



Figura 14 : Foto do portal da Estrada APA Rio Tietê

Fonte: foto do autor (2007)

3.3.3 - A Serra dos Pireneus e a do Parque Carlos Botelho

No Estado de Goiás, o governo trabalha através de um EIA-RIMA na construção de uma estrada de acesso a duas cidades de interesse histórico-ambiental cortando um parque e uma APA, chamada de “Estrada Parque:Acesso Pirenópolis-Parque dos Pireneus e Acesso Cocalzinho de Goiás - Parque dos Pireneus”. O empreendimento parece não se constituir numa intenção de construção de uma identidade de interesse ecológico ou de turismo específico para a via, mas sim, a de criar o acesso às duas cidades.

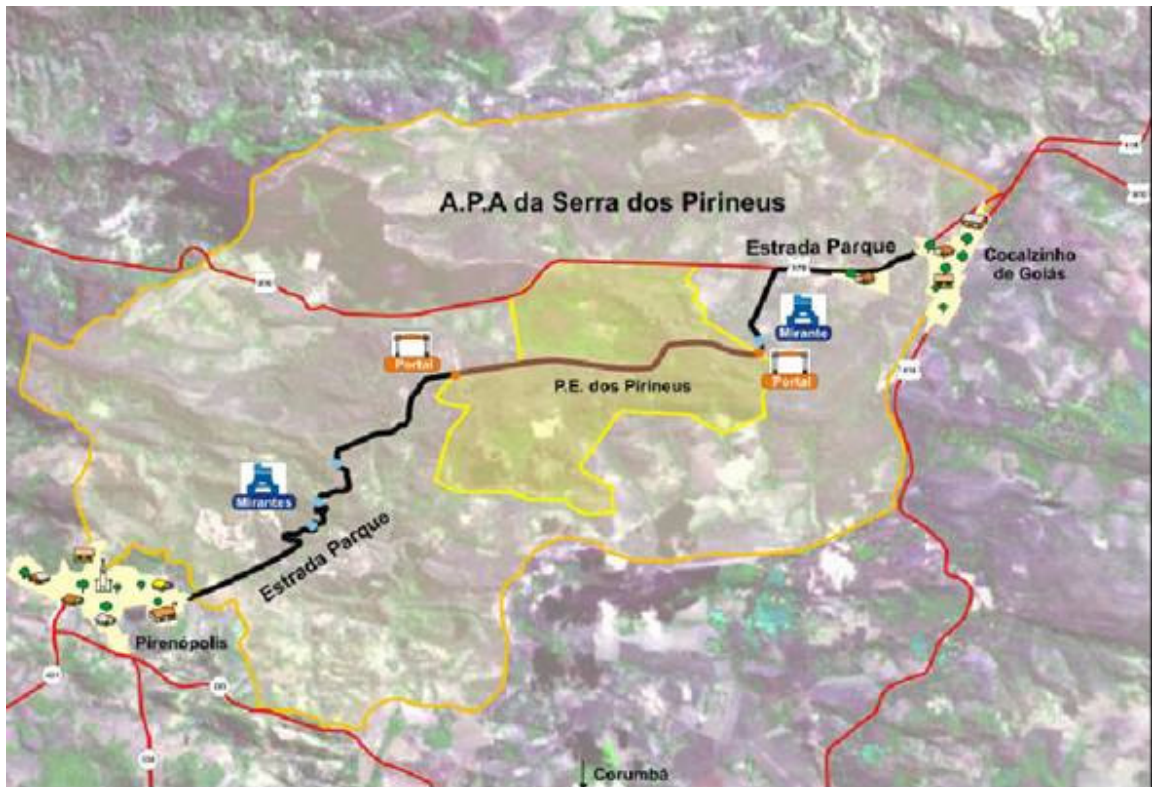


Figura 15: Mapa da “Estrada Parque: Acesso Pirenópolis – Parque dos Pirineus e acesso Cocalzinho de Goiás – Parque dos Pirineus”

Fonte: EIA (AGETOP, 2005) apud Lamy, 2006

A estrada SP-139 entre São Miguel Arcanjo e Sete Barras no Sudoeste Paulista, corta o Parque Estadual Carlos Botelho- importante contínuo de Mata Atlântica no interior do Estado. Ela tem recebido alguns equipamentos como base de vigilância, construída pelo Instituto Florestal de São Paulo, com recursos internacionais. Um projeto que se intitula como Estrada Parque⁵⁰, mas que na verdade, acaba por adotar tal nomenclatura mais em virtude de atravessar um parque, do que propriamente como uma unidade especial e específica de conservação ou de planejamento e gestão diferenciada. Observação feita anteriormente nos casos descritos, sobretudo dos Pirineus, já que o acesso a um

⁵⁰ Segundo matéria do Jornal da Tarde, caderno A4 de 14 de dezembro de 2005.

Parque ou a travessia deste não abraça a idéia de uma área de preservação ou de interesse específico.

3.3.4 - Outros Projetos

Encontra-se em desenvolvimento uma Estrada Parque na Serra do Caraça, em Minas Gerais com o nome de Estrada Parque de Catas Altas/Santa Bárbara. Tem como objetivo proteger a serra do Caraça e seus recursos naturais. Além do Projeto da Estrada Parque que deverá ser instituída no entorno do Parque Nacional de Caparão, onde se localiza o Pico da Bandeira - um dos mais altos do País.

No ano 2000 é criada no Mato Grosso do Sul, através de decreto Estadual⁵¹, a Área de Proteção Ambiental denominada Estrada-Parque de Piraputanga, entre os municípios de Aquidauana e Dois Irmãos.

A estrada Paraty-Cunha que interliga os dois municípios cortando a Serra do Mar e que faz parte de um trecho da chamada Estrada Real, RJ-165 era a antiga rota do ouro nos primeiros séculos da colonização. Ainda é uma via de terra, devendo receber pavimentação devido ao acordo entre os estados de São Paulo e Rio de Janeiro. Está sendo chamada de Estrada-Parque, com a instalação de guaritas para o controle de tráfego e a possível cobrança pelo uso. A estrada deverá ser pavimentada de bloquetes no seu trecho de serra que tem apenas 9,5 Km, numa estrada que tem no total 46 km, do entroncamento da BR-101, em Paraty, até a cidade de Cunha. Terá passagens subterrâneas para animais em forma de tubulação para que eles possam atravessar a pista sem o risco de atropelamento. A velocidade máxima permitida será de 30 Km/h e o tráfego será proibido para caminhões de grande porte. O turismo responde por 80% da economia da região.

⁵¹ Decreto Estadual 9.937 de 5 de Junho de 2000



Figura 16 : Figura ilustrativa da Estrada Parati-Cunha

Fonte: site portal do governo do estado do Rio de Janeiro

A Calçada do Lorena, a primeira estrada pavimentada do Brasil, foi construída em 1792 para o escoamento da produção de cana de Açúcar, começada pelos portugueses para a ligação da base da serra do Mar ao planalto. Possuía cerca de 7 km, em substituição às trilhas construídas por índios, uma vez que já não comportavam o tráfego de burros. Segundo o Emae⁵² “*Seu caminho era todo em ziguezague, para facilitar o transporte da carga feita no lombo de animais. Tinha 160 curvas e um tráfego estimado de até 60 mulas por dia.*”⁵³ Foi abandonada por volta de 1840 e parcialmente restaurada entre 1989 e 1992. Mais tarde foi substituída pelo

⁵² Emae – Empresa Metropolitana de Águas e Energia

⁵³ Dados da folha on-line, 2002

Caminho da Maioridade que já podia receber carroças que atendiam a já grande produção rumo ao litoral. Veio a se tornar depois, A Estrada do Caminho do Mar, também a primeira estrada pavimentada em concreto no Brasil. Fechada há muitos anos, deverá ser reaberta após a restauração e a transformação do complexo chamado de “Caminho do Mar Pólo Ecoturístico”. Será um parque turístico-ambiental, já que está localizada no Parque Estadual da Serra do Mar.



Figura 17 : Figura de divulgação do Projeto Caminho do Mar

Fonte: site Projeto Caminhos do Mar



Figura 18 : Imagem de trecho da Estrada Caminho do Mar

Fonte: site Projeto Caminhos do Mar (2007)

No final de 2005, o Governo do Estado e a Prefeitura de São Paulo firmaram com o Dersa acordo de mitigação e compensação ambiental para o trecho sul do Rodoanel Mario Covas. Acordou-se que o Dersa se obriga a desapropriar áreas em torno desta via com largura média de 300m, formando aí o que se chama de “unidade de conservação”, e apresentar um plano de manejo e conservação.

A idéia de se formar um corredor verde para proteger, numa determinada escala, a estrada e o entorno, ainda que bastante louvável, não agregava valor na medida em que não trabalhava com a gestão compartilhada. Não leva em consideração os aspectos sócio-culturais daqueles trechos e não evita os perigos de desastres ambientais sobre os mananciais sul.

A Associação Ecológica e Cultural Acorda Mairipa, idealizadora do projeto Cantareira/Roseira, trabalha com dois novos projetos para a região que possuem o mesmo espírito do projeto anterior. Se aplica a mais de um município e num trajeto de mais de uma estrada estadual, a Estrada de Santa Inês e a Rodovia SP-23 que margeia a represa Paiva Castro. Projetos chamados de Circuito Ecoturístico da Cantareira e Pólo Ecoturístico da Cantareira. Este último pretende ser um agregador dos diversos circuitos propostos com uma gestão unificada de proteção e sustentabilidade para a região da Cantareira em suas duas vertentes, a Norte e a Sul.

3.4 A INSTITUCIONALIZAÇÃO DAS ESTRADAS PARQUES NO BRASIL

A questão da institucionalização das Estradas Parques no Brasil apresenta-se como uma lacuna deixada em aberto no SNUC⁵⁴, que não contemplou uma forma de unidade de conservação justamente numa das principais intervenções humanas que são as estradas. O Brasil é um país de vocação essencialmente rodoviarista, desde a política desenvolvimentista dos anos JK. É sabido que a não hierarquização das estradas, num plano nacional⁵⁵ ou mesmo estadual, criou vias de presença em diversos sítios de interesses históricos, paisagísticos, ambientais, arqueológicos ou de outro interesse especial qualquer, e em alguma época passada serviu a algum determinado interesse de acesso à comunidades locais ou de passagem. Hoje a inexistência de hierarquia de categorias coloca em risco essas mesmas comunidades, os ecossistemas e as paisagens onde estas estão inseridas.

A criação da figura jurídica, contribui no intuito de gerar o debate e externar a necessidade premente de se fazer alguma medida que possa disciplinar essas vias. Uma classificação ou “*status*” passam a ser perigosas, já que não estabelecem uma unidade de ação e de pensar, tão necessária num país com uma legislação bastante pautada no âmbito federal, sobretudo as leis voltadas às questões ambientais.

As Estradas Parque da APA Rio Tietê (Itu) e a da Cantareira/Roseira, baseadas em leis municipais, buscam, através de parcerias entre as organizações não governamentais, as prefeituras e a comunidade, uma estratégia de gestão.

O caso da Estrada Transpantaneira, sob o aspecto da legislação, é a que formalmente esta melhor estruturada. Existente através de decretos estaduais, o que garante uma possibilidade de planejamento e de parcerias intermunicipais com maior

⁵⁴ O SNUC, Sistema Nacional de Unidades de Conservação, aprovado em 2000, segue basicamente a classificação internacional para áreas protegidas definidas pela UICN em 1994.

⁵⁵ O DNER, atual Dnit apresenta alguns critérios de estrada divididas em classes : 0 – vias expressas com total controle de acesso; IA – Pista Dupla com controle parcial de acesso; IB, pista simples com volume médio de 200 a 1400 veículos dia; II – Pista simples com volume de 700 a 1400 veículos; III – Pista simples com volume de 300 a 700 veículos e IV – Pista simples com volume de 300 veículos dia.

rigor e formalidade institucional, apesar de ter sido institucionalizada como área especial de interesse turístico. Além disso, possui um conselho gestor que extrapola os limites de uma única comunidade e constitui, pelo menos no campo da teoria, uma teia de interesses comuns. No caso, a preservação dos ecossistemas do pantanal por parceiros de objetivos diretos, tão diferentes como: empreendedores, ecologistas e o governo, que por si só podem contribuir para a construção de uma identidade bastante forte para o local. Ribeiro (2007) lembra, porém, que a extensão da estrada e o número muito grande de municípios gera grandes conflitos e tem impedido a efetivação como pólo de ecoturismo (informação verbal)⁵⁶. A Estrada Parque de Piraputanga, também no Mato Grosso do Sul, criada por decreto Estadual, avança na caracterização como área de proteção Ambiental. No decreto de criação destaca-se o Art. 1º:

Fica criada a área de Proteção Ambiental denominada Estrada-Parque de Piraputanga, com o objetivo de proteger o conjunto paisagístico, ecológico e histórico-cultural, promover a recuperação da bacia hidrográfica do Rio Aquidauana, e formações da Serra de Maracaju, compatibilizando-as com o uso racional dos recursos ambientais e ocupação ordenada do solo, garantindo qualidade ambiental e de vida das comunidades autóctones.

Mas, prescinde da participação da comunidade através da gestão compartilhada como a existência de um conselho gestor.

Outros projetos como a Estrada Paraty-Cunha ou mesmo o Pólo Ecoturístico Caminho do Mar, ainda que este não use explicitamente o nome de Estrada Parque, acabam sendo feitos informalmente pela mídia como se assim o fossem. Na verdade, além do caráter preservacionista de cada projeto, são estradas e caminhos que estão localizados dentro da área de parque estadual e que põem em risco, através da vulgarização, a nomenclatura de Estrada Parque.

