte para sul), incluindo a área non aedificante adjacente (faixas de terra com largura de 15 metros, contados a partir da linha que define a faixa de domínio da rodovia), dentro da ZA da Rebio de Sooretama.

A Estrada Parque teria 17 km, corresponderia a uma área de aproximadamente 76 hectares e alavancaria a conservação de várias outras áreas naturais privadas e públicas em seu entorno. A Estrada Parque sanaria o passivo socioambiental que seria deixado após o desvio da rodovia BR-101. Para isso, seria necessário incluir a categoria de Estrada Parque no Sistema Estadual de Unidades de Conservação, a exemplo dos sistemas de alguns estados brasileiros. O trecho deveria ser concedido ao Governo Estadual pelo Governo Federal. A partir de então, dar início ao processo de estudo e consultas públicas para a criação Estrada Parque no trecho.

A Estrada Parque deverá ter todos os dispositivos de funcionamento, manejo e gestão. Em homenagem àquele que foi o maior responsável pelo início do processo de conservação da área, esta nova UC poderia ser chamada de Estrada Parque Estadual Álvaro Aguirre. Dentro da mesma proposta, o trecho de 5 km da estrada que corta diretamente a Rebio de Sooretama, do km 102 ao km 107, deveria ser administrado pela própria UC, pois faz parte desta, mas poderia permitir o acesso à Estrada Parque pelo norte da região. O poder público, as comunidades e os empreendimentos locais estão convidados a caminhar por esse sustentável caminho.

Objetivos da Estrada Parque Estadual Álvaro Aguirre:

- a. Promover o desenvolvimento sustentável da região de Sooretama, Linhares, Jaguaré e Vila Valério na Zona de Amortecimento da Rebio de Sooretama, reduzindo os conflitos de uso da rodovia.
- b. Desenvolver o turismo de observação de animais selvagens (uma atividade que gera muita renda no mundo inteiro; a região já é rota para essa atividade, tem grande potencial, mas a atividade ainda é incipientemente fomentada);
- c. Desenvolver o turismo rural (circuito de produção de frutas, eucalipto, café e pimenta; lazer em fazendas e sítios na região);
- d. Desenvolver o turismo de contemplação da natureza, esporte, aventura e lazer (ciclismo de asfalto e estrada de terra no entorno; corridas de asfalto e nas estradas de terra; realização de caminhada em trilhas; canoagem);
- e. Desenvolver a rede hoteleira e os eventos que tenham como cenário a natureza (a região tem sido procurada para essa finalidade);
- f. Gerar empregos e renda pela via do turismo (capacitar e estruturar as comunidades locais para se desenvolverem explorando essa fonte econômica);
- g. Garantir um selo de origem geográfica para os produtos agrícolas da região (aumentar a renda da produção agrícola pela qualidade ambiental da área e forma de produção sustentável);

- h. Disciplinar os empreendimentos instalados na região para o uso respeitoso da Estrada Parque;
- i. Evitar o crescimento desenfreados de empreendimentos impactantes na ZA da Rebio de Sooretama.

Dispositivos de funcionamento, manejo e gestão da Estrada Parque Estadual Álvaro Aguirre:

- a. Restaurar com floresta nativa as faixas non aedificandi de 15 m de cada lado da estrada;
- b. Estabelecer postos de controle e fiscalização nas extremidades da Estrada Parque (no km 124 e km 107);
- c. Fixar o limite máximo de velocidade de 40km/h em todo o trecho, incluindo o trecho que corta diretamente a Rebio de Sooretama, para evitar o atropelamento de fauna e não favorecer o uso da área para finalidades que não sejam relacionadas com os objetivos da Estrada Parque;
- d. Colocar postos de fiscalização eletrônica e quebra-molas de dois em dois quilômetros em todo o trecho, incluindo o trecho que corta diretamente a Rebio de Sooretama, para evitar o excesso de velocidade;
- e. Fazer a adequação das tubulações de drenagem existentes sob a estrada para servir como passagem de fauna terrícola;
- f. Instalar passagens de fauna aéreas entre as árvores, sobre a pista, para a fauna arborícola poder atravessar a estrada;
- g. Estabelecer uma ciclovia de 17 km no trecho, para desenvolver a contemplação da natureza com atividade física;
- h. Estabelecer áreas de estacionamento para as pessoas poderem deixar os veículos para caminhar e pedalar pela Estrada Parque (com lanchonetes);
- i. Estabelecer um centro de visitação para receber os turistas e usuários da Estrada Parque;
- j. Estabelecer uma torre turística de 40 m de altura no km 107 para observação da floresta por cima (como a torre do Museu da Amazônia na cidade de Manaus, que recebe centenas de turistas diariamente);
- k. Estabelecer uma área para a prática da atividade de arvorismo;
- l. Disciplinar o uso da rodovia pelos empreendimentos e comunidades locais, para a utilização da rodovia sem conflitos com a sua finalidade;
- m. Fechar durante a noite o trecho do km 101 ao 107 que corta diretamente a floresta da Rebio de Sooretama (esse é o horário de maior atividade da fauna, que pode atravessar a rodovia em busca de recursos).

Leia Também

<http://www.oeco.org.br/colunas/colunistas-convidados/28777-br-101-uma-ameaca-ao-refugio-dos-animais-da-mata/>

<http://www.oeco.org.br/colunas/colunistas-convidados/29064-morre-a-harpia-atropelada-em-sooretama/>

<http://www.oeco.org.br/blogs/salada-verde/28976-lancado-peticao-para-frear-matanca-de-animais-em-estrada/>