

O estilo PAC chega à iniciativa privada

Categories : [Marcos Sá Corrêa](#)

Desta vez, o CRT Boa Viagem veio quente. Geralmente cozinhado no banho-maria dos assuntos corporativos, o boletim da concessionária que explora a BR-116, do Rio a Além Paraíba (MG), na edição número 98, anunciava um programa da empresa para “recuperar o ambiente na Região Serrana”.

Opa! Soava a coisa grande, numa estrada que costeia dois parques nacionais e duas áreas de proteção ambiental. Mas não dá para ler panfleto ao volante. Nem para jogá-lo pela janela do carro, por mais que se veja os outros jogando. Entregue junto com o troco do pedágio, a reportagem por pouco não acabou esquecida a bordo, como papel velho. E talvez fosse melhor assim. Lida no dia seguinte, foi esfriando à medida que os parágrafos se afastavam do título. Acabou devolvida às proporções modestas das medidas rotineiras de “proteção dos taludes, com o revestimento vegetal das encostas, inibindo a ação direta das chuvas e, dessa forma, evitando erosão e deslizamentos”.

A tal recuperação do meio ambiente na Região Serrana mal passava de meia dúzia de consertos rodoviários, para manter fora das pistas barrancos carcomidos por vossorocas. Pura rotina administrativa, alardeada como novidade benfazeja, no melhor estilo PAC, só que pela iniciativa privada. O PAC da CRT se chama PRAD, Programa de Recuperação de Áreas Degradadas. Ao todo, plantará 1.054 mudas de árvores nativas.

São 80 vezes menos do que as mudas usadas pelo major Manuel Gomes Archer, a partir de 1861, para fincar nos morros cariocas as raízes inaugurais do que é hoje a Floresta da Tijuca. De grande o PRAD tem apenas o salto para trás em reflorestamento, desde o tempo em que o major Archer trabalhava com 90 réis de salário e seis escravos.

O PRAD é um mutirão de quatro empreiteiras associadas a fundos de pensão para investir US\$ 450 milhões numa rodovia que já pegaram pronta, feita com dinheiro público, antes de ser privatizada, há pouco mais de 12 anos.

A concessionária cobra de R\$ 6,80 a R\$ 40,80 de cada motorista que passa pelas praças de pedágio. Mas lhe devolve o mínimo possível em paisagem, como se o cenário não fosse parte inseparável do bem-estar de quem viaja. Tudo porque o paisagismo não consta do contrato de “melhoria, conservação e manutenção” da BR-116 e a feiúra não é de sua conta, mesmo que tenha sido reconhecida previamente em seu estudo de impacto ambiental, que cita a mata de baixada, perdida em séculos de ocupação predatória, e os rios com 40 metros de largura reduzidos pelo assoreamento a filetes d’água. Tudo no passado.

Para o futuro, o estudo menciona providências ambientais, como viadutos para a travessia de

macacos, que ainda não vieram ao caso. E a matriz do PRAD, previsto como obrigação contratual. Moral da história: se o governo enfiasse no acordo de 25 anos mais uma linha, recuperaria de mão beijada pelo menos aquela nesga de Baixada Fluminense. Mas isso só se faz em países onde as rodovias não acabam, como aqui, na beira do acostamento.

Na França, está quase pronta a auto-estrada A77, que se chama L'Arbre - quer dizer, A Árvore - tantos são os bosques plantados ao longo de seus quase 100 km. Foi projetada por uma equipe que incluiu botânicos e zoólogos. Com ela, o brasileiro tem mais um pretexto para alugar no exterior um Renault ou Citröen igualzinho aos fabricados no Brasil, e ver como o mundo pode ser diferente pela janela do mesmo automóvel.