⁵⁶ Informação fornecida em entrevista por Maria Luiza T. Borges Ribeiro em São Paulo em 01 de outubro de 2007



Figura 19: Foto mirante do alto da serra da Cantareira *Fonte: Acorda Mairipá/JoãoPaulo Mazzili Costa (2004)*

4 - A CARACTERIZAÇÃO DO AMBIENTE

4.1 A SERRA DA CANTAREIRA

Cantareira foi o nome dado a um trecho da Serra da Mantiqueira pelos tropeiros que faziam o comércio entre São Paulo e as outras províncias do Brasil nos séculos XVI e XVII, numa região privilegiada pela presença de muitas nascentes e córregos. Esse nome teria sua origem nas prateleiras onde se guardavam os cântaros, jarros que armazenavam a água. Outra denominação também atribuída é a de que Cantareira viria de cantaria, trabalho de construção civil com pedras que são muito encontradas na serra.

No século XIX, com o crescimento populacional, a cidade de São Paulo começou a ser afetada por graves problemas relacionados ao abastecimento de água. Estudos desenvolvidos em 1846 concluíram que a solução seria a utilização do Ribeirão da Pedra Branca, na região da Serra da Cantareira, por estar próximo da cidade e pela excelente qualidade de suas águas.

Com o avanço da colonização, parte das matas da Serra da Cantareira foi substituída por plantações de café, cana e chá. Em 1890, porém, pouco após a proclamação da República, o Governo do Estado de São Paulo desapropriou várias fazendas da região, visando a recuperação das matas para conservar os mananciais. A casa da bomba, no núcleo Engordador, foi instalada em 1904 com o objetivo de auxiliar na distribuição de água para São Paulo. Em 1907 foram concluídas as obras do Reservatório do Engordador, atualmente desativado.

A água proveniente da serra abastecia precariamente o centro da cidade de São Paulo através do antigo reservatório da Consolação. A capacidade do primitivo sistema implantado no local seria posteriormente ampliada. No entanto, com a entrada em funcionamento de outros sistemas, seu papel no abastecimento da cidade tornou-se pouco significativo.

A porção montanhosa que faz contraponto com a Serra do Mar e se abre para as bacias dos Rios Tietê, Tamanduatei e Pinheiros é também importante referencial metropolitano, já que é avistada de diversos pontos das cidades da grande

São Paulo e estabelece um limite e uma identidade muito significativa a essa Metrópole.

A vertente norte da Serra da Cantareira no município de Mairiporã e Caieiras, no trecho entre a Estrada Santa Inês e Estrada da Roseira, caracterizou-se ao longo desses últimos trinta anos por uma ocupação predominantemente residencial de alto padrão, relativamente adaptada aos perfis exigidos pela legislação de proteção aos Mananciais. Apresenta o traçado inadequado de vários loteamentos, a ocupação de número significativo de lotes com área construída superior aos índices permitidos e a precariedade de manutenção do sistema de disposição dos esgotos residenciais por fossas sépticas. O trânsito de veículos pesados e com cargas perigosas em estrada com declive acentuado, além da pretensa construção de posto de gasolina e um cemitério, gerou protestos e movimentos de moradores e ambientalistas os quais conseguiram em alguns casos, devido a ações judiciais, bloquear determinados empreendimentos.

A vertente sul da Serra da Cantareira vem sofrendo um ímpeto maior de degradação, conseqüência do uso incompatível do solo, com a disposição inadequada de resíduos sólidos, como o lixão de Vila Albertina que se encontra atualmente desativado, e com loteamentos irregulares e clandestinos, devido a grande pressão do crescimento descontrolado da cidade de São Paulo. De acordo com Décio (2007) a região mais a Oeste da serra é a mais vulnerável a esse tipo de ocupação. No lado leste da serra, na divisa com o Município de Guarulhos, também se observa a ocupação e o parcelamento irregular do solo na área rural, bem como a deposição de lixo, inclusive industrial, nas estradas e nas divisas do Parque Estadual da Cantareira (informação verbal)⁵⁷.

Na proposta de Plano Diretor Metropolitano até o ano 2010, elaborado pela Emplasa (1994), aparece pioneiramente o conceito de estradas turísticas, estabelecido como meta para a região. A Associação Acorda Mairipa baseou-se nesse conceito para elaborar os projetos articulados de Mobilização pela

⁵⁷ Informação fornecida em entrevista por Fernando Décio, Diretor do Parque Estadual da Cantareira em 24 de outubro de 2007. A região próxima à Estrada de Santa Inês, Brasilândia, Cachoeirinha e Taipas seriam as mais vulneráveis a ocupações informais e que portanto despertam maior preocupação ao Parque Estadual da Cantareira.

Implantação da Estrada Parque da Cantareira e para a implantação do Circuito Ecoturístico da Cantareira com recursos advindos do Fehidro, Fundo Estadual de Recursos Hídricos.

4.2 O SISTEMA CANTAREIRA DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA

Em 1966, teve início a construção do atual Sistema Cantareira, que entrou gradativamente em operação a partir de 1972, estendendo-se até 1988. O Sistema Cantareira desempenha papel fundamental na solução dos problemas de abastecimento da Grande São Paulo. São cinco grandes represas, 48 quilômetros de túneis e canais, uma estação elevatória, a de Santa Inês,⁵⁸ uma das maiores estações de tratamento de água da América Latina, a do Guaraú .



Figura 20 : Perfil do esquema de represas do Sistema Cantareira

Fonte Sabesp

Considerado em seu todo um dos maiores sistemas produtores de água do mundo, o Cantareira utiliza os mananciais da região, com algumas nascentes localizadas no Estado de Minas Gerais. Abrange áreas de bacias hidrográficas que somam 2.281,00 km². Seus reservatórios estão situados em diferentes níveis e interligados de tal modo que, desde os rios Jaguari e Jacareí, a água passa por gravidade através de túneis, ou canais, unindo os reservatórios de Jaguari/Jacareí

⁵⁸ Na Estação elevatória, cravada em túnel a 70 metros de profundidade bombas de 80.000 HPs levam a água até o alto da serra, no reservatório Águas Claras.

(em Bragança Paulista), Cachoeira (Piracaia), Atibainha (Nazaré Paulista) e Juquery (Mairiporã) e desembocando na Represa Engenheiro Paulo de Paiva Castro. Daí, a água segue em canal subterrâneo até a Estação Elevatória de Santa Inês, de onde é bombeada para o Reservatório de Águas Claras, no alto da Serra da Cantareira, e chega à Estação de Tratamento do Guaraú. Então, vai para a torneira do consumidor, abastecendo por volta de 8,1⁵⁹ milhões de habitantes da Grande São Paulo com um volume de fornecimento de 33 mil litros por segundo.

Em 1963, o Decreto 41.626, de 30 de janeiro, regulamentou a região da Serra da Cantareira, criando o Parque Estadual da Cantareira, para assegurar a proteção dos recursos naturais. O parque possui 7900 hectares e é administrado pelo Instituto Florestal de São Paulo. Já o restante da Serra da Cantareira, que também integra o Parque como área de amortecimento, está sob administração dos municípios que dela fazem parte, como: Mairiporã, Guarulhos, São Paulo e Caieiras. Sua ocupação e urbanização vêm se fazendo de modo cada vez mais intenso e depredador; apenas a área administrada pelo Instituto Florestal tem sido preservada, embora sofra risco permanente devido à ocupação irregular em suas bordas.

Atualmente são significativos os impactos que o sistema de abastecimento vem sofrendo, seja pelo desmatamento com perda significativa e descaracterização de área considerada um dos últimos remanescentes urbanos de mata atlântica; seja pela ocupação desordenada e assentamentos irregulares que vêm ocorrendo ao longo das áreas de mananciais. A degradação, por sua vez, tem sido agravada pelo intenso crescimento populacional registrado na região sul do Sistema Cantareira, considerado, proporcionalmente, a maior expansão populacional de baixa renda da metrópole, com taxa de crescimento de 4,66% ao ano, em média, contra 1,4% do restante da metrópole. Acrescente-se aí a agravante de que a maioria dos municípios não dispõe de Leis Ambientais e Urbanísticas adequadas.

⁵⁹ O sistema abastece na capital paulista as zonas norte, central, parte da zona leste e oeste além das cidades de Franco da Rocha, Francisco Morato, Caieiras, parte de Guarulhos, Osasco, Carapicuíba, parte de Barueri parte de Taboão da Serra, parte de Santo André e São Caetano.



Figura 21 : Localização do Sistema Cantareira

Fonte : site mananciais

Com a situação crítica dos recursos hídricos da região, o Sistema Cantareira, responsável pelo abastecimento de 58% da região metropolitana de São Paulo, tem sido alvo de atenções, que se revelam na prática incipientes. As alterações climáticas que vêm ocorrendo nos últimos anos, com conseqüente diminuição dos índices pluviométricos, e a degradação da cobertura vegetal resultaram no mais baixo nível atingido pelos reservatórios do Sistema em toda a sua história: no final de 2003 chegaram a registrar apenas 1,6% de reserva de água.

O crescimento desordenado da população, a falta de planejamento integrado para uma região vital e estratégica de captação de água para abastecimento humano, a baixa condição sócio-econômica-cultural dos habitantes

dos municípios que integram o Sistema Cantareira e a perda cada vez maior da cobertura vegetal estão na origem das alterações climáticas, assoreamento de rios, córregos e nascentes. Porém a raiz é a ausência de um projeto de desenvolvimento sustentável para a região.

4.3 A APA CANTAREIRA

A região em que se localiza a Estrada da Roseira está inserida na APA Cantareira, área de proteção ambiental que foi criada pela Lei Estadual nº. 10.111/1998, e abrange os municípios de Mairiporã, Atibaia, Bom Jesus dos Perdões, Nazaré Paulista, Piracaia, Joanópolis, Vargem e Bragança Paulista (SÃO PAULO, 2000). Foi instituída com o objetivo de melhorar a qualidade e a manutenção dos sistemas ambientais existentes, principalmente por se tratar de região de especial interesse para a produção de recursos hídricos que formam a bacia do Rio Piracicaba e abastecem a região de Campinas e o do Rio Juquery, em especial o Sistema Cantareira que vem abastecer parte muito significativa de região metropolitana de São Paulo.

A região, que em parte, é estruturada pelo eixo da Rodovia Fernão Dias, está sob sua influencia. Apresenta características de paisagem e de sistemas ambientais semelhantes mas com algumas características distintas de topografia e vegetação, sobretudo na região de Mairiporã, onde o predomínio de Mata Atlântica e relevos mais acentuados fazem contraponto com a região de Atibaia, onde imperam os cerrados.

O fato de a APA ter sido criada há quase 10 anos e não ter sido regulamentada coloca em risco todos esses ecossistemas, em razão da crescente urbanização da região, principalmente a de ocupação dispersa e a notada descaracterização rural com o advento da fuga da metrópole. Os melhoramentos como a duplicação da Rodovia Fernão Dias intensificaram esse vetor de ocupação

urbana. De acordo com o ISA⁶⁰ (2007), apenas 0,5% da área do sistema Cantareira encontra-se efetivamente protegido através dos parques da Cantareira e Juquery, apesar desse último se encontrar parcialmente fora da APA.

O Diagnóstico elaborado pelo ISA ainda descreve o Parque e sua importância regional:

Com 834 hectares incidentes sobre a área do Sistema Cantareira, o Parque Estadual da Cantareira é um dos maiores parques florestais urbanos do mundo com 7.482 hectares. Criado em 1963, abrange parte dos municípios de São Paulo, Caieiras, Mairiporã e Guarulhos. Numa região altamente urbanizada, a vegetação ali existente representa um importantíssimo fragmento da floresta ombrófila densa de mata Atlântica, servindo de refúgio para a fauna regional, além de exercer um papel fundamental na manutenção da alta umidade e temperatura amena na região da Grande São Paulo (WHATELY, 2007, p. 31).

⁶⁰ Dados do “Diagnóstico Socioambiental Participativo do Sistema Cantareira” produzido pelo ISA, Instituto Socioambiental, em 2007

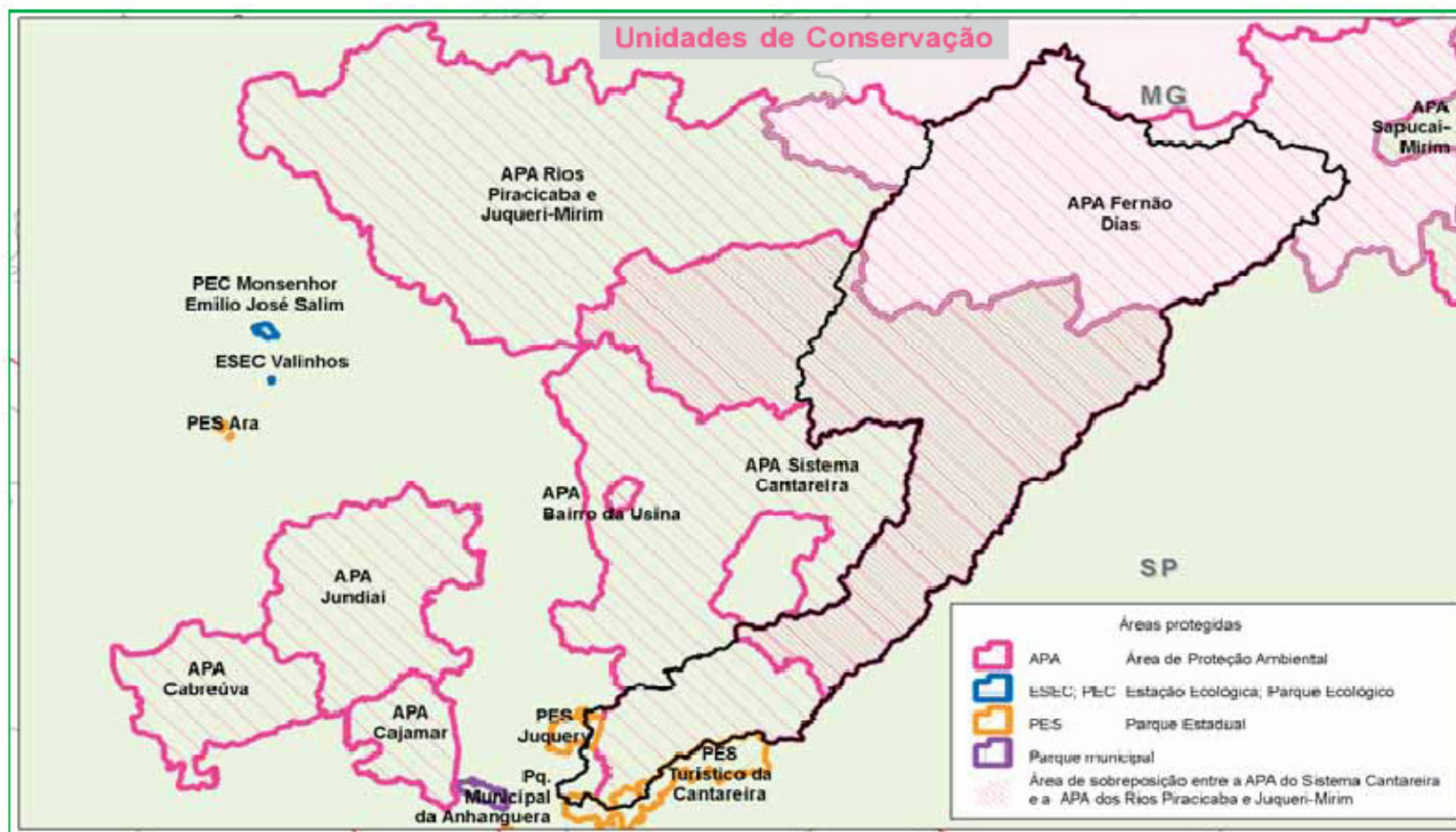


Figura 22: Áreas protegidas com destaque para a APA Cantareira

Fonte: Cantareira 2006: Um olhar sobre o maior manancial de água da Região Metropolitana de São Paulo

