

Carlos Alberto dos Reis
Conde

Orientadora:
Profa. Dra. Laura Machado
de Mello Bueno

e

STRADA PARQUE, UMA ESTRATÉGIA SUSTENTÁVEL

152

pós-

RESUMO

Este artigo trata dos conflitos e das possibilidades de uma estratégia de desenvolvimento sustentável para o entorno de uma estrada de especial interesse paisagístico e ambiental. Localizada na serra da Cantareira, SP, essa região é de grande importância nas questões de preservação das águas de abastecimento da Grande São Paulo e encontra-se em localização periurbana de grande vulnerabilidade econômica, social e ambiental. Aprofunda-se na discussão valendo-se de casos existentes no Brasil e no exterior que exploram os diversos conceitos de estrada parque. Com o projeto da Estrada Parque Cantareira/Roseira em Mairiporã, idealizado por uma organização não-governamental voltada para a preservação ambiental, trabalha as questões de planejamento e gestão tanto local como metropolitana, assim como os diversos interesses públicos e privados. Com o intuito de contribuir-se para a construção de um melhor entendimento das dinâmicas locais e regionais, o estudo dos instrumentos de gestão compartilhada apresenta-se como referencial para regiões de biomas semelhantes.

PALAVRAS-CHAVE

Gestão ambiental, sustentabilidade, legislação e planejamento.

ESTRADA PARQUE, UNA ESTRATEGIA SOSTENIBLE

RESUMEN

Este artículo trata de los conflictos y las posibilidades de una estrategia de desarrollo sostenible para el entorno de una carretera de especial interés paisajístico y ambiental. Está ubicada en la sierra de Cantareira, SP, una región que tiene gran importancia por cuestiones de preservación de las aguas de provisión de la gran São Paulo, y por su ubicación periurbana de gran vulnerabilidad económica, social y ambiental. El artículo también profundiza la discusión a partir de casos existentes en Brasil y en el exterior, que exploran los distintos conceptos de Carretera Parque. A través del proyecto de Carretera Parque Cantareira/Roseira en Mairiporã, idealizado por una organización no gubernamental dirigida a la preservación ambiental, trabaja las cuestiones de planificación y gestión tanto locales como metropolitanas, además de los distintos intereses públicos y privados. Con el objetivo de contribuir para la construcción de un mejor entendimiento de las dinámicas locales y regionales, el estudio de los instrumentos de gestión compartida se presenta como una referencia para regiones de biomas semejantes.

PALABRAS CLAVE

Gestión ambiental, sustentabilidad, legislación y planificación.

THE PARKWAY: A SUSTAINABLE STRATEGY

ABSTRACT

The current article discusses the conflicts and possibilities of a sustainable-development strategy for an area along a road with special scenic and environmental appeal. Located in the Cantareira mountain range in the state of São Paulo, the area along this road is of key importance for preserving the watersheds that supply part of the water for the São Paulo metropolitan region, amid a peri-urban area highly vulnerably from economic, social, and environmental perspectives. The article deepens the discussion regarding actual cases in Brazil and around the world that employ the parkway concept. Using the example of a parkway project for the Cantareira region suggested by a local non-governmental organization (NGO), the article discusses local and metropolitan planning and management, as well as the public and private interests involved. These investigations should yield a better understanding of local and regional processes as well as joint-management instruments, which should provide a meaningful reference to other regions with similar biomes.

KEY WORDS

Environmental management, sustainability, legislation, regional planning.

APRESENTAÇÃO

Este artigo apresenta uma reflexão sobre as estradas parque como um instrumento de gestão importante, especialmente para unidades de conservação cortadas por estradas e próximas a áreas com intensa dinâmica urbana, como é o caso da serra da Cantareira na região metropolitana de São Paulo. A pesquisa foi desenvolvida por Carlos Conde no mestrado em urbanismo da PUC-Campinas entre 2006 e 2007, defendida em fevereiro de 2008¹, sob orientação de Laura Machado de Mello Bueno.

A pesquisa, desenvolvida no Grupo Água no Meio Urbano, envolveu um levantamento e análise de casos de estradas parque no Brasil e no mundo, seus diferentes conceitos e objetivos, formas de institucionalização e resultados. Apresenta uma revisão bibliográfica referente ao pensamento ambiental a partir do final do século 19 e a ampliação do modelo de desenvolvimento industrial em todo o mundo até o período recente, envolvendo o nascimento de um movimento político de caráter nitidamente ambientalista e as ações desenvolvidas no ambiente dos organismos mundiais e regionais, para fazer frente aos graves problemas ambientais e de saúde pública resultantes dos processos de poluição em todo o mundo.

