



FOTOS DE BRENO CARVALHO

Contenção. Obra em uma das encostas que deslizou nas chuvas de abril de 2022, entre Mangaratiba e Angra: concessionária responsável pela rodovia há um ano diz que região que engloba os dois municípios é a mais crítica para desastres

TRAÇADO INCERTO

Rio-Santos convive com riscos de projeto original, que visava ao turismo

LUDMILLA DE LIMA E IVAN MARTINEZ-VARGAS
brasil@oglobo.com.br
RIO DE JANEIRO

Na terça-feira, um dia antes de a concessão do trecho da Rio-Santos (BR-101) entre Santa Cruz, na capital fluminense, e Praia Grande, em Ubatuba, completar um ano, um temporal na região das usinas de Angra 1 e 2 despejou 150 mm de chuva em seis horas, na altura da Praia Brava, em Angra dos Reis. Pedras rolaram de uma encosta sobre as pistas, que foram fechadas pela concessionária, a CCR RioSP. Foi a quinta vez que o tráfego precisou ser bloqueado preventivamente desde dezembro. De abril para cá, a concessionária precisou intervir em 92 encostas ao longo dos 270 quilômetros do trecho sob a administração — há 40 frentes de obras em andamento. Entre Angra e Mangaratiba ficam os pontos considerados mais críticos.

Os deslizamentos que arrasaram vilas do Litoral Norte paulista às margens da Rio-Santos em trecho gerido pelo governo de São Paulo no carnaval são uma amostra do quanto a estrada é complexa, em termos de segurança. Ela foi aberta entre a serra e o mar no começo dos anos 1970, para ser um motor de desenvolvi-

mento da Costa Verde e do Litoral Norte de São Paulo, que até então escondiam, com a proteção da Mata Atlântica, praias e ilhas hoje disputadas por turistas. Com a especulação imobiliária, também se viu a ocupação desordenada de seus morros. Ainda assim, a Costa Verde preserva 80% de cobertura florestal, de acordo com o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais.

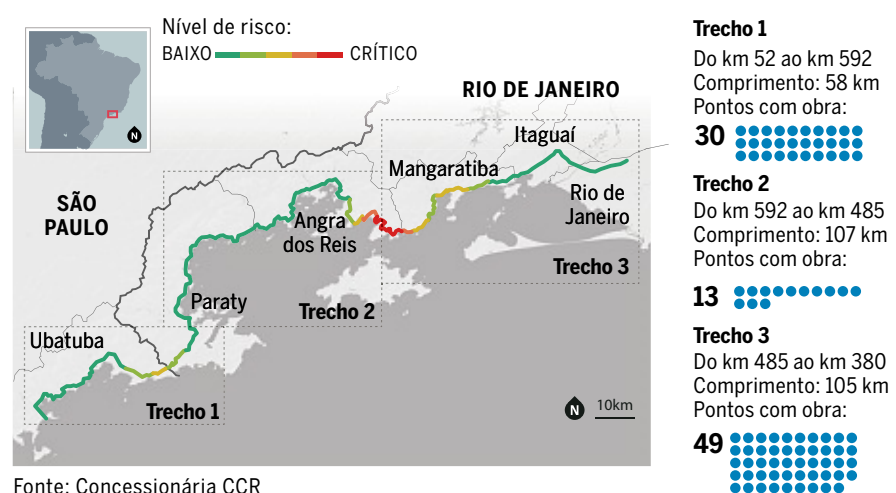
—A Rio-Santos não contou com um traçado mais adequado pelos princípios da geologia. O projeto procurou os caminhos turísticos desde a sua criação — diz Manoel Francisco de Oliveira, ex-secretário de Desenvolvimento Econômico e Turismo de Angra. —A grande preocupação aqui sempre foi com as

usinas nucleares: elas não têm risco de serem atingidas por tsunamis, mas pela encosta da Rio-Santos.

Em abril do ano passado, chuvas que chegaram a 680 mm provocaram 453 pontos de escorregamento de terra e pedras nos 270 km geridos pela CCR. Em Monsuaba, na cidade de Angra, houve deslizamentos dos dois lados da pista, com 11 mortes e casas soterradas. A concessionária tratou de forma emergencial a situação das encostas e antecipou projetos de drenagem e contenção previstos para anos seguintes do contrato, que é de três décadas.

—Segregamos a estrada em trechos de 10 km, e temos mapeados em cada um os pontos sensíveis. Nesses pontos, quando chove em ní-

PROJETOS EM ENCOSTAS DA RIO-SANTOS NO ÚLTIMO ANO



Fonte: Concessionária CCR



Entre o verde e o mar. Rodovia rasga encostas ainda preservadas de Mata Atlântica: histórico de insegurança é desafio

vel pluviométrico acima da média, são acionados gatilhos para o plano de emergência. O primeiro gatilho é de chuva de mais de 33 mm em uma hora — afirma Leandro Guimarães, coordenador de Operações da CCR RioSP. Marcos Barreto, especialista em Geotecnia e professor da Escola Politécnica da UFRJ, considera a Rio-Santos uma estrada de risco elevado, baseada em aterros e cortes de encostas. O ideal, afirma, seria uma estrada como a da Rodovia dos Imigrantes, em São Paulo, com túneis e viadutos.

—Era necessária uma quantidade absurda de obras de contenção de encostas. Conter as encostas também foi uma forma de baratear o projeto — diz o especialista. Em São Paulo, a Rio-Santos é uma rodovia estadual. O Departamento de Estradas e Rodagem (DER) é responsável pela manutenção dos trechos entre o km 53, em Ubatuba, até o início do km 120, em São Sebastião, e entre os quilômetros 130 e 248. Mas a rodovia também é administrada em 10 quilômetros pela prefeitura de São Sebastião e, nos 44 quilômetros finais de Guarujá a Praia Grande, pela Ecovias, concessionária do Sistema Anchieta Imigrantes.

RISCOS EM SÃO SEBASTIÃO
É no trecho sob responsabilidade do DER que os técnicos mapearam 13 pontos de deslizamentos, em São Sebastião. Eles serão priorizados em obras de recuperação após as fortes chuvas de fevereiro, segundo o órgão. “Os serviços começaram pelo km 142, com investimento de R\$ 10,5 milhões”, comunicou o DER em nota.

No trecho administrado pela Ecovias, a concessionária tem de sete a dez pontos de monitoramento na serra, de acordo com o gerente de engenharia da empresa, Naélson Cândido. —O trecho da Ecovias é pequeno, mas tem uma grande importância porque é um dos maiores corredores que conectam o Porto de Santos (a outras cidades do litoral).



“O projeto (da Rio-Santos) procurou os caminhos turísticos desde a sua criação”

Manoel Francisco de Oliveira, ex-secretário de Turismo de Angra

“Se for duplicada, que não seja com a mesma concepção construtiva usada no passado”

Marcos Barreto, especialista em Geotecnia da UFRJ



Conheça #UMSÓPLANETA — o maior movimento editorial brasileiro para promover práticas sustentáveis e enfrentar a mudança climática. Acesse umsoplaneta.globo.com