Há falta de instrumentos mais eficazes de planejamento regional. A regulamentação da APA poderia se fazer bastante importante por trabalhar uma visão mais regional das ocupações urbanas, dos processos de industrialização e mesmo do fomento das atividades turísticas⁶¹, de veraneio e de preservação, sem impedir, contudo, a autonomia municipal na regulação do uso do território.

Dentro dessa ótica observam-se os grandes conflitos que necessitam ser mais claramente elucidados para que tenham soluções mais bem construídas. Em estudo do entorno do reservatório Jacareí/Jaguary, (HOEFFEL, et al., 2006, p. 5 e 6) observou :

Verifica-se assim na região, conforme expresso por Logan & Molotch (1992) e Schnaiberg & Gould (2000), uma confluência de interesses privados e públicos, representados por capitais de investimento e por legislações municipais, que estimulam a expansão urbana e o desenvolvimento turístico, que possibilita o ritmo acelerado destes usos e transformações. Esta realidade regional é construída a partir de múltiplas percepções que refletem desde abordagens conservacionistas, que buscam a regulamentação da APA Cantareira, até visões utilitárias e mercadológicas do mundo natural, que procuram, através do parcelamento do solo, vender a paisagem e os recursos naturais regionais, sem considerar a necessidade da adoção de critérios sustentáveis.

A transformação portanto das áreas rurais em subúrbios urbanos e metropolitanos podem em médio prazo fazer se perder um dos grandes agentes de fomento à economia regional que é a possibilidade do turismo sustentável com base na exploração da paisagem natural e rural e da sua cultura, Seabra (2001, p.15) contudo lembra

Como consequência, especialmente nos países subdesenvolvidos, o turismo tem acarretado a perda de cultura dos povos residentes, que tendem a absorver valores e costumes impostos pelos habitantes do mundo desenvolvido. Cria-se, assim, um padrão cultural mundializado – os costumes

⁶¹ Ainda que o termo turismo seja considerado para todas as atividades de lazer e não trabalho, segundo Seabra (2001, p. 11) “Segundo a Organização Mundial do Turismo (1994), o turismo é a atividade econômica que permite às pessoas, com disponibilidade de tempo e recursos, desfrutar de programas de entretenimento, lazer e recreação, fora do lugar de moradia, por um período superior a 24 horas.”

passam a ser iguais e monótonos; da mesma maneira, reproduzem-se festejos dentro de uma concepção homogênea de lazer e recreio. O acréscimo de carga humana compromete a paisagem formada por atrativos cênicos, e a descaracterização da diversidade natural e cultural acarreta o desinteresse e a conseqüente fuga do turista.

No tocante ao sistema Cantareira, que em trechos se sobrepõe em parte com a APA da Cantareira e a APA Piracicaba-Juqueri Mirim, além das áreas envoltórias de tombamentos do Parque da Cantareira e da Serra dos Freitas /Pico do olho d'água, a presença das ameaças são convergentes e paralelas com as APAs. Em especial a Bacia hidrográfica do Juquery que se mostra a mais urbanizada e nesta, o município que apresentou o maior acréscimo de área urbana entre 1989 e 2003 em cerca de 33,5%, foi o município de Mairiporã⁶². Segundo Whately (2007, p. 63) :

Os resultados do Diagnóstico Socioambiental do Sistema Cantareira mostram um quadro de atenção. Em 2003, mais de 70% do território ocupado pelas cinco bacias formadoras do sistema encontrava-se alterado por atividades econômicas e usos diversos. Por enquanto, a urbanização ainda não é intensa o suficiente para comprometer os corpos d'água da região, e a qualidade da água do sistema é, em geral, boa. Porém, nos últimos anos foi possível verificar uma tendência de piora na qualidade da água em quase todos os principais tributários do sistema, resultante do uso desordenado do território e do recente período de estiagem pelo qual a região passou.

Dessa maneira os processos de desenvolvimento sustentável sugerem passar pelo caminho da criação de uma identidade própria regional que possa ser parceira da metrópole, não apenas continuidade de seu território disperso.

⁶² Dados do Diagnóstico do ISA- Cantareira 2006: um olhar sobre o maior manancial de água da região metropolitana de São Paulo.

4.4 A RESERVA DA BIOSFERA DO CINTURÃO VERDE DA CIDADE DE SÃO PAULO

A reserva da biosfera foi criada pela UNESCO em 1976 como forma de titular, através de um instrumento de reconhecimento internacional, regiões e biomas considerados de relevância tanto de ponto de vista ambiental quanto humano e promover a conservação, o desenvolvimento sustentável, a pesquisa científica e a integração dos diferentes agentes inseridos em cada contexto. Como a indicação parte muitas vezes de governos locais, esses assumem compromisso de parcerias com o intuito de promover ações e políticas que visem esses desejos dentro do espírito de solidariedade universal. As reservas fazem parte do programa MaB⁶³. Programa o homem e a biosfera da UNESCO e totalizam cerca de 440 reservas em todo o mundo, abrangendo 97 países⁶⁴.

A Reserva da Biosfera da Mata Atlântica foi a primeira unidade da Rede Mundial de Reservas da Biosfera estabelecida no Brasil, sendo a maior Reserva da Biosfera em área florestada do planeta, com cerca de 35 milhões de hectares, abrangendo áreas de 15 estados brasileiros onde ocorre a Mata Atlântica em mais de 1000 municípios; e estende-se por mais de 5000 Km do litoral do Rio Grande do Sul ao Ceará, além de Fernando de Noronha, Abrolhos, Trindade e no interior de estados como Mato Grosso do Sul e Minas Gerais. A área foi reconhecida pela UNESCO entre 1991 e 2002.

A Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, integrante da Rede Mundial de Reservas da Biosfera da UNESCO, abrange 73 municípios, incluindo as regiões metropolitanas de São Paulo e da Baixada Santista, com mais de 600 mil hectares de florestas, várias unidades de conservação sobretudo de mata atlântica, 23 milhões de pessoas e praticamente toda a água que

⁶³ MaB, em inglês Man and Biosphere Program criado pela UNESCO.

⁶⁴ Dados de maio de 2004 do site do MaB – UNESCO.

abastece essas regiões onde são produzidos cerca de 20% do PIB nacional. Segundo Rodrigo Victor, coordenador da RBCV :

*Não obstante a grande degradação da área urbana, o seu entorno verde possui importância muito maior do que costumeiramente lhe é atribuída. Além da relevância ecológica (a Mata Atlântica está entre as principais detentoras de biodiversidade do planeta), o Cinturão é crucial no fornecimento de serviços ambientais. Esse conceito, que ganha cada vez mais destaque mundial, enfoca todos os benefícios que a população obtém dos ecossistemas, desde os bens, como oferta de água, alimentos, madeira e medicamento, até aqueles nem sempre mencionados, como regulação do clima, controle de enchentes, aspectos estéticos e culturais.*⁶⁵

A RBCV foi instituída em 09 de junho de 1994, por ato deste organismo das Nações Unidas, como parte integrante da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica. Segundo o ISA⁶⁶, sua institucionalização plena, no âmbito do País, e do Estado de São Paulo, deu-se em 2005⁶⁷. Nos termos do ato de seu reconhecimento pela Unesco, como integrante da rede do MaB, a Reserva da Biosfera acha-se comprometida com as finalidades daquela rede de “conservação da natureza e pesquisa científica a serviço do homem, servindo de sistema de referência para mensurar os impactos do homem sobre o ambiente”.

O sistema de planejamento contempla três tipos de situações divididas em: zona núcleo, zona tampão e zona de transição. A primeira, também chamada de zona “core”, trata das áreas significativas de determinados ecossistemas, e no caso da Reserva do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, trata as áreas que foram definidas núcleos, as já consideradas áreas protegidas sob domínio do estado, como o Parque Estadual da Cantareira, o Parque Estadual Alberto Löfgren, Parque do

⁶⁵ Segundo o informativo RBRB- Informativo da rede de Reservas da Biosfera , nº3, ano 1, junho 2004.

⁶⁶ ISA – Instituto Sócio Ambiental.

⁶⁷ Segundo o ISA, A institucionalização no Brasil e em São Paulo se deu pela deliberação nº 01/2005 de 04 de maio de 2005 e a criação de seu Conselho de Gestão, parte integrante do Conselho da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica em setembro de 2002, que, por sua vez, se ampara na Lei Federal 9.985, de 18 de julho de 2000 e em sua regulamentação, dada pelo Decreto Federal 4.340, de 22 de agosto de 2002.

Jaraguá, Parque Estadual da Serra do Mar, Parque Estadual do Jurupará, Estação Ecológica do Itapeti e Reserva Florestal do Morro Grande.

A chamada zona tampão é considerada um entorno de transição onde todas as ações de desenvolvimento e atividades em geral precisam estar adequadas às necessidades da zona núcleo; e entre elas estão às áreas de proteção aos mananciais, Nascentes do Tietê, Serra do Japí, além de APAs e áreas com outras proteções.

Na zona de transição são permitidas atividades que se adequem aos conceitos do desenvolvimento sustentável de acordo com os princípios do programa MaB.

A RBCV foi criada após a pressão da sociedade civil organizada numa notável campanha que se mobilizou com 150.000 assinaturas, segundo reportagem do Jornal da Serra⁶⁸: *“A petição não deixava dúvida: VPM (rodoanel) (sic) não; reserva da Biosfera sim. A Secretaria do Meio Ambiente, através do Instituto Florestal encampou a causa e encaminhou o pedido a UNESCO, que incluiu a RBCVCSP na grande rede mundial de Reservas da Biosfera.”* O que reafirma também que a luta contra o Rodoanel Mario Covas, personagem desse processo também já vem de mais de uma década.

O mesmo jornal lembra ainda que o estudo básico foi formulado pelo mesmo consultor da ONU, responsável pela elaboração da Agenda 21, além de importantes cientistas do Instituto Florestal de São Paulo. Teve a chancela do governo do Estado de São Paulo; e depois de encaminhado a Brasília, obteve aprovação de diversos órgãos que o analisaram, entre eles o Itamarati, o Ibama, o Ministério de Planejamento da Presidência da República e o CNPq. Tudo se deu sob os auspícios de acordos internacionais de cooperação, o que endossa a importância nacional e internacional de tal figura.

O Instituto Florestal (IF) acabou, assim, por levar adiante a atribuição da implementação efetiva da instituição e a consolidação da Reserva, criando, em 1993 em São Paulo, o Centro Administrativo das Reservas da Biosfera que possui sede

⁶⁸ Edição especial do Jornal da Serra sobre o Rodoanel Mario Covas, setembro de 2002, pág. 5 com matéria específica sobre a RBCV.

própria dentro do Instituto Florestal, com recursos doados pela comunidade sueca e viabilizados pelos Reis da Suécia quando da sua visita ao IF durante a Rio 92.

Em outubro de 1994 foi realizado, em parceria com a representação da Unesco, um Workshop que definiu um plano de gestão da RBCVCSP.

Entre as atividades fundamentais atualmente estão: o Programa de Jovens que objetiva oferecer oportunidades e treinamentos ecoprofissionais para jovens na região do cinturão verde, em áreas piloto; A Amar, Associação dos Amigos e Moradores da Reserva da Biosfera, que promove fóruns de discussão e encaminhamento de propostas para o poder legislativo; e a sistematização da avaliação subglobal do milênio⁶⁹, iniciativa do Instituto Florestal que propôs em 2002 a avaliação também na Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo. Esse processo é um diagnóstico, além da avaliação global promovida pela ONU, já que estão sendo criadas as avaliações subglobais em 33 regiões do planeta. Explicam as alterações dos ecossistemas e seus serviços, ocorrem em escalas menores, uma vez que os resultados globais não reconhecem a complexidade ecológica, social e institucional de vilas, cidades ou bacias hidrográficas.