Envolve o entendimento do processo de urbanização recente em uma fronteira entre o rural e o urbano dentro da Grande São Paulo e, ao mesmo tempo, uma ligação entre Mairiporã e São Paulo, passando pelo Parque da Serra da Cantareira. A relação entre a metrópole e seus mananciais é o pano de fundo da problemática abordada, procurando-se entender a contradição entre o planejamento territorial e privatização das esferas do interesse público, com a espoliação e conseqüentes impactos socioambientais.

Destaca-se a relação entre os interesses públicos municipais e estaduais – envolvidos pelo fato de a Estrada da Roseira passar pelo parque estadual, e de a área ser estratégica para o funcionamento do Sistema Cantareira de Abastecimento de Água Metropolitano. Assim, sobrepõe-se o papel da região e da estrada, de preservação da biodiversidade e características geotécnicas da serra e de sustentabilidade regional, por meio da gestão de bacias hidrográficas.

AS EXPERIÊNCIAS DE ESTRADAS PARQUE

A grande tônica de nosso tempo talvez seja a do desenvolvimento sustentável, garantir que o planeta, com suas estruturas econômicas e sociais, evolua de forma a poder manter sua capacidade de continuar gerando elementos para a própria manutenção e a existência da vida em suas mais diversas formas.

Nesse sentido, a busca por propostas e idéias que garantam esse tipo de desenvolvimento tem mobilizado muita pesquisa em diversos campos do conhecimento humano e, como não poderia deixar de ser, dentro da disciplina do

(1) Estrada parque: estratégia de desenvolvimento sustentável. O caso da estrada parque na serra da Cantareira.

urbanismo trabalhou-se o estudo sobre os conceitos e exemplos de uma forma de planejamento para alguns tipos de estradas e vias as quais contenham algum tipo de especial interesse e estejam na esfera de um contexto de preservação de paisagens naturais e, sobretudo, de recursos hídricos. Assim, a figura do que chamamos de estrada parque surge como uma possibilidade de fazer-se avançar o desenvolvimento dentro de bases a garantirem que essas regiões, nas quais essas estradas estão inseridas, sustentem-se tanto do ponto de vista econômico como cultural e ambiental.

A estrada parque é um conceito ainda não totalmente formatado. Há diversas experiências no Brasil e fora dele, nas quais se busca o aproveitamento das potencialidades das estradas enquanto ações antrópicas presentes em todas as partes do mundo (sobretudo no Brasil, de vocação rodoviária) e seccionam importantes áreas ambientalmente sensíveis e de grande interesse para preservação, muitas delas reconhecidas legalmente como unidades de conservação. Essas experiências buscam melhor estruturar políticas públicas que permitam uma gestão de estradas de especial interesse, seja ele ambiental, paisagístico, cultural ou com todas essas singularidades.

Apesar da pouca literatura existente, e do termo estrada parque ser usado para a definição de diversos tipos de estradas, seja pela autodenominação, seja por uma institucionalização contando com recursos de lei ou decreto, buscou-se, por meio da pesquisa, estradas que tivessem o denominador comum de preservação ambiental e de interfaces com os usos correlatos em seu entorno. Alguns conceitos foram encontrados na literatura. Para Nogueira-Neto²: “*As Estradas Parque são áreas onde a natureza é especialmente protegida, tendo em vista assegurar a apreciação da paisagem pelas pessoas que por ali trafegam em veículos ou passam a pé.*”

Em publicação sobre o assunto, a ONG SOS Mata Atlântica, que procurou implantá-las em alguns locais, assim apresenta as estradas parque:

“Estrada Parque é um museu permanente de percurso que atravessa Unidades de Conservação ou áreas de relevante interesse ambiental e paisagístico, implantado com o objetivo de aliar a preservação ambiental ao desenvolvimento sustentável da região, através do fomento ao ecoturismo e às atividades de educação ambiental, de lazer e culturais. Trata-se de uma classificação especial para rodovias e estradas localizadas em áreas de exuberância cênica e de relevante interesse patrimonial, quer seja natural, ambiental, arqueológico, cultural ou paisagístico, que podem ser tombadas ou especialmente protegidas.”³

No Rio Grande do Sul o Consema definiu em decreto:

“Estrada-Parque – Parques lineares, sob administração pública, de alto valor panorâmico, cultural, educativo e recreativo. As margens, em dimensões variáveis, são mantidas em estado natural ou seminatural, não sendo necessária a desapropriação mas, somente, o estabelecimento de normas quanto ao limite de velocidade, pavimentação, sinalização e faixa a ser protegida.”⁴

Apresentam-se breves informações sobre as principais experiências no Brasil.