Maria Cecília Wey de Brito⁷⁰ lembra a importância de tal avaliação:

Não é possível que a gestão dos parques e florestas de nossa região esteja dissociada dos processos metropolitanos e que os benefícios que essas áreas trazem à população em termos de saúde, lazer e condições de uma vida digna, não sejam valorizados. Temos que entender que o cinturão verde funciona como um organismo vivo, é essencial à cidade, não pode mais ser excluído de todo um planejamento regional. É por isso que queremos aqui em São Paulo essa avaliação subglobal: para levar a questão ambiental mais próxima à vida das pessoas e dos tomadores de decisão, contribuir com o entendimento de que a necessidade de proteção de nossos recursos naturais não é capricho de ambientalistas e cientistas, eles influenciam drasticamente na vida das pessoas, na redução da pobreza e na economia como um todo. Basta ver as conclusões da Avaliação do Milênio.

⁶⁹ Material obtido no site da CETESB.

⁷⁰ Maria Cecília Wey de Brito foi diretora Geral do Instituto Florestal –IF.

A Reserva da Biosfera do Cinturão Verde recebeu em 1999 o prêmio Ted Turner como a mais importante do Planeta, sobretudo por estar dentro de uma região metropolitana das dimensões de São Paulo. Mas podemos afirmar que essa reserva carece de grande estudo e de gestão integrada com os diversos atores que a ela se integram e interagem.

Ver figura no arquivo de pranchas:

Figura 23 – Mapa da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo

O Conselho da RBMA em seu caderno de RBMA afirma que é preciso “*Estabelecer sistema de gestão do Bioma, destacando o papel do governo na coordenação das ações em parceria com os estados e municípios, buscando uma permanente interlocução com as entidades não governamentais setoriais e ambientalistas, garantindo maior participação nas decisões;*” (Cadernos da RBMA, pág. 39) o mesmo caderno estabelece a necessidade de:

Dar prosseguimento ao processo de descentralização da administração no âmbito da gestão dos recursos florestais, pesqueiros, fauna silvestre, recursos hídricos e marinhos e do controle ambiental, buscando ampliar os mecanismos de participação da sociedade através de suas entidades representativas como os Comitês de Bacia, os Conselhos Municipais de Defesa do Meio Ambiente - COMDEMAS, os Comitês Estaduais da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, etc. . Estabelecer sistema de gestão e coordenação das ações através de parcerias que busquem uma permanente interlocução com as entidades não-governamentais setoriais e ambientalistas . Rever/reorientar os instrumentos e normas de controle, monitoramento, uso e conservação dos remanescentes, de forma a garantir que o desenvolvimento seja sustentável e se processe atendendo às exigências necessárias à proteção da diversidade biológica no âmbito da Mata Atlântica; (p. 40)

Entretanto deve-se citar que municípios menores em população, que detêm as maiores porções das áreas naturais tem se absterido ou se mantido alheios aos debates desse tema.

4.5 O TRAÇADO NORTE DO RODOANEL

A cidade de São Paulo e a sua região metropolitana possuem uma das maiores populações urbanas do planeta e como a maioria das cidades dos países em desenvolvimento, apresentam uma grande desorganização sócio espacial. A ausência de planejamento e de políticas públicas de ocupação urbana geraram um caótico sistema viário que nas suas principais artérias ocupam as áreas impróprias de

várzea dos rios Pinheiros e Tietê. A maioria das importantes rodovias federais e estaduais desembocam nessas avenidas, forçando, ou pelo menos induzindo o tráfego que circula numa dessas estradas e necessita fazer a interligação com outra, a passar pelas marginais e ou em algumas grandes avenidas da cidade. Esse cenário tem sido o principal indutor da idéia do projeto do anel rodoviário metropolitano da grande São Paulo, que em tese, visa a tirar o trânsito pesado de caminhões que cruzam a metrópole⁷¹. Neste sentido foi elaborado pela Protran Engenharia, a pedido do Dersa, o Projeto do Rodoanel Mario Covas que, em projeto anterior de 1989, recebeu o nome de via perimetral metropolitana. Dividido em quatro trechos: norte, sul, leste e oeste, deverá contornar a área mais densamente urbanizada da metrópole num trajeto de 170 km; e ligar 10 eixos rodoviários com o conceito de rodovia fechada, com trevos de acesso apenas nos entroncamentos principais, sem acesso às propriedades lindeiras.



Figura 24: Propaganda dos benefícios do Rodoanel

Fonte: Material de divulgação do Rodoanel distribuído pelo Dersa

⁷¹ Além de desafogar o trânsito, o Rodoanel objetiva viabilizar o chamado “Corredor do Mercosul” já que a cidade de São Paulo como entroncamento de diversas vias que fazem a ligação com o Porto de Santos e de São Sebastião é elo de ligação entre o sul do país e todo o Norte, Nordeste e Centro-Oeste com especial ligação com Minas Gerais

O modelo escolhido é o mesmo já usado em outras fases da cidade de São Paulo para resolver os problemas de trânsito, como o Plano de Avenidas de Prestes Maia com seus anéis circuncentricos, o Pequeno Anel Viário de 1950 ou a Malha de Vias Expressas dos anos 70. Mas como é publico e notório, não conseguiram cumprir por muito tempo os seus objetivos, possivelmente por não respeitar as características plurais da metrópole; não considerá-la como um todo e ser dirigida a algumas parcelas da população em detrimento de outras.

O projeto do Ferroanel surgiu nessa esteira propondo acompanhar em parte o traçado do Rodoanel, mas como se supõe, parece inconsistente e carece do mesmo problema de falta de planejamento global, já que parte desse Rodoanel já está concluído e não se previu ali espaço para tal linha de transporte ferroviário.

O que se prevê é que o traçado causará forte impacto em uma região especialmente sensível e vulnerável sobre vários aspectos físicos e ambientais, sobretudo a região de proteção aos mananciais e a serra da Cantareira.

O trecho escolhido como primeiro a ser implantado foi o trecho Oeste que liga as rodovias Regis Bittencourt e a Via Anhanguera. O segundo, o trecho sul que ligará as rodovias Regis Bittencourt e Anchieta. Os problemas de licenciamento ambiental do trecho oeste levaram o Ministério Público a exigir que o licenciamento ambiental fosse feito do traçado total e não trecho a trecho, como inicialmente, para que se vislumbrasse os impactos positivos e negativos como um todo sobre a região metropolitana. O trecho foi dado como concluído, sem que o licenciamento estivesse aprovado e os compromissos de mitigação dos impactos fossem realmente efetivados.

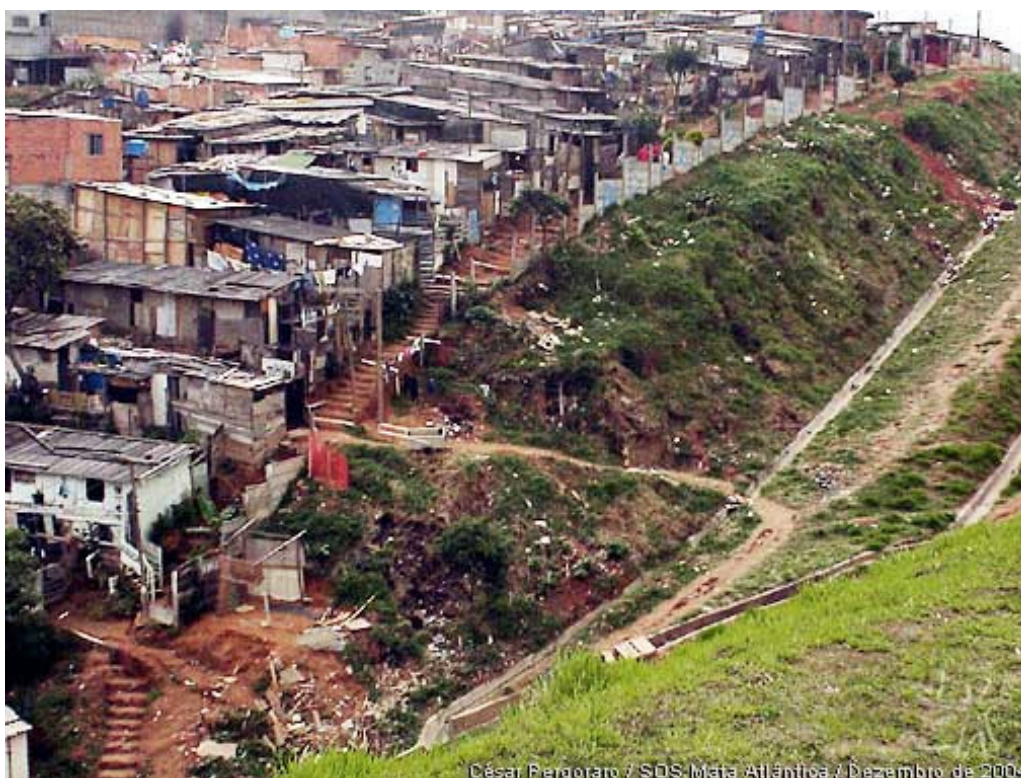


Figura 25: Ocupações irregulares descontroladas no trecho oeste do Rodoanel

Fonte: SOS Mata Atlântica

O Estudo e o Relatório de Impacto Ambiental apresentaram para o trecho norte três propostas diferentes: uma seguindo pelas bordas da serra junto à malha urbana da zona norte de São Paulo e do Parque da Cantareira e parcialmente em túneis sob a montanha; outra cortando o Parque Estadual do Juquery, saindo dos domínios da serra já quase no limite de Atibaia; e uma terceira proposta cortando todo o vale do Rio Juquery, no município de Mairiporã e próximo à represa Paiva Castro. Esta terceira foi chamada de proposta intermediária e foi a escolhida como ideal pelo Dersa. Mas perversamente, mostrou ser a mais devastadora para o desejado desenvolvimento sustentado da região (figura 26 e 27).

Muitos parecem ser os interesses envolvidos nessa grande empreitada, além dos resultados políticos eleitorais naturais que obra de tal magnitude traz. Os conflitos se sobrepõem formando uma teia, onde os interesses privados de especulação imobiliária, de empreiteiras, além de melhoria de logística e de

possibilidade de novas acessibilidades, competem com os interesses públicos e os interesses do meio ambiente que garantem a vida na metrópole

Poderíamos dizer que há interesse público na proposição de fazer a ligação entre os diversos eixos rodoviários que atualmente se conectam apenas pela malha viária da cidade de São Paulo, criando melhores condições de logística para boa parte do PIB nacional que ali circula para os mercados do Mercosul e para o escoamento de produção Norte/sul. Apesar do alto custo da obra, a intenção é de regular a ocupação territorial conflitante. Lefebvre (1985, p.07) diz: “*A prática espacial regula a vida, não a faz*”.

Já a cidade de São Paulo num certo sentido, também apresenta motivos fortes ao mostrar a questão da retirada dos caminhões que fazem a travessia da cidade, apenas para a interligação com outras estradas, com o paradoxo de liberar estes espaços para serem ocupados pelos automóveis. Também se deve considerar o interesse das cidades da região metropolitana, especialmente as citadas aqui, que terão seus territórios retalhados e divididos; e suas identidades destruídas na medida em que se tornarão apenas bairros periféricos de São Paulo, mas ao mesmo tempo, se permitirão novas acessibilidades.

Pode-se somar a isso os interesses dos grandes empreendedores imobiliários que certamente encontrarão, nessa enorme via, um grande mercado para condomínios residenciais, comerciais e industriais, mas terão de lutar bravamente contra o processo de invasões pelos excluídos desse processo. Ainda os interesses de bairros, como os condomínios do alto da serra, que acreditam terem futuramente seu acesso facilitado, e a suas propriedades valorizadas, ao mesmo tempo que a poluição e a destruição da paisagem os ameaçam com a desvalorização. A tudo isso, soma-se a posição dos ambientalistas na grande batalha entre a preservação e o desenvolvimento.

Todo esse verdadeiro “*mix*” de interesses coloca em jogo a grande e verdadeira questão que é: a sobrevivência da vida na metrópole que tem no local o grande fornecedor de água para a região metropolitana, assim como significativa parcela de vegetação de mata atlântica⁷². O plano metropolitano da Grande São

⁷² O Município de Mairiporã detém 48% de Floresta remanescente, cerca de 15.465 ha (site Rede das Águas).

Paulo-1993-2010 já citava: “As áreas de características e destinações não-urbanas deverão deixar de ser consideradas como simples espaços de reserva e proteção difundindo-se iniciativas de sua utilização econômica conforme as restrições nelas presentes”.

FRANCO (2000, p. 27) define essa questão :

Uma vez que o desenvolvimento sustentável apresenta além da questão ambiental, tecnológica e econômica, uma dimensão cultural e política, ele exige a participação democrática de todos na tomada de decisão para as mudanças que se farão necessárias para a implementação do mesmo.

A destruição da paisagem local inviabilizará processos como a das estradas secundárias, de interesse turístico e de preservação ambiental, como a Estrada da Roseira e a Estrada de Santa Inês. Mas o apelo do progresso desenvolvimentista tardio tem seduzido os poderes públicos locais que não identificam como problema o grande impacto negativo que uma obra como o Rodoanel trará sobre a vida, a identidade e a sustentabilidade dessas cidades. Entenda-se a questão da sustentabilidade, principalmente pelo viés econômico, como diz MACHADO: (2000, p.85) “A principal premissa é entender o meio ambiente como meio econômico, ou seja, recurso natural enquanto capital”.

4.5.1 O Processo de Licenciamento do Trecho Norte

Em 2002 o Dersa iniciou o processo de apresentação do projeto e seu Eia-Rima através de audiências públicas para a obtenção do licenciamento do Trecho Norte do Rodoanel. Após a mobilização de lideranças locais se criou um movimento auto-intitulado SOS Cantareira, que com trabalho voluntário articulou-se, gerando liminares judiciais que conseguiram cancelar ou impedir uma série de audiências públicas programadas. Agregou também diferentes atores que se manifestaram de forma crítica a esse traçado, como o Parque Estadual da Cantareira e a Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo (RBCV). No parecer sobre o trecho sul do Rodoanel, mas comentando sobre todo o seu traçado, a RBCV diz:

É igualmente importante destacar, em última análise, que o adensamento da malha metropolitana e da malha rodoviária causa sérios danos à recarga dos aquíferos (vg o Trecho Oeste do Rodoanel), fato este agravado pelas técnicas construtivas do tipo “corte/aterro”. Quanto maior o nível de rebaixamento topográfico, tanto maior a interferência no nível hidrostático (consideradas ainda as características geológicas e geomorfológicas), ocasionando alterações na biota, potencialmente com perda de biodiversidade.⁷³

Essa ação levou o governo do estado a recuar e desistir de licenciar este trecho, alegando serem necessários novos estudos e concentrar seus esforços nos trechos sul que dentro da estratégia política nos lembra o dizer de Neder (1997) : “...de *regulação pública ambiental desenvolvimentista*”. Esse trecho se mostrou mais factível e não menos problemático, mas talvez mais facilitado por interesses da ligação, das rodovias que levam ao Porto de Santos.