A Estrada Parque do Pantanal, localizada no Mato Grosso do Sul, foi criada pelo decreto em 1993. Com cerca de 120 km, forma uma área de interesse

(2) Paulo Nogueira Neto, primeiro secretário da Secretaria Especial do Meio Ambiente (1974-1986), foi membro da Comissão Brundtland para o Meio Ambiente e o Desenvolvimento (Nações Unidas), ex-presidente e membro do Conselho Nacional do Meio Ambiente, presidente do Conselho de Administração da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental de São Paulo (Cetesb) e é presidente emérito da WWF – Brasil.

(3) SOS Mata Atlântica, 2004, p. 52.

(4) Definição do Consema do Rio Grande do Sul, no art. 12, inciso III do Decreto Estadual n. 38.814, de 26 de agosto de 1998.



Figura 1: Portal da Estrada APA, rio Tietê
Foto: Autor, 2007

(5) DER – Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo.

(6) Condephaat – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico e Artístico do Estado de São Paulo.

turístico inserida dentro do ecossistema do Pantanal e desenvolve implementação de ações de gestão participativa.

A Estrada Parque APA do rio Tietê, mais conhecida como Estrada Parque de Itu, foi criada em 1996 na Rodovia SP-312, entre Pirapora do Bom Jesus e a cidade de Itu, SP. Após um processo de mobilização da comunidade local, assim como da ONG SOS Mata Atlântica, surgiu a proposta de utilizar-se a Estrada dos Romeiros como elo para consolidação de esforços na conservação da região, transformando-a em uma estrada parque, com a idéia de museu permanente de percurso para o desenvolvimento sustentado do local. A região apresentava vulnerabilidade devido a usos predatórios, além da poluição do rio Tietê. Com o apoio do DER⁵ o qual, por uma portaria, elevou a SP-312 à categoria de estrada parque, consolidou-se a criação da estrada parque por meio de uma lei municipal e avançou-se na criação de um plano de manejo e na construção de dois portais de entrada que materializaram a figura da estrada parque (ver Figura 1).

Esse processo se desenvolveu, fundamentalmente, devido à participação da sociedade local e da parceria com a prefeitura e a Câmara Municipal de Itu.

Em região de bioma bastante delicado, tendo sua fragilidade ameaçada por grande conflito entre ocupações irregulares, especulação imobiliária e disposição irregular de lixo, a SOS Mata Atlântica, em parceria com a comunidade local, criou a proposta da Estrada Parque da Serra do Guararu, entre as cidades de Bertioga e Guarujá (SP), utilizando um trecho da Rodovia SP-61, apesar de ser área sob a guarda de diversas formas de proteção legal, entre elas, o tombamento pelo Condephaat⁶. A proposta foi criar um processo de integração para a preservação do patrimônio turístico e ambiental, aproveitando-se do fato de o DER já ter denominado a via de Estrada Cênica. Foi criado um plano de manejo e a construção de portais, sinalizações e programas de preservação, envolvendo a comunidade local. O projeto está em construção, pois ainda não foi institucionalizado.

A serra dos Pirineus, em Goiás, apresenta-se como uma estrada parque a qual, na verdade, liga dois municípios de interesse ambiental e histórico e corta

um parque e uma APA⁷. Encontra-se, atualmente, em processo de implementação.

A Estrada São Miguel Arcanjo-Sete Barras, no Parque Estadual Carlos Botelho, no estado de São Paulo, apesar de ser chamada de estrada parque, é uma estrada a cortar o parque estadual e tem recebido equipamentos de vigilância, mas não tem se caracterizado como avanço nos processos de gestão.

Alguns desses casos abarcam, na questão dos recursos hídricos, uma das características mais importantes, já que foram criadas em função da preservação dos ecossistemas em que estão inseridas, como a região do Pantanal, o vale do rio Tietê e o canal de Bertiooga.

Entende-se que, apesar de essas áreas já estarem sob a guarda de algumas leis de proteção (unidades de conservação), a criação da estrada parque como figura jurídica, com gestão compartilhada entre o poder público e os diversos grupos de interesse da sociedade, passou a gerar um novo olhar sobre essas regiões a partir da figura da estrada. Ela pode passar a ser o fio condutor que alinhava as ações e os interesses nas regiões de entorno.

Nos Estados Unidos, as *scenic bayways* e as *all american roads* representam um prestígio anexado que as diferencia das demais estradas, focando a imagem de estradas especiais a carregarem a essência de paisagens únicas ou de contextos da cultura e da história americana. Até 2005 existiam 27 *all-american roads* e 99 *scenic byways* em 44 estados americanos. Esse prestígio garantiria, com o envolvimento das comunidades locais, a auto-estima, o sentimento de patriotismo e o de pertencer a essas localidades contribuindo para a preservação. Ao mesmo tempo, possibilita a sustentabilidade, na medida em que se formam roteiros turísticos a destacarem a produção do lugar, proporcionando a manutenção das economias locais.

O CASO DA ESTRADA PARQUE NA SERRA DA CANTAREIRA: O CONTEXTO REGIONAL

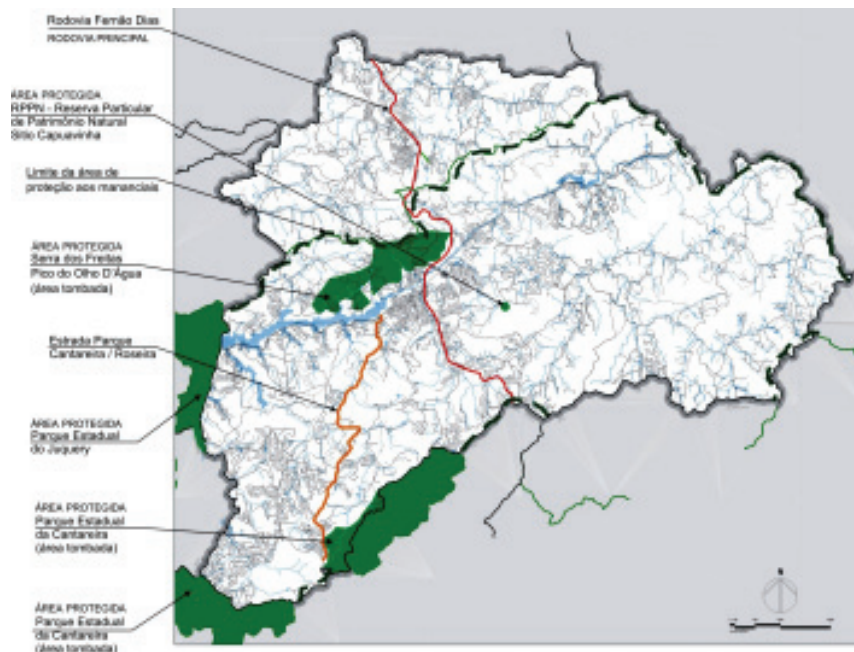
A área de estudo é a região da serra da Cantareira, considerada a maior floresta natural urbana do mundo dentro de um contexto metropolitano, localizada na porção norte da cidade de São Paulo, com o estudo de caso da estrada parque a qual, inserida nesse local, procura estabelecer uma estratégia a criar um paradigma de desenvolvimento sustentável para a região.

A pesquisa procurou estabelecer um paralelo entre a urbanização e a preservação dos recursos hídricos, por meio do projeto “Estrada Parque Serra da Cantareira”, chamado também de “Estrada Parque Cantareira/Roseira”. Em análise de processos urbanos e históricos da serra da Cantareira e da cidade de Mairiporã, localizada na bacia do rio Juquery, com diferentes realidades urbanas e proteção ambiental, assim como diferentes tipologias de urbanização que, em muitos casos, tem colocado em risco o sistema hídrico de abastecimento da metrópole de São Paulo, tanto da qualidade da água como da própria manutenção da vida dos rios, córregos e do Reservatório Paiva Castro. O sistema que abastece cerca de 58% da cidade de São Paulo (Figura 2), tem, assim, importância que extrapola o local, alcançando importância nacional, tamanha a população diretamente envolvida.

Figura 2: Localização do Sistema Cantareira
Fonte: Site mananciais (http://www.mananciais.org.br)



Figura 3: Áreas protegidas no entorno da Estrada Parque Cantareira/Roseira
Fonte: PROTRAN – Eia/Rima do Rodoanel (adaptado pelo autor)



(8) Parque Estadual da Cantareira e morro do Juquery/serra dos Freitas, Pico do Olho d'Água.