Dentro dessa estratégia política, o Consema- Conselho Estadual do Meio Ambiente, permitiu novamente, através de um documento chamado Avaliação Ambiental Estratégica o licenciamento por trechos e, por conseguinte, o licenciamento do trecho sul.

Apesar da aparente sensibilização governamental é preciso perceber que o não enfrentamento da visão global da metrópole, a não construção de um projeto realmente eficiente de transporte público de massa e ausência de visão de desenvolvimento sustentado, que sobretudo a regiões norte e sul requerem, coloca em médio prazo o mesmo dilema que é o da prática das questões ambientais. Nos parece bastante claro que a dinâmica metropolitana não está articulada com os interesses dos diversos segmentos da sociedade e dos diferentes interesses dos municípios, fato que mostra a inexistência de um verdadeiro interesse metropolitano.

A ausência de um planejamento metropolitano, que reconheça e seja reconhecido pelos governos locais, poderá levar, em futuro breve, à construção de outros rodoanéis, o rodoanel do rodoanel e assim por diante, ícones de uma

⁷³ Parecer do conselho de gestão da reserva da biosfera do Cinturão verde da cidade de São Paulo sobre os impactos Socioambientais do Rodoanel Mario Covas - trecho sul Modificado São Paulo, fevereiro de 2006.

modernidade virtual, utópica, desconectada do processo de produção real da paisagem e da sustentabilidade, perdendo-se por completo o controle do processo de expansão da área urbanizada.

Talvez seja assim o prenúncio de uma grande mudança no agir e pensar a cidade, quem sabe o nascimento de uma nova configuração. Citando Le Goff, (1998, p.141) : “*O fim das cidades ou a cidade sem fim*”.

A estrada Parque da Roseira surge nesse sentido como uma abordagem baseada na busca da sustentabilidade, já que tenta trabalhar questões metropolitanas como lazer e turismo, além do abastecimento de água. Com o equilíbrio de ações locais voltadas às comunidades de entorno e a estruturação econômica, garantindo um uso que possa ser de alguma maneira, realmente desfrutado pelo conjunto da metrópole. A desconsideração desses elementos nos EIA-Rima do Rodoanel reforça a idéia de que é preciso repensar ações desse porte.

TRECHO NORTE

alternativas de traçados

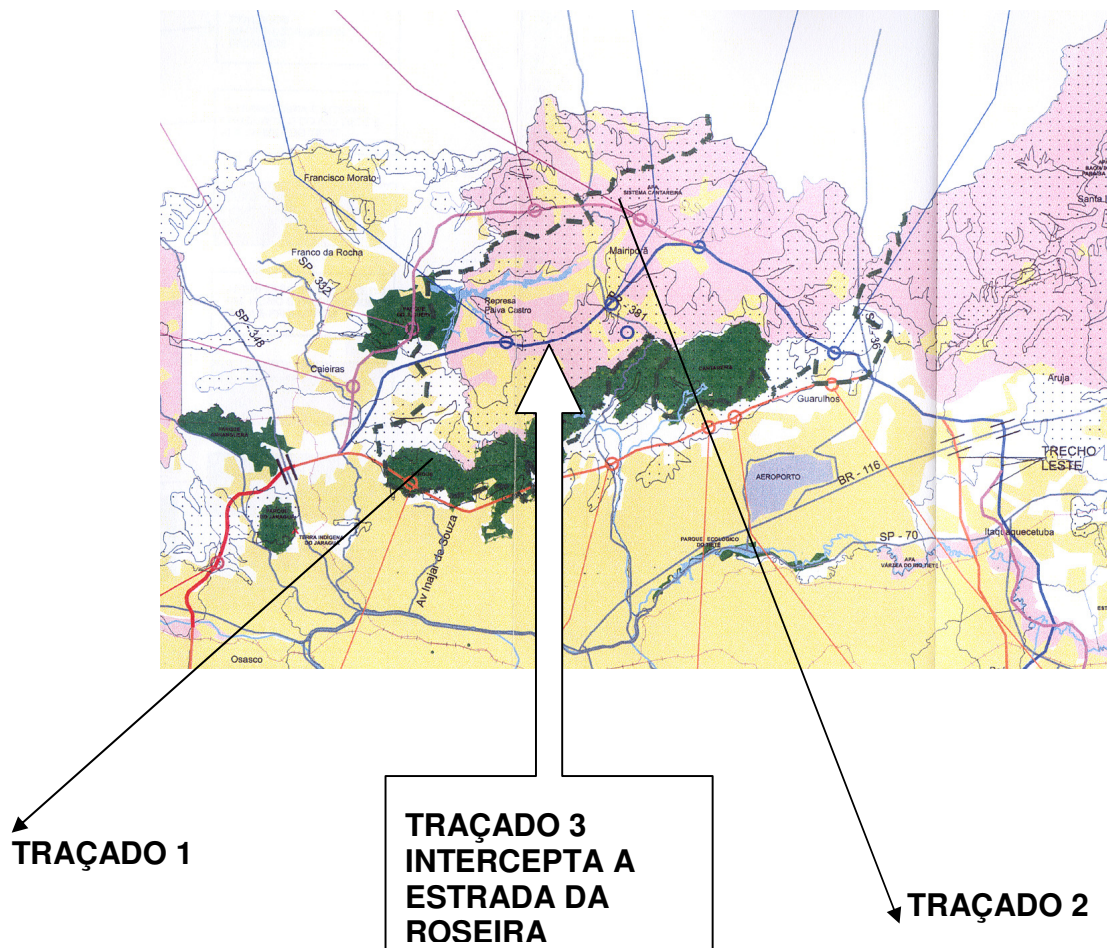


Figura 26: Alternativas de traçado norte do Rodoanel

Fonte: Material de divulgação do Rodoanel distribuído pelo Dersa e adaptado pelo autor



Figura 27: Destaque de alternativa 1 de traçado norte do Rodoanel que não incide sobre área de mananciais

Fonte: Material de divulgação do Rodoanel distribuído pelo Dersa

4.6 O MUNICÍPIO DE MAIRIPORÃ

4.6.1 – Histórico

Não se sabe ao certo como ou quando foi fundada a cidade de Mairiporã mas desde 1642 já era citada em carta de sesmaria. O núcleo original deve ter surgido entre o final do século XVI ou princípio do século XVII, em território pertencente a São Paulo, em torno de uma capela erguida por Antonio de Souza Del Mundo, em honra a Nossa Senhora do Desterro que é hoje a padroeira do Município.

Esse núcleo original se instalou no vale do rio Juquery no lado oposto do morro do mesmo nome e permaneceu como pequeno povoado por centenas de anos. O povoado foi elevado à categoria de Vila em 1696 com o nome de Vila de Nossa Senhora do Desterro de Juquery, nome de uma planta da família das leguminosas conhecida também como dormideira. Em 1880 foi incorporado a Guarulhos e somente em 27 de março de 1889 foi elevado à categoria de município. Devido ao Hospital Psiquiátrico do Juquery construído em 1898 pelo médico Doutor Franco da Rocha, o nome virou sinônimo de loucura, o que levou através de um plebiscito realizado em 1948 à mudança do nome para Mairiporã que em tupi-guarani significa lugar bonito. Monte Castelo devido às vitórias do Brasil na Itália era outro nome apresentado.

O território municipal era muito grande, cerca de 3.800 km². Mas, com o fracionamento através da criação do município de Franco da Rocha, e este depois dividido entre os municípios de Caieiras e Francisco Morato, conservou a Mairiporã hoje com 307 km², dos quais 193 km² de área rural e 114 km² de área urbana ⁷⁴.

Pela própria localização, o município se manteve à margem do desenvolvimento estadual, resguardado pelo maciço da Serra da Cantareira que era coberto de florestas de mata atlântica, sendo que os únicos e difíceis caminhos eram em trilhas de tropas de burros. O povoado servia de parada para as tropas que seguiam para Minas Gerais e tinham uma nítida, porém pequena, vida agrícola e de extração de madeira para abastecer, sobretudo a cidade de São Paulo.

Por volta de 1823 se instala na região a família Fagundes que passaria a ter até o início do século XX grande importância política. Irá influenciar a construção, entre 1924 e 1925, da estrada velha São Paulo-Bragança, pois desde 1700 até essa data, os únicos caminhos existentes eram o dos Camargos que tomava Tucuruvi, Cachoeira, Ibiturantim e chegava a Juquery. Outro caminho era o dos Pires que passava pela Água Fria, Tremembé, Serra da Cantareira, Juqueri Mirim e Vila Juquery e depois de atravessar o rio do mesmo nome, seguia para Bom Jesus da Terra Preta, Atibaia, Bragança Paulista, indo até Uberaba. Ambos os caminhos partiam de Santana. Os imigrantes japoneses chegam ao Juquery em 1913

⁷⁴ Segundo dados da Prefeitura de Mairiporã, para o IBGE a área é maior, de 321 km²

comprando terras e alterando de alguma maneira a economia local, Fagundes (1992, p. 183) lembra:

Do Tremembé seguia uma trilha pelas montanhas que ia dar em Juquery, onde transitava a tropa, levando no lombo de burro tudo que se produzia na região.

Essa trilha era o antigo caminho das Bandeiras em busca de ouro. Cada pouso deu origem a uma nova cidade, em direção à Minas Gerais.

Distanciada de São Paulo pela barreira das montanhas, Juquery, como que parada no tempo, mantinha seu ritmo de vida colonial, desviada 19 km da trilha direta às Gerais. Longe do progresso da civilização, a população se mantinha simples. Não houve iniciativas até a chegada da colônia japonesa.

A construção dos estúdios da Companhia Cinematográfica Multifilmes⁷⁵, no final da década de 50, ensaiava, por pouco tempo, um desenvolvimento que não vingou. Mas a grande atividade econômica até os anos 70 era a indústria do tijolo que chegou a possuir 350 olarias⁷⁶ e ocupava boa parte do leito do Rio Juquery, e praticamente foi extinta com a construção do sistema Cantareira de Abastecimento de Águas pela Comasp⁷⁷.

A partir da década de 60 com a construção da Rodovia Fernão Dias, o município avança no desenvolvimento. Chega a uma população de cerca de 12.000 habitantes, o que deu grande fomento aos primeiros loteamentos de chácaras de recreio que se consolidaram com a construção do Clube de Campo de Mairiporã, ainda no final da década de 50. Em 1970, como parte do sistema Cantareira, a criação da Represa Paiva Castro abre um *boom* de loteamentos que tem seu ápice em 1976 quando da instituição da lei de proteção aos mananciais. Atualmente de acordo com a Prefeitura, são 166 loteamentos legalizados e 242 desmembramentos.

⁷⁵ O Estúdio Cinematográfico, criado pelo cineasta Italiano Mario Civelli pretendia, na época, competir com estúdios já consagrados como a Vera Cruz e a Atlântida, chegando a produzir o Primeiro filme brasileiro a cores, “Destino em Apuros”, além de receber artistas estrangeiros como Glen Ford e Sarita Montiel.

⁷⁶ Importante lembrar que a atividade oleira possuía uma característica muito predatória retirando terra de encostas para a produção dos tijolos, e usando vegetação nativa para a queima dos fornos. A atividade era bastante pesada e as condições de trabalho, de uma forma geral, bastante precárias.

⁷⁷ Comasp – Companhia Metropolitana de Águas de São Paulo que foi substituída pela Sabesp.

Com população de 75.022 habitantes⁷⁸ e taxa de crescimento de 3,79%⁷⁹ ao ano. A distribuição da população apresenta-se equilibrada nos 4 setores que o município se divide, sendo 32% no centro, 20% no Rio Acima e 22% na região da Cantareira, todos dentro da área de proteção aos mananciais e 26% no distrito de terra Preta, fora da área de proteção.



Figura 28: Foto da área central de Mairiporã com a represa ao fundo, Serra da Cantareira a esquerda e Serra dos Freitas a direita

Fonte: Site www.mananciais.org.br

Hoje o município de caráter terciário não possui identidade econômica definida e tem sofrido os avanços da metrópole no que ela tem de pior como o aumento do trânsito, violência e invasões de áreas que deveriam ser protegidas por fazerem parte da área de proteção aos mananciais.

⁷⁸ IBGE, dados de 01/07/2006.

⁷⁹ Dados Fundação Seade.

4.6.2 - Aspectos Físicos

O município de Mairiporã está localizado a norte da cidade de São Paulo, junto à serra da Cantareira e à Serra dos Freitas, também chamada de Morro do Juquery, área natural tombada que faz divisa ao norte com Atibaia, ao sul com São Paulo, a leste com Bom Jesus dos Perdões, Nazaré Paulista e Guarulhos e a Oeste com Franco da Rocha.

Segundo Ab'saber (1978), os diversos sítios mairiporãenses são formados por áreas de declividade muito acentuada de mais de 40%, principalmente junto à Serra da Cantareira e nas encostas das Serras do Juquery. Com altitudes que vão de 875 metros junto à área urbana, e o espelho d'água da represa até 1168 metros. Em linha reta, os cumes das serras da Cantareira e da Serra do Juquery não se distanciam mais de 5km, e cerca de 50 km do maciço da serra do Bonilha no município de Mauá que se contrapõe à Cantareira. Segundo o mesmo autor, o município, cortado pelo rio Juquery no sentido nordeste-sudoeste, possui paisagem interessante para o turismo, pois seus vales e afluentes permitem que cerca de 30% das áreas seja ocupada entre seus patamares. A área da sub-bacia do rio Juquery possui cerca de 246 km².