A serra da Cantareira, na porção norte da cidade de São Paulo, apresenta-se com preocupante processo de ocupação descontrolada, devido à histórica falta de planejamento de seu território e fiscalização, o que tem colocado em grande risco esse patrimônio paisagístico e de abastecimento hídrico. Ainda que a região possua vários tipos de figuras de proteção, como a lei de proteção aos mananciais, o tombamento de duas áreas naturais⁸ e a existência de dois parques estaduais, além de estar localizada na área da reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo (ver Figura 3), esses estratos de legislações não têm sido suficientes para garantir a preservação da região, nem despertam, na população residente e nos usuários do local, práticas de convivência sustentáveis.

O PROJETO DA ESTRADA PARQUE ROSEIRA CANTAREIRA

A organização não-governamental de defesa do meio ambiente – Associação Ecológica e Cultural Acorda Mairipa – buscou desenvolver uma estratégia de desenvolvimento, para uma região de grande interesse metropolitano, que pudesse fazer frente aos processos em cursos de degradação das faixas marginais à estrada e sensibilizar o poder público municipal, moradores, proprietários e usuários visando à garantia da permanência dos ecossistemas locais, a preservação dos mananciais e dos recursos hídricos que abastecem a metrópole paulista.

O Projeto de Mobilização pela Estrada Parque na serra da Cantareira veio, assim, ao encontro dessa necessidade, buscando a estruturação local para poder promover uma estratégia de sustentabilidade que garanta um desenvolvimento econômico e social, de forma a criar um olhar para a região da Cantareira. Não se trata de uma sacralização da paisagem e dos recursos naturais existentes, mas uso dos terrenos lindeiros já ocupados, o qual destaque os valores da paisagem cênica e da biodiversidade contígua à maior floresta urbana do mundo, inserida em contexto metropolitano, além de valorizar os recursos hídricos.

Com o financiamento do Fundo Estadual dos Recursos Hídricos – Fehidro, a Associação Ecológica e Cultural Acorda Mairipa criou um projeto de estratégia para a transformação da Estrada da Roseira em estrada parque por meio de ações, obras e legislação municipal. Essa estrada é considerada coletora de primeira categoria dentro do sistema viário metropolitano. Nasce junto do centro da cidade de Mairiporã e da Represa Paiva Castro e segue pela encosta da serra da Cantareira em sua vertente norte até seu topo, já na divisa com o Parque Estadual da Cantareira sendo, a partir daí, uma avenida da cidade de São Paulo⁹ que corta o coração do parque.

A estrada, com características vicinais de escoamento da pequena produção agrícola local, tem se caracterizado, nas últimas décadas, por ser acesso a diversos bairros e loteamentos fechados que antes abrigavam casas de veraneio e, hoje, transformam-se em moradias dos que seguem a chamada fuga da metrópole por áreas periurbanas no entorno da cidade de São Paulo.

Mais recentemente, os usos como estrada cênica (Figura 4), para passeios ou atividades como o comércio, lazer e serviços, sobretudo os voltados para a gastronomia e eventos como festas de casamentos, têm caracterizado um novo tipo de fluxo e uma nova ocupação para a região.



Figura 4: Vista da Estrada Parque Cantareira/Roseira com vegetação exótica em meio à mata natural (paisagem cênica)
Foto: Autor, 2006

Diante dessa nova ocupação, também se formou uma nova ameaça à região no que tange à ocupação descontrolada, a qual não leva em conta o potencial da região como a paisagem de singular beleza, assim como a fundamental necessidade da preservação dos recursos hídricos existentes. Não considerando, desse modo, a sustentabilidade que se deve buscar para a região gravitando em torno da estrada poder ser desenvolvida, garantido as atividades econômicas para as populações do entorno, ao mesmo tempo em que se mantêm as características locais e permite-se a continuidade dos processos econômicos, sociais e ambientais para as gerações futuras, tanto sob o ponto de vista local quanto de impacto metropolitano.

O PROCESSO

O processo de elaboração do projeto ocorreu com a contratação de equipes multidisciplinares para a elaboração de uma pesquisa quali-quantitativa dos usuários e moradores do entorno da estrada, um inventário da flora mais característica, um levantamento fotográfico atual e imagens de arquivo de jornal, um advogado com especialização em direito ambiental para a elaboração de anteprojeto de lei da criação da estrada parque e uma equipe de profissionais de arquitetura e urbanismo para a elaboração de um diagnóstico dos problemas e potenciais locais.

A partir desses elementos, criaram-se oficinas de discussão com os agentes e atores locais, como as associações de bairros, ambientalistas, comerciantes e pessoas interessadas, em geral, que levaram a criação da construção de três perguntas as quais concederam o embasamento necessário ao projeto:

A – Estrada parque – o que é?

B – Estrada parque – para que serve?

C – Estrada parque, qual sua importância para Mairiporã?

As respostas foram construídas apresentando-a como uma via de valores estéticos, ambientais e urbanísticos que devem ter uma regulamentação específica com um sistema de gestão próprio a colaborar na preservação. Como um instrumento auxiliar para o disciplinamento do uso do solo para a recuperação ambiental, aumentando o *status* da região. Finalmente, a importância se deve à garantia da sustentabilidade do local, diminuição de acidentes, atração de um turista de melhor nível, assim como o aumento da auto-estima dos munícipes.

Dessas oficinas surge uma série de propostas de criação de cenários futuros possíveis e objetivos concretos para alcançá-los, com a divisão de tarefas entre a sociedade civil e o poder público, entre elas a criação de uma lei depois aprovada pela Câmara Municipal para a efetivação da figura jurídica da estrada parque, atrelada à formação de um conselho gestor e aquela deverá colaborar para se construir o desenho do futuro da estrada.

Com base nesse processo elaborou-se um projeto com a criação da estrada parque, com o estabelecimento de cenários pretendidos, como o de recuperação, conservação e desenvolvimento sustentável; cenário de valorização paisagística e cenário de circulação eficiente com diretrizes macros e planos de ação pontuais.

A revitalização da área central da cidade de Mairiporã, o perfil de valorização paisagística, a criação de normas para placas e anúncios, a pavimentação de estradas complementares para a pulverização do trânsito hoje concentra-se nessa via,

a criação de um trajeto de transporte que possa também ser usado para fins turísticos, a definição de uma lei de uso do solo, preservando-se uma faixa mínima de 15 m de cada lado da estrada para a manutenção dos estratos vegetais, e a revegetação como forma de manter a identidade do lugar, além de plano de recuperação do leito carroçável. De forma mais pontual, podemos destacar a construção de belvedere/mirante (Figura 5), a construção do memorial do oleiro em antiga olaria desativada como forma de resgate histórico e integração com os ecossistemas locais contíguos à construção de passarelas sobre a várzea existente para o trabalho de educação ambiental, a construção de rotatórias para a organização do trânsito, a urbanização e requalificação de trechos já ocupados, assim como a formação de túneis verdes com renques de árvores nas margens da estrada.

Um projeto de comunicação visual com uma família de tótems indicativos e sinalizadores poderão proporcionar a apropriação da estrada em um plano material em uma primeira etapa e, em seguida, a implantação de algumas obras pontuais efetivará o conceito de estrada especial, que deverá despertar nos usuários, diários ou eventuais, o real valor do local e a necessidade de sua preservação e desenvolvimento que garanta a sustentabilidade.

O projeto, porém, baseia-se na idéia da estratégia de promover o desenvolvimento de forma sustentada, tendo a participação da sociedade como elemento fundamental para os desdobramentos das políticas que devem ser criadas a partir da estruturação do conceito de estrada parque. Nesse sentido, a formação de um conselho gestor, com a participação de diferentes representantes da sociedade organizada em consonância com agentes do estado e a prefeitura deverão, a exemplo de outras iniciativas com a Estrada Parque APA do rio Tietê, promover as ações para a sustentabilidade da estrada, seu entorno e, por conseqüência, de toda a região.



Figura 5: Proposta de intervenção em um dos trechos da Estrada Parque Cantareira/Roseira
Fonte: *Projeto Estrada Parque Cantareira/Roseira*, 2004

CONFLITOS

Apesar de a estratégia ter demonstrado ser bastante salutar em ações semelhantes em outras partes do Brasil e do mundo, o grande empecilho desse projeto tem sido o conflito entre o projeto e seu perfil ideológico e o concreto, no que tange aos processos de mobilização e à materialização por meio do papel do poder público. A iniciativa de incorporar o projeto como um avanço nas políticas do município, assim como uma possibilidade bastante concreta de, por meio dele, promover-se um desenvolvimento que traga recursos tanto às populações locais, na forma de postos de trabalho, como também pela geração e arrecadação de impostos diretos e indiretos, além do ganho político de um processo de alcance regional, se não nacional ou mesmo internacional, tamanha a visibilidade da região e sua importância em âmbito do planeta, parece não ter sido entendido ou absorvido pela cultura política local.