4.6.3 - Legislação Disponível

Por se tratar de área de tão singular interesse e fragilidade, as legislações incidentes na região pecam pela ambigüidade, ora pelo excesso, pelo descaso, falta de interação com a realidade local, ora pela total ineficácia.

Além das legislações principais que incidem sobre a região, a nível federal - Código Florestal e das resoluções Conama, podemos citar as leis estaduais de proteção aos mananciais. Entre elas a Lei Estadual nº. 898, de 18 de dezembro de 1975, a Lei Estadual nº.1.172, de 17 de novembro de 1976 que delimita as áreas de proteção relativas aos mananciais. O Decreto Estadual nº. 9.714, de 19 de abril de 1977 que regulamenta estas leis, as Leis Estaduais nº.1.817, de 27 de outubro de 1978 e nº.2.952, de 15 de julho de 1981 que consolidam as chamadas zonas

industriais, a nova lei de proteção aos mananciais, a lei nº.9.866 de 28 de novembro de 1997, que estabeleceu uma política que, entre outras ações, deveria proporcionar a criação de uma lei específica para a bacia, o que ainda não aconteceu. Também merecem destaque as APAs estaduais, as áreas envoltórias de sítios naturais tombados e da figura da reserva da biosfera.

Na década de 70, o excesso de burocracia na aplicação das leis de proteção aos mananciais, e a sua pouca interação com a realidade específica da bacia levaram a construção de um tecido urbano e rural totalmente distorcido que silenciosamente corroeu as estruturas ambientais que até então pareciam protegidas. Importante lembrar que a realidade das bacias da Bilings e da Guarapiranga, que estão sempre na ordem do dia dos noticiários é muito diferente e não contribui para o abastecimento de água em importância com o esquecido sistema Cantareira.⁸⁰ Apenas os ecos de organizações ambientalistas se fizeram presentes além de pequenas ações do estado, mas de forma sempre muito tímida. Soma-se o descaso do poder público municipal local que não se ateve a criar suporte através de uma legislação municipal que, integrada às leis estaduais, pudesse construir uma realidade nova e embasada nos desejáveis conceitos de desenvolvimento sustentável e de proteção ao patrimônio natural, indispensáveis tanto para a metrópole como um todo, como para a melhor qualidade de vida da população local.

O código de obras do Município de Mairiporã data de 1971⁸¹, assim como o código de posturas municipais⁸². A lei municipal 1020, criada nos anos 80, que estabelecia alguns parâmetros de uso do solo, apesar de pouco eficiente, foi revogada e não substituída por outra.

O plano diretor municipal⁸³ elaborado pela Emplasa, aprovado às pressas para o cumprimento do prazo imposto pela legislação federal- Estatuto da Cidade, sem participação popular, se limitou a um apanhado superficial de

⁸⁰ O território das bacias do Sistema Cantareira, Rios Jaguari, Atibaia e Camanducaia, não estão protegidos por uma legislação estadual.

⁸¹ Código de Obras Municipal ; Lei nº 484 de 31 de dezembro de 1971.

⁸² Código de Postura Municipal; Lei nº 813 de 15 de dezembro de 1978.

⁸³ Lei Complementar nº 297 de 06 de novembro de 2006.

generalidades e diretrizes, com qualidade bastante discutível. Algumas leis como a de regularização de áreas verdes invadidas dentro dos mananciais⁸⁴, desconectadas de planos e projetos habitacionais ou de assentamentos, completam o panorama da regulação urbanística local.

4.6.4 - Planos Existentes

Em 1974 a Sabesp encomendou um projeto para as margens da represa ao arquiteto Ruy Otake. Previa a criação de dois roteiros de ocupação: roteiro educativo cultural e roteiro turístico recreativo. O primeiro teria um museu da água, viveiro de mudas e posto de piscicultura. O segundo, objetivando o lazer ativo, teria bares, restaurantes, ancoradouros para barcos, quadras e uma esplanada no centro de Mairiporã com jardins, auditório e cinema. Na margem norte da represa foi previsto o que se chamou na época de Estrada-Parque, com locais para pic-nics, camping e pesca recreativa. O projeto também fazia recomendações à legislação de proteção e de uso do solo.

Em 2000, a Sabesp encomendou um novo plano à Emplasa para o estudo e proposições de diretrizes para as margens e entorno do Reservatório Paiva Castro, que depois de concluído ficou restrito à empresa não ganhando contornos de participação com os agentes que deveriam estar envolvidos, como a sociedade organizada e as prefeituras locais. Em 2006 a Sabesp abriu uma licitação para a contratação de um novo projeto para as margens da Paiva Castro e, mais uma vez, não conversa com a sociedade.

O plano de desenvolvimento do potencial de turismo e lazer do município de Mairiporã, elaborado em 1999 através de uma parceria entre a Prefeitura de Mairiporã e o Fehidro, estabeleceu um zoneamento através da criação de alguns setores de interesse turístico e interesse ambiental. Mas este plano não evoluiu na programação de investimentos e na conformação de uma legislação específica de proteção ambiental e de desenvolvimento almejado na época.

⁸⁴ Lei Nº 2.414 de 17 de setembro de 2004 que: Autoriza o poder executivo a outorgar concessão de uso especial para fins de moradia ou concessão de direito real de uso, desafetando áreas públicas municipais da classe de uso comum do povo, ocupadas por população de baixa renda; com a finalidade de promover regularização urbanística.

O PDPA - Plano de Desenvolvimento e Proteção Ambiental promovido pelo sub comitê de Bacia do Juquery Cantareira, com recursos do Fehidro e que está sendo elaborado pelo IPT⁸⁵, se arrasta por alguns anos sem conclusões.

4.6.5 – Caminhos

A serra da Cantareira é entrecortada, no território do município, pela Rodovia Fernão Dias, além da antiga Estrada velha de Bragança, atual Avenida Sezefredo Fagundes/Rodovia Arão Sahn, pela Estrada de Santa Inês e pela Estrada da Roseira, atual avenida Belarmino Pereira de Carvalho. Todas elas atravessam o Parque Estadual da Cantareira e possuem, de maneiras diversas, interessantes potenciais paisagísticos e tem perfil heterogêneo de ocupação do solo, mas a Estrada da Roseira é a única de jurisdição municipal.

⁸⁵ IPT- Instituto de Pesquisas Tecnológicas.

Ver figura no arquivo de pranchas:

Figura 29 – Sistema viário local

4.7 OS MANANCIAIS QUE CRUZAM A ESTRADA DA ROSEIRA

4.7.1 – Caracterização

A estrada está inserida na sub-bacia do Rio Juquery, afluente do Rio Tietê e pertence, dentro da política estadual de recursos hídricos, ao Subcomitê de bacia Juquery/Cantareira, SCJC, parte do Comitê do Alto Tietê.

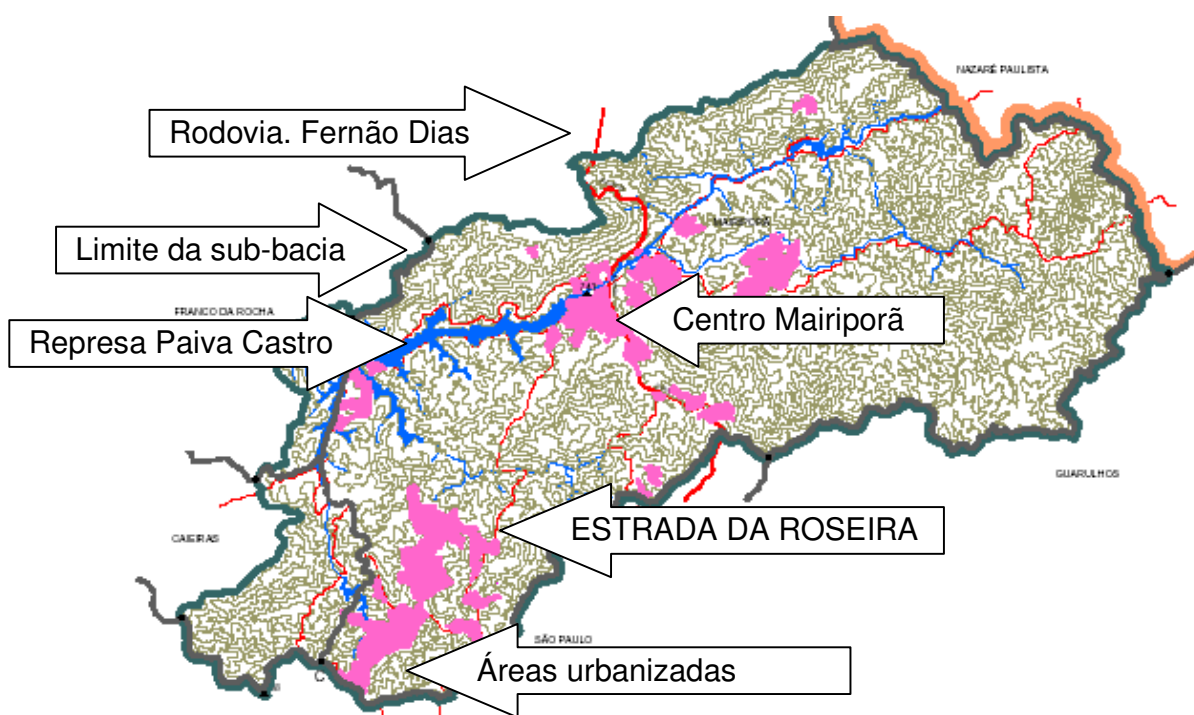


Figura 1

Figura 30 : Localização da Estrada da Roseira

Fonte Emplasa

O sistema Cantareira (figuras 20,21 e 31), que produz cerca de 33mil litros/s de água, capta essas águas junto à divisa com Minas Gerais e é responsável hoje pelo fornecimento de cerca de 58% do abastecimento da região metropolitana de São Paulo, mas já chegou a representar 60%. Esse sistema é composto por diversas

represas como a do Jaguari, Jacareí, Cachoeira, Atibainha, Paiva Castro e Águas Claras. Porém, próximo a Nazaré Paulista sofre uma divisão de suas águas para duas bacias distintas, a do Sistema Cantareira e a do Rio Piracicaba, enfatizando a sua importância vital à sobrevivência de boa parte da população do Estado de São Paulo, senão a Brasileira.

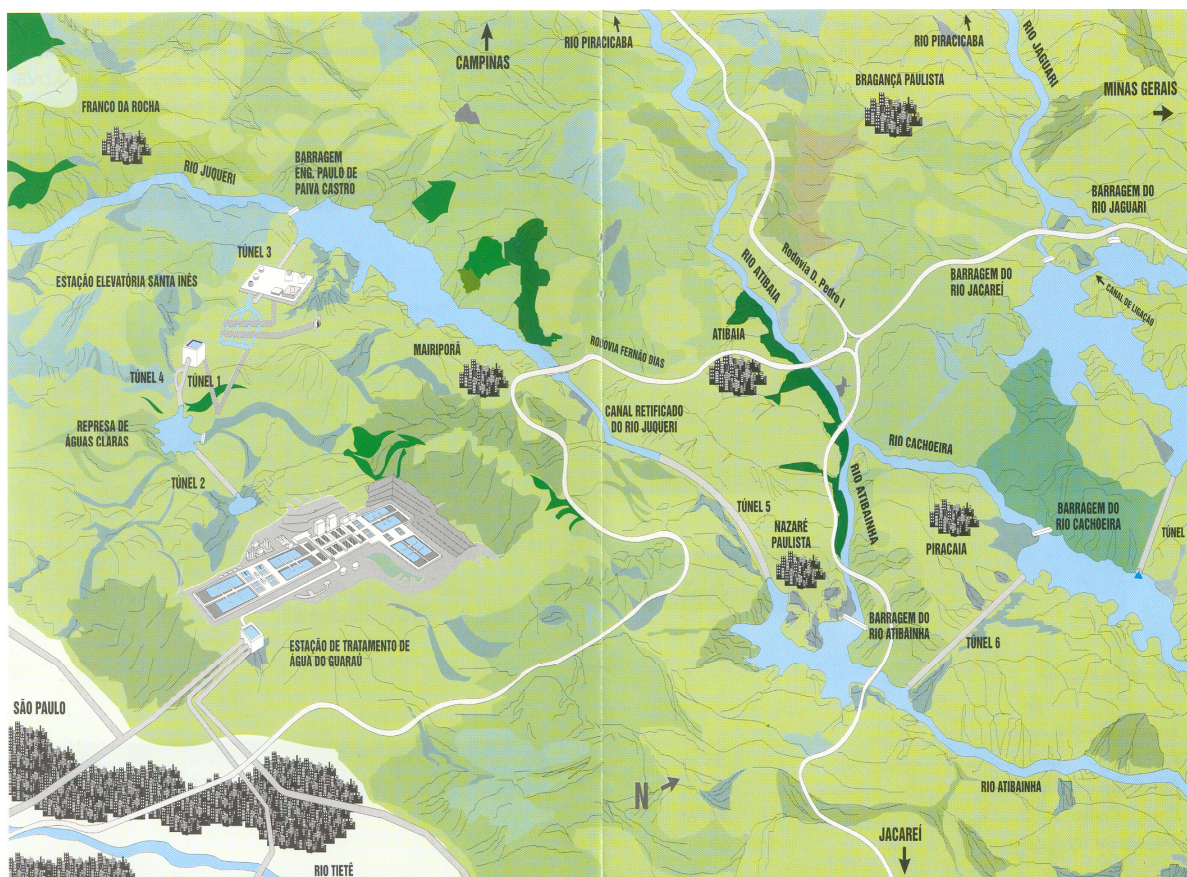


Figura 31 : Esquema do sistema de represas do Sistema Cantareira

Fonte SABESP

A região é parte integrante da APA Sistema Cantareira⁸⁶ que também tem parte e sobreposição do sistema, principalmente no conjunto de represas a montante do rio Juqueri na APA Piracicaba-Juqueri-mirim Área II⁸⁷.