Os projetos do Pantanal, de Itu e da serra do Guararu padeceram dos mesmos conflitos, mas estes parecem ter sido, em determinado patamar, agregadores dos movimentos não-governamentais que acabaram por fortalecer esses projetos e essas estratégias de planejamento.

Os processos culturais, portanto, também devem ser elementos que precisam ser trabalhados para se alcançar o desenvolvimento sustentável, seja pelo entendimento da importância dos recursos naturais, seja dos níveis da superficialidade retórica e a superação dos conceitos falsos de progresso, assim como da superação de ideologias locais conservadoras, de cunho assistencialista e não-abertas às potencialidades da sustentabilidade, principalmente pela exploração da paisagem local ou dos recursos naturais, pelo caminho do turismo e de novos olhares para esses potenciais os quais esses novos tempos apresentam, propõem e exigem.

Infelizmente, as experiências de outros projetos, notadamente os americanos das *american scenic byways* e das *all american roads*, em que a união de interesses das comunidades com o interesse público promove a transformação, pelo resgate das paisagens e das culturas locais como forma de valorização das estradas, gerando elementos nas relações locais, sobretudo o de auto-estima e do orgulho de pertencer àqueles lugares e preservá-los – ainda não foram percebidos pela cultura política local, mostrando existir, ainda, um caminho a percorrer-se para essa nova percepção do desenvolvimento.

PERSPECTIVAS

As estradas, elementos construídos, permeando todo o planeta e, notadamente, no Brasil, onde desde a década de 1950 do século passado optou-se pelo modelo baseado no automóvel e, conseqüentemente, nas estradas, além da própria dimensão do território que prescindiu desses elementos construídos para sua própria existência, precisam ser vistas sob uma nova perspectiva, pois estão presentes em todos os locais e na vida de todos e propõem, além de sua função básica de transporte, em muitos casos, grandes possibilidades de promoção de novas formas de desenvolvimento, sobretudo os pautados nas idéias e conceitos de sustentabilidade.

(10) SNUC – Sistema Nacional de Unidades de Conservação, criado pela Lei n. 9.985, de 18 de julho de 2000.

Os casos apresentados, sobretudo o da Estrada Parque da Cantareira, pautam-se na necessidade de garantir-se a sustentabilidade das comunidades, no sentido de estabelecer-se um modelo que possa não ser destruído pelas forças de ocupação desenfreada da metrópole, no caso, São Paulo. Mas que possam se estruturar dentro do contexto da metrópole, garantindo suas características culturais e econômicas e proporcionando, apesar do crescimento populacional, vegetativo ou induzido por elementos diversos, uma nova forma de encarar-se o desenvolvimento e uma nova forma de olhar-se para os recursos naturais edificados. Dessa forma, a preservação dos recursos hídricos locais que compõem fundamental elemento vital da metrópole paulista passa a ter uma garantia a mais de permanência.

A condução desses processos, pela gestão dos espaços das estradas entre o poder público e a sociedade civil organizada e de grupos de interesse legítimos, apresenta também uma grande mudança na forma de promover-se o desenvolvimento, na medida em que um gestor, preferencialmente por um conselho, venha a construir as diversas teias de interesses os quais possam promover o desenvolvimento que possa levar à preservação do patrimônio local, ao mesmo tempo em que proporciona a melhora da qualidade de vida das populações locais pela fixação dos mesmos por meio da valorização das economias locais e da cultura, além de beneficiar também os visitantes e transeuntes.

A idéia, pois, da gestão compartilhada como forma de edificar-se uma política que atenda aos interesses de desenvolvimento sustentável, tanto do ponto de vista das comunidades locais como dos usuários eventuais, acaba por produzir uma nova referência como unidade de conservação.

Assim, reforça a idéia da necessidade de consolidação dessas políticas por uma institucionalização que garanta a continuidade de um processo de construção dessas identidades, as quais seriam bastante salutares, se elas se consolidassem como uma unidade de conservação do Sistema Nacional de Unidades de Conservação – SNUC, a estabelecer critérios e normas para a criação, implantação e gestão das unidades de conservação¹⁰.

A existência de uma legislação específica, aliada às peculiaridades de cada local, poderia, em muito, contribuir para a manutenção, preservação e desenvolvimento sustentável de inúmeras comunidades Brasil a fora, que necessitam de uma condução segura de seus mecanismos e processo de desenvolvimento a abarcar a idéia central de garantir-se uma saída econômica para as comunidades, promovendo o desenvolvimento regional sem agredir o patrimônio natural ou contribuindo com ele.