⁸⁶ APA Sistema Cantareira, lei estadual 10.111-04 de dezembro de 1998, fonte DAE/CPLA – Ano 2000.

Apesar da região ser farta em águas e áreas florestais de Mata Atlântica, ora primárias, ora em manchas de regeneração, não são muitos os cursos d'água de maior volume ou importância que interceptam ou se cruzam com o leito da estrada⁸⁸ conforme pode ser visto na figura 34. O quadro 1-cursos d'água apresenta em detalhe as características físicas, ambientais e legais dos cursos d'água, bem como os fatores de maior impacto na qualidade de suas águas e faixas marginais.

Naturalmente o principal curso d'água é a represa Paulo de Paiva Castro, formada pelo Rio Juquery que, como ponto final do Sistema Cantareira de abastecimento de água, marca o início da estrada no entroncamento com a Rodovia SP 23. AB´SABER (1978, p.05) diz : “O eixo maior do reservatório do Juqueri possui apenas 10 km de comprimento, em sentido NE-SW, enquanto que sua largura média oscila entre 400 e 600m.(...)”, o mesmo afirma :

As bacias que drenam diretamente para o reservatório possuem maior número de braços importantes, na margem esquerda do vale do Juqueri, onde as águas retidas penetram de 1 a 4,5 km, como braços do reservatório principal. A soma do volume de água retido nesses “braços” da margem esquerda, praticamente equivale ao conjunto da águas do eixo principal do reservatório.(idem)

No trecho inicial, a cerca de 1,5 km, aparece o primeiro curso d'água- o Ribeirão Cabuçu que formando uma várzea junto a um trecho da estrada, nascendo em área florestada há cerca de 3km da represa. Está sendo paulatinamente aterrado através de ocupações clandestinas e ou irregulares, sobretudo comerciais. É bastante pertinente citar os dados da Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo⁸⁹ que mostram que a região da Estrada da Roseira está inserida em trecho considerado de Alta Fragilidade Potencial do Meio Físico e de Muita Alta Fragilidade do Potencial do Meio Físico, dessa forma, todas as intervenções junto ou próximo a

⁸⁷ APA Piracicaba- Juqueri-Mirim Área II, lei Estadual 7.438 -16 de junho de 1991, fonte DAE/CPLA – ano 2000.

⁸⁸ De acordo com o ISA, a bacia do Rio Juquery contribui com cerca de 2 mil ltros/s ao sistema.

⁸⁹ Oficina de trabalho para regulamentação das APAs Piracicaba-Juqueri Mirim, Sistema Cantareira e Bairro da Usina, fonte IPT, 1997,1981.

esses cursos d'água põem em risco o reservatório da represa Paiva Castro que já apresenta significativo processo de assoreamento.

O curso d'água mais importante, que corta a estrada, está localizado junto à reta dos restaurantes a aproximadamente 3,5 km e tem nesse trecho seu leito totalmente alterado, já que foi retificado e teve suas margens aterradas para a construção de diversas obras desses estabelecimentos comerciais. Ainda que as águas tenham aspecto limpo é bem grande a possibilidade de contaminação por fossas sépticas sem manutenção, já que a região não possui rede de esgotos. As águas residuais, advindas da própria estrada, também contribuem para uma contaminação, pois a área se encontra em fundo de vale de uma micro bacia. Este córrego também recebe detritos de cultos religiosos que, sem que haja nenhum tipo de serviço público de limpeza, acabam por levar resíduos desses materiais para seus leitos que por sua vez tem como destino final a represa Paiva Castro.

O Ribeirão São Pedro nasce no alto da serra da Cantareira, junto à divisa dos municípios de Mairiporã e São Paulo a 1025 metros de altitude, e no caminho vai ganhando diversas linhas de drenagens até receber o córrego da Palhinha⁹⁰ que nasce também no alto da serra, por volta de 1050 metros de altitude. Seguindo um fundo de vale, o Ribeirão São Pedro recebe o Córrego da Boa vista e assim segue, passando sob a Estrada da Roseira, formando pequenas quedas d'água até encontrar o Ribeirão Juqueri-Mirim que acaba como um braço da Represa Paiva Castro.

Todos esses córregos e ribeirões apresentam como característica as nascentes no alto da serra, junto a grotões e linhas de drenagem, junto à porções de Mata Atlântica densa. Atravessam médias propriedades. À medida que se aproximam da Estrada da Roseira ou do reservatório Paiva Castro, as propriedades tendem a ser mais parceladas, apresentando represamentos para pesqueiros ou lagos ornamentais de chácaras, com construções mais próximas dos cursos d'água e, conseqüentemente, maiores geradores de detritos e de poluição dessas águas que nascem límpidas, a poucas centenas de metros, antes, no meio da mata. Segundo o

⁹⁰ O Nome do córrego da Palhinha não aparece nas cartas da Emplasa e portanto não tem nome oficial.

Comitê do Alto Tietê⁹¹, os dados de 1997 mostravam que o Sistema Cantareira, até o centro de Mairiporã, apresentava qualidade de água considerada ótima, passando depois desse trecho e recebendo as águas dos córregos que cortam a Estrada da Roseira para “boa”, o que mostra o alto grau de comprometimento que a urbanização parece induzir. Em 2001, conforme a figura 33, a situação piorou, pois a montante de Mairiporã as águas passaram de ótimas para boa.

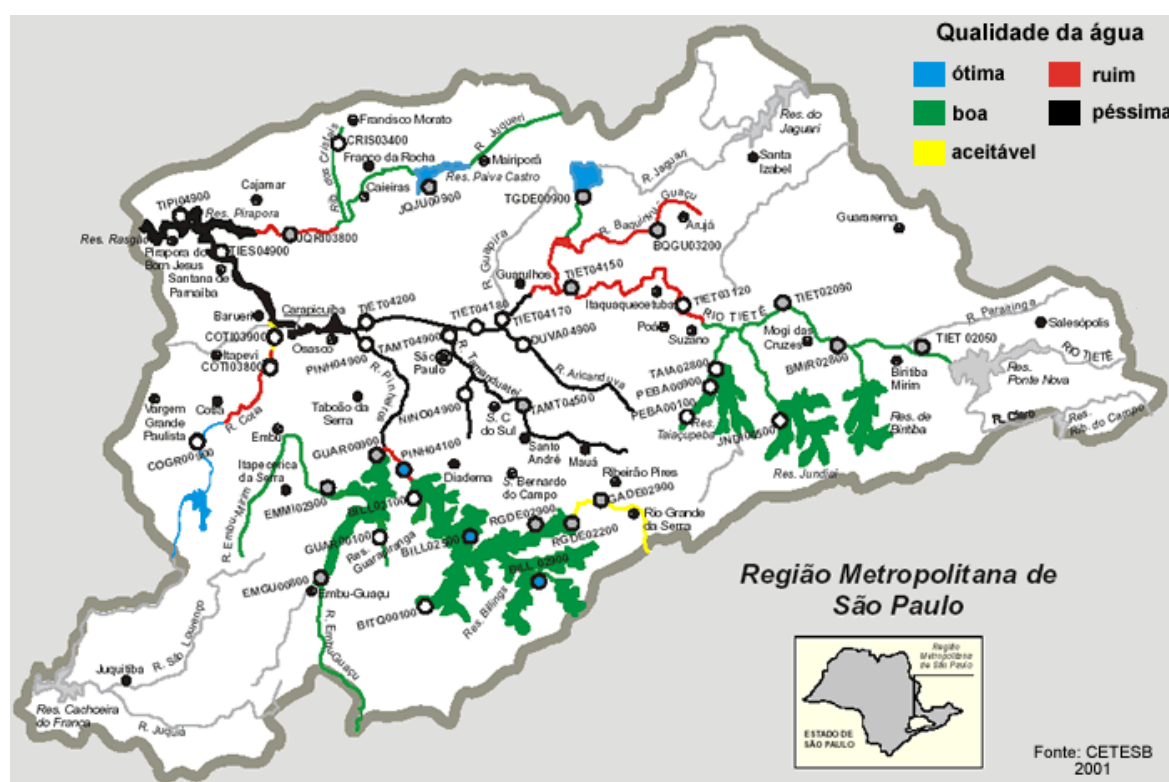


Figura 32 : Mapa de Qualidade das águas da região metropolitana de São Paulo

Fonte: Cetesb/site fundcaofia (2007)

A Estrada da Roseira, por subir a serra na vertente norte e pela sua subida em relação ao relevo da serra, se desvia, quase que naturalmente, dos mais significativos cursos d'água, com exceção dos já citados, de certa forma preservando os mesmos.

⁹¹ Informativo do Comitê da Bacia Hidrográfica do Alto Tietê, Ano II, nº6, maio, 1997.

Por conseguinte, apesar de ainda possuírem áreas de matas que protegem parcialmente as nascentes e parte das margens, assim como da existência de várzeas e alagados significativos, fica muito evidente o processo de risco do manancial devido à ocupação descontrolada, a inexistência de uma política municipal de uso do solo e a precariedade da fiscalização.

Ver figura no arquivo de pranchas:

Figura 33 – Sistema hídrico relevante

4.7.2 - Inventário Fotográfico



Figura 34 : Início da Estrada da Roseira junto a SP 23 e a represa Paiva Castro

Fonte: fotos do autor (2006)



Figura 35 : Várzea do córrego Cabuçu seguindo em direção a jusante

Fonte: fotos do autor (2007)



Figura 36 : Alagado do Ribeirão Cabuçu

Fonte: fotos do autor (2007)



Figura 37 : Exemplo de atividade sobre a várzea do Ribeirão Cabuçu

Fonte: fotos do autor (2007)



Figura 38 : Área de invasão ao lado de corpo d'água e junto à mata, próximo ao Ribeirão Cabuçu

Fonte: fotos do autor (2007)



Figura 39 : Vista do Ribeirão São Pedro, próximo a sua nascente

Fonte: fotos do autor (2007)



Figura 40 : Encontro do Córrego da Palhinha com o Ribeirão São Pedro

Fonte: fotos do autor (2007)



Figura 41 : Queda d'água do Ribeirão São Pedro, local de cultos religiosos

Fonte: fotos do autor (2007)

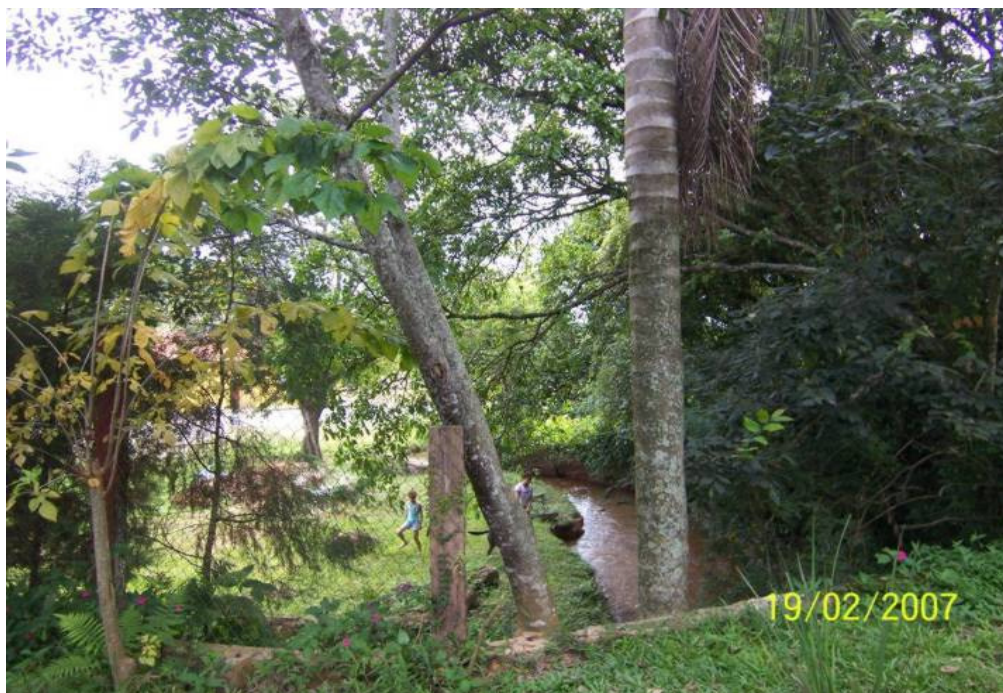


Figura 42: Áreas aterradas do Ribeirão São Pedro

Fonte: fotos do autor (2007)



Figura 43 : Construções clandestinas sobre a várzea com apelo “ecológico”

Fonte: fotos do autor (2007)



Figura 44 : Reta dos restaurantes construídos sobre a várzea do Ribeirão São Pedro

Fonte: fotos do autor (2006)



Figura 45 : Poucos metros da nascente do Córrego da Palhinha

Fonte: fotos do autor (2006)



Figura 46 : Córrego da Palhinha correndo em direção ao Ribeirão São Pedro atravessando propriedades grandes

Fonte: fotos do autor (2006)



Figura 47: Cascata do Córrego da Palhinha com antiga usina hidrelétrica

Fonte: fotos do autor (2006)



Figura 48 : Córrego da Palhinha correndo por entre a mata

Fonte: fotos do autor (2006)



Figura 49 : Proximidades da nascente do Córrego da Palhinha

Fonte: Fotos do autor (2006)

Quadro 1. Cursos d'água que interagem com a estrada da Roseira						
Caracterização	Estrada da Roseira					
	Represa	Ribeirão		Córrego		
	Ação direta da estrada			Ação indireta da estrada		
	Reservatório Paulo de Paiva Castro	Ribeirão São Pedro	Ribeirão Cabuçú	Ribeirão Juqueri Mirim	Córrego Boa Vista	Córrego da Palhinha
Largura média	100 a 200m	+/-4,00m	+/-4,00m	+/-5,00m	+/-3,00m	+/-2,00m
Declividade do leito	Ocupa fundo de vale no antigo leito do rio Juquery	Áreas de declividades variadas mas ocupando trechos planos. Declividade mais acentuada logo após o cruzamento da Estrada da Roseira com uma queda d'água	Áreas planas já próximas ao nível da represa ao qual é afluente direto	Declividade acentuada até atingir o nível do reservatório Paiva Castro	Das nascentes no alto da serra até o encontro com o Ribeirão São Pedro, bastante declividade	Das nascentes no alto da serra até o encontro com o Córrego Boa vista, bastante declividade com pequenas quedas d'água
Características do fundo	Leito de antigas olarias com a existência de perigosos poços	Leito de fundo de vale com alguns trechos em rocha como na queda d'água	Trechos em área de várzea com alagados cobertos de taboas	Leito de fundo de vale com alguns trechos em rocha	Leito de fundo de vale com alguns trechos em rocha	Fundos de vales com características de brejos e alguns trechos com rochas
Qualidade da água	boa	boa	boa	boa	ótima	ótima
Tipo de Margem	Barrancas e taludes construídos	Pequenas barrancas	várzea	barrancas	barrancas	Várzeas

Situação atual das margens	Margem esquerda com ocupação de veraneio, margem direita com capoeira	Trechos com vegetação de mata atlântica preservados e em estado de regeneração, áreas aterradas ou desmatadas em suas margens e áreas gramadas além de trechos represados mais próximos às nascentes	Áreas aterradas por estabelecimentos comerciais Nota-se a existência de invasões em áreas próximas	Matas em regeneração, capim, ocupações irregulares e junto à represa, assoreamento causado pela pedreira Concremix	Trechos com vegetação em regeneração e chácaras de recreio	Áreas de matas, várzeas e represamentos clandestinos
Existência de lançamentos	Efluentes da ETE Mairiporã	Sem dados oficiais mas observou-se lançamentos clandestinos e lixo	Sem dados oficiais mas observou-se lançamentos clandestinos e lixo	Sem dados oficiais mas observou-se lançamentos clandestinos e lixo	Sem dados oficiais não se observou lançamentos	Sem dados oficiais não se observou lançamentos
Existência de dutos e postes	Cruzamento de 2 linhões de alta tensão de furnas	Posteamentos nos trechos em que interceptam as estradas municipais	Cruzamento de linhão de alta tensão de furnas	Posteamentos nos trechos em que interceptam as estradas municipais	Posteamentos nos trechos em que interceptam as estradas municipais	Posteamentos nos trechos em que interceptam as estradas municipais
Valores paisagísticos existentes	Parte da represa entra pelo Parque Estadual do Juquery	Existência de queda d'água entre grandes pedras	Área de várzea espremida entre montanhas próximas onde corre a estrada com vegetação bastante presente	Vegetação significativa e ocupação dispersa	Leito serpenteando entre as montanhas	Ambiente ainda bastante natural com porções de mata significativas

Valores paisagísticos potenciais	Grande potencial de paisagens para contemplação e lazer	Proximidade com locais já consolidados de vocação turística ou de serviços de apelo turístico	Encostas de mata atlântica e existência de antiga olaria desativada	Paisagem ainda pouco ocupada	Paisagem ainda rural	Nascentes próximas ao topo da serra com águas cristalinas e pequenas quedas d'água que se prestam como atração de interesse turístico
Tipos de transposição	Pontes de concreto nas rodovias além de tubos nos braços da represa	Tubos de concreto sob as estradas	Tubos de concreto sob as estradas	Tubos de concreto sob as estradas	Tubos de concreto sob as estradas	Tubos de concreto sob as estradas
Situação Fundiária	Margem esquerda, área pertencente à Sabesp, área direita dividida entre loteamentos regulares e irregulares além de áreas rurais	Atravessa áreas rurais, loteamentos e estabelecimentos comerciais	Corre por entre áreas rurais e áreas parceladas com chácaras e estabelecimentos comerciais	Trechos com sítios e pequenas propriedades	Atravessa áreas rurais e loteamentos	Atravessa propriedades grandes e médias em área rural além de bairro rural e chácaras de recreio

Características de vegetação de entorno	Mata atlântica, porções bastante significativas de áreas com capoeira, eucaliptos	Mata atlântica em regeneração e vegetação exótica introduzida nas construções existentes	Várzea com predominância de taboas e vegetação típica de alagados além de grande proximidade com reflorestamento de eucaliptos	Mata Atlântica com porções bastante significativas além de áreas com capoeira	Mata atlântica e reflorestamento de eucaliptos	Mata atlântica com porções bastante significativas principalmente próxima as cabeceiras, gramados e pequenas várzeas
Legislação incidente	Lei de proteção aos mananciais, código florestal, Plano Diretor municipal *	Lei de proteção aos mananciais, código florestal, Plano diretor	Lei de proteção aos mananciais, código florestal, Plano diretor	Lei de proteção aos mananciais, código florestal, Plano diretor	Lei de proteção aos mananciais, código florestal, Plano diretor	Lei de proteção aos mananciais, código florestal, Plano diretor
Outras observações	Penúltimo reservatório do sistema Cantareira	Nasce no alto da serra, recebe a contribuição do córrego da Palhinha, do Córrego Boa Vista e deságua no Ribeirão Juqueri-Mirim	Afluente direto do reservatório Paiva Castro	Afluente direto do reservatório Paiva Castro	Nasce no alto da serra e deságua no Ribeirão São Pedro	Nasce no alto da serra e deságua no Ribeirão São Pedro

* - Não existe legislação municipal de proteção ambiental nem de parcelamento ou uso do solo

fonte: Vistorias realizadas entre dezembro de 2006 e abril de 2007



Figura 50: Trecho sinuoso da Estrada da Roseira *Fonte: Acorda Mairipa/João Paulo Mazzili Costa (2004)*

5 - O PROJETO DA ESTRADA PARQUE NA CANTAREIRA



Figura 51: Logotipo da Estrada Parque Cantareira/Roseira

Fonte: Projeto da Estrada Parque (2004)

5.1 HISTÓRICO DA CONFORMAÇÃO DO PROJETO

Quando se pensou em criar o projeto da Estrada Parque, se buscou reconstituir inicialmente as características físicas do sítio em que a estrada está inserida, como forma de circunstanciá-la dentro da problemática de proteção aos mananciais, razão e motivo primordial do projeto.

Por estar inserida em região de Mata Atlântica, em área protegida pela lei de proteção aos mananciais, pela APA Cantareira, pela Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, pela proximidade de três parques estaduais, três áreas naturais tombadas e uma RPPN – Reserva Particular de Patrimônio Natural, a Estrada Parque necessita de atenção especial. Seria importante que algum olhar voltado ao planejamento e à gestão comum entre o poder público e as organizações e entidades não governamentais pudesse e devesse compartilhar desse compromisso.

Ver figura no arquivo de pranchas:

Figura 52 – Áreas protegidas no entorno da Estrada da Roseira

Nesse sentido, a Associação Ecológica e Cultural Acorda Mairipa inicia, por volta do ano 2000, mobilização para refletir sobre uma estratégia que a partir de um fato pontual, alavancasse outras iniciativas de proteção aos recursos hídricos. Pensou-se na preservação de uma estrada, uma ação antrópica tão significativa no meio natural ou no meio da paisagem construída.

A Estrada da Roseira é escolhida como núcleo inicial dessa estratégia por se tratar de uma estrada municipal. Em tese, isso facilitaria a articulação entre os diferentes setores envolvidos pois somente a esfera pública do município, que é proprietário da estrada, passaria a ser o agente fomentador do projeto em parceria com a Associação Acorda Mairipa. Um fato relevante foi o uso da Roseira, como atalho e rota de fuga dos congestionamentos e transtornos causados durante as obras de duplicação da Rodovia Fernão Dias, que expôs a total inadequação tanto do projeto geométrico da via como do planejamento do entorno resultando em altíssimo índice de acidentes⁹².

Outro fator importante foi a condição geográfica e de localização, já que saindo da área central do município e junto ao reservatório Paiva Castro, a estrada atravessa a encosta da Serra da Cantareira e adentra no Parque Estadual da Cantareira, na divisa com o município de São Paulo. Atravessa diferentes tipos de ocupação do solo que bem caracterizam o município de Mairiporã como: bairros de ocupação em auto construção, cemitério, áreas de vocação comercial voltadas ao lazer, bairros fechados de classe média, além de significativas porções de Mata Atlântica, córregos de águas de boa qualidade e vistas panorâmicas bastante interessantes que careciam de um olhar mais apurado de planejamento e de estruturação, para um futuro que se avizinha com significativo processo de ocupação irregular e destruição do patrimônio ambiental.

A partir desse cenário que se apresentava, a Ong, que possui um histórico de ações voltadas a questões de proteção aos recursos hídricos, elaborou

⁹² Segundo dados da Polícia Militar, o número de acidentes na Estrada da Roseira é o maior do município, superando, inclusive, o número de acidentes que ocorrem no trecho em que a Rodovia Fernão Dias corta o Município, num trecho de aproximadamente 15 km.

um projeto de captação de recursos pelo Fehidro⁹³, que através dos comitês e subcomitês de bacia, distribui recursos para projetos de mobilização, planejamento e proteção aos recursos hídricos. Esse processo acabou por viabilizar a criação de outras unidades e formas de mobilização e proteção que tem se materializado através dos novos projetos conduzidos pela Acorda Mairipa, como a do Circuito Ecoturístico da Cantareira e a do Pólo Ecoturístico da Serra da Cantareira. Atendendo ao que já preconizava o Plano Metropolitano da Grande São Paulo-1993/2010: *“As áreas de características e destinações não-urbanas deverão deixar de ser consideradas como simples espaços de reserva e proteção, difundindo-se iniciativas de sua utilização econômica conforme as restrições nelas presentes”* (EMPLASA,1994, p.177) e se complementando com ações locais como a construção do Núcleo Águas Claras de educação ambiental, conduzido pela Casc⁹⁴ em parceria com o Instituto Florestal-IF, em área do Parque da Cantareira, contribuindo significativamente para a solidificação da identidade de proteção ambiental local.

A discussão das idéias partiu do pressuposto da participação dos atores envolvidos: além da Prefeitura Municipal, os moradores, transeuntes, comerciantes e usuários sistemáticos ou eventuais. Através de um painel de debates, se pretendia entender melhor as dificuldades e potenciais da região e pensar um projeto que significasse ganho em qualidade para todos os envolvidos, mesmo que se ficasse aquém das expectativas de cada pessoa ou grupo participante. Buscou-se também o encontro de diretrizes já estabelecidas, como o do Plano Metropolitano da Grande São Paulo 1993/2010 que já previa nas propostas de diretrizes físico-territoriais ambientais:

Implementação de sistema viário regional de interesse turístico que dê suporte ao desenvolvimento de iniciativas voltadas à potencialização dos seus recursos ambientais e de seu patrimônio histórico e artístico (EMPLASA,1994, p.179)

assim como, reafirma como ações a *“Implementação da rede de caminhos paisagísticos e núcleos turístico-ambientais e aproveitamento do potencial turístico*

⁹³ Fehidro- Fundo Estadual de Recurso Hídricos.

⁹⁴ Casc – Confederação das Associações de Moradores da Serra da Cantareira.

dos tramos ferroviários de Perus-Cajamar, de Paranapiacaba e o ramal Mairinque” (1994, p.179).

O Projeto de mobilização pela “Estrada Parque Cantareira/Roseira”, proposto pela Associação Ecológica e Cultural Acorda Mairipa, visa, portanto, investigar, analisar, diagnosticar e propor cenários futuros para a transformação desse traçado viário e seu entorno. As ações foram pensadas dentro do espírito de uso sustentado com característica de parque linear, objetivando o futuro aumento do *status* do local e a conseqüente atenção dos transeuntes, da comunidade e do poder público, para a preservação e evolução da região dentro da legislação de proteção aos mananciais; notadamente a lei 9866/97 e a lei específica que dela surgirá⁹⁵.

Considerou-se a possibilidade de aumento de fluxo de veículos, na medida em que a área receber melhoramentos, e também estiver mais em evidência, o que é fato. Mas segundo Nascimento (2007) optou-se por esse caminho avaliando-se que em função do crescimento da região esse afluxo seria inevitável. Então seria, inclusive, mais prudente receber esse aumento de veículos dentro de um contexto no qual os transeuntes e usuários da estrada fossem recebidos com a proposta de se usar o local com a atenção e a visão de uma estrada especial, com estrutura preparada para que esse espaço fosse cuidado e preservado (informação verbal)⁹⁶.

Diferentes produtos foram contratados para a mensuração dos problemas e das qualidades potenciais da área, como um levantamento de flora feito por biólogos, levantamento fotográfico, pesquisa fotográfica de jornal regional, além de uma pesquisa elaborada por empresa especializada com 500 entrevistas. Uma empresa de Arquitetura foi contratada⁹⁷ após processo licitatório para a elaboração dos diagnósticos, apresentação de propostas, através de cenários criados para o futuro e o desenvolvimento de um projeto de comunicação visual que desse ao final conformação material ao projeto.

⁹⁵ Segundo a lei estadual 9866/97, cada bacia hidrográfica deverá criar uma lei específica de proteção aos mananciais levando-se em conta suas realidades e suas peculiaridades, observadas diretrizes comuns a todas.

⁹⁶ Informação fornecida por Mario César Lopes do Nascimento, presidente da Associação Ecológica e Cultural Acorda Mairipa. em 08 de março de 2007 .

⁹⁷ A Empresa Precadi foi contratada por processo licitatório e a mesma contratou o autor . Ao autor coube liderar a equipe de desenvolvimento de diretrizes, diagnósticos e projetos.