BIBLIOGRAFIA

AB'SABER, Aziz Nacib. *Geografia e planejamento. O Reservatório do Juqueri, na área de Mairiporã: Estudo básico para defesa ambiental e ordenação dos espaços envolventes*. São Paulo: Instituto de Geografia – Universidade de São Paulo, 1978.

BREDARIOL, Celso; VIEIRA, Listzt. *Cidadania e política ambiental*. Rio de Janeiro: Record, 1998.

BUENO, Laura Machado de Mello et al. *Moradia social em área de mananciais*. São Paulo: Annablume, 2004. (Coleção do Projeto Gepam – A Experiência de Santo André).

- CONDE, Carlos Alberto. *Estrada parque: Estratégia de desenvolvimento sustentável. O caso da estrada parque na serra da Cantareira*. 2008. 210 f. Dissertação (Mestrado) – CEATEC 0150 – Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica, Campinas, 2008.
- FERREIRA, José Bento; FILHO, J. J. B.; MARTINS, N. F. Estradas inseridas em corredores ecológicos. In: SEMINÁRIO CIÊNCIA E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL, 1997, São Paulo. *Anais...* São Paulo: IE/Cepa/USP, 1997.
- FRANCO, Maria Assunção Ribeiro. *Desenho ambiental – Uma introdução à arquitetura da paisagem com o paradigma ecológico*. São Paulo: Annablume/Fapesp, 1997.
- FUNDAÇÃO SOS MATA ATLÂNTICA. *Estrada parque, conceito, experiências e contribuições*. São Paulo: Estúdio Girassol/Esperança Sobral, 2004.
- GUIMARÃES, Roberto Pereira. Desenvolvimento sustentável: Da retórica à formulação de políticas públicas. In: BECKER, B. K.; MIRANDA, M. *A geografia política do desenvolvimento sustentável*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1997.
- HOEFFEL, João Luiz; FADINI, Almerinda A. B.; MACHADO, Micheli K.; REIS, Jussara Christina. Percepção ambiental e conflitos de uso dos recursos naturais – Um estudo na APA do Sistema Cantareira, São Paulo. In: III ENCONTRO DA ANPPAS, 2006, Brasília. *Anais...* Núcleo de Estudos Ambientais – Sociedades e Naturezas/Universidade São Francisco, Bragança Paulista-SP; Brasília, 2006.
- MACHADO, M. H. F. *O movimento ambientalista de Caucaia do Alto contra a construção do aeroporto metropolitano de São Paulo*. 2002. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.
- RODRIGUES, Arlete Moyses. Novas práticas e novas matrizes discursivas? In: SOUZA, M. A.; SANTOS, Milton; SCARLATO, F. C.; ARROYO, Mônica (Orgs.). *O novo mapa do mundo: Natureza e sociedade de hoje: Uma leitura geográfica*. São Paulo: Annablume/Hucitec, 2002.
- SACHS, Ignacy. *Caminhos para o desenvolvimento sustentável*. In: STROH, Paula Yone (Org.). Rio de Janeiro: Garamond, 2002.
- SEABRA, Giovanni de Farias. *Ecoss do turismo: O turismo ecológico em áreas protegidas*. Campinas: Papirus, 2001. (Coleção Turismo).
- VEIGA, José Eli da. *Desenvolvimento sustentável: O desafio do século XXI*. Rio de Janeiro: Garamond, 2005.
- VIOLA, Eduardo. O movimento ecológico no Brasil, 1974-1986: Do ambientalismo à ecopolítica. In: PÁDUA, José (Org.). *Ecologia e política no Brasil*. 1. ed. Rio de Janeiro: Espaço e tempo, 1986.
- WHATELY, Marussia; CUNHA, Pilar. *Cantareira 2006: Um olhar sobre o maior manancial de água da região metropolitana de São Paulo*. São Paulo: Instituto Socioambiental, 2007.

Nota do Editor

Data de submissão: maio 2008

Aprovação: janeiro 2009

Carlos Alberto dos Reis Cunha

Arquiteto pela Universidade de Guarulhos – UNG – e mestre em Urbanismo pela PUC de Campinas

Caixa Postal 35

07600-000 – Mairiporã, SP

(11) 4484-4645/9919-8312

cacon@terra.com.br