

Uma flor furou o asfalto? O Cinturão Verde da cidade de São Paulo como Reserva da Biosfera (1988-1994)

Did a flower break through the asphalt? The Green Belt of the city of São Paulo as a Biosphere Reserve (1988-1994)



MENARIN, Carlos Alberto *

 <https://orcid.org/0000-0003-3736-1865>

RESUMO: Com a criação das Reservas da Biosfera da Mata Atlântica e do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo, o Brasil iniciava sua vinculação ao programa da UNESCO “O Homem e a Biosfera” com o desafio de compatibilizar as atividades humanas e a conservação do meio ambiente em um denso espaço urbano. Este estudo buscou compreender, pela perspectiva histórica, os jogos de interesses subjacentes a salvaguarda dos remanescentes de vegetação nativa da presença de condutas predatórias dos recursos naturais em favorecimento de interesses privados, explicitando os limites das proposições internacionais frente às contradições internas da prática de proteção ambiental e dos usos do espaço numa região metropolitana.

PALAVRAS-CHAVE: Patrimônio Ambiental; Expansão Urbana; UNESCO.

ABSTRACT: With the creation of the Biosphere Reserves of the Atlantic Forest and the Green Belt of the City of São Paulo, Brazil began to link itself to the UNESCO program “The Man and the Biosphere” with the challenge of making human activities compatible with the conservation of the environment in a dense urban space. This study sought to understand, from the historical perspective, the games of interests underlying the safeguarding of the remnants of native vegetation from the presence of predatory conducts of natural resources in favor of private interests, explaining the limits of international propositions in view of the internal contradictions of the protection practice and the uses of space in a metropolitan region.

KEYWORDS: Environmental Heritage; Urban Expansion; UNESCO.

Recebido em: 14/02/2021
Aprovado em: 03/05/2021

* Doutor em História pelo Programa de Pós-Graduação da Unesp/Assis, Assis, SP. Professor da Rede Pública do Estado de São Paulo, E. E. Vila do Lago, Tarumã.. O presente texto retoma algumas reflexões apresentadas na tese *Entorno da sustentabilidade: a Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo (1971-2008)*, (MENARIN, 2013). E-mail: cmenarim@prof.educacao.sp.gov.br



*Preso à minha classe e a algumas roupas,
Vou de branco pela rua cinzenta.
Melancolias, mercadorias espreitam-me.
Devo seguir até o enjoo?
Posso, sem armas, revoltar-me?
[...]*

É feia. Mas é uma flor. Furou o asfalto, o tédio, o nojo e o ódio.

A flor e a náusea
(ANDRADE, 2015, p.106)

Em 2020, a população da região metropolitana de São Paulo confrontava-se com mais um adiamento nas obras do trecho norte do Rodoanel Mário Covas. Desde antes do início das obras, que se deu em 1998, somam-se notícias e denúncias sobre irregularidades nas licitações, desvios de dinheiro, superfaturamentos, licenciamentos ambientais suspeitos, especulação imobiliária e ocupações irregulares no entorno¹. Nenhuma novidade sobre a condução de grandes obras no Brasil, pelo menos, desde os fortes vínculos que o setor da construção pesada estabeleceu com a política, largamente sustentado durante a Ditadura Civil-Militar². Desse emaranhado de interesses e ações, observamos a construção dessa obra sob o ângulo da tensão entre as ações do Estado oscilando entre atender as demandas de setores da economia e a conservação de remanescentes de vegetação nativa.

Pela perspectiva da conservação ambiental, restringiremos a observação ao conjunto de quase uma centena de Unidades de Conservação, dispersas em 78 municípios na Região Metropolitana de São Paulo e no litoral paulista, que constituem as chamadas Reservas da Biosfera da Mata Atlântica e do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo (SÃO PAULO, 2020a; RIBEIRO, 2009)³.

Outra frente que reitera essa tensão entre as ações do Estado e a conservação

¹ Parte das observações conjunturais presentes ao longo deste texto foram retiradas de consultas sistemáticas na grande imprensa paulistana, a qual nos valem da disponibilidade dos acervos digitais para consulta *online*: *Folha de S. Paulo*, *O Estado de S. Paulo*, e o *Correio Paulistano*, além de consultas pontuais a outras fontes da imprensa.

² Uma perspectiva histórica da formação e enraizamento das grandes empreiteiras como atores políticos no seio do estado brasileiro, em particular, durante o regime militar, encontra respaldo na pesquisa de Pedro Henrique Pedreira de Campos (2014). Especificamente sobre o Rodoanel, ver os mestrados de Rodrigo Faria Gonçalves Iacovino (2013) e José R. G. Barroso (2004).

³ A Reserva da Biosfera é uma categoria criada pelo programa O Homem e a Biosfera, da UNESCO, há 50 anos, em 1971. O Brasil é signatário desde 1974, no entanto, somente na década de 1990 foram instituídas as primeiras reservas no país. A legislação brasileira ratificou essa categoria inserindo-a na lei 9.985 que criou o Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), de 2000, em seu Capítulo VI: “Art. 41. A Reserva da Biosfera é um modelo, adotado internacionalmente, de gestão integrada, participativa e sustentável dos recursos naturais, com os objetivos básicos de preservação da diversidade biológica, o desenvolvimento de atividades de pesquisa, o monitoramento ambiental, a educação ambiental, o desenvolvimento sustentável e a melhoria da qualidade de vida das populações” (BRASIL, 2004).

ambiental, também veio à público no segundo semestre de 2020 com o Projeto de Lei (PL) 529, enviado à Assembleia Legislativa pelo chefe do executivo estadual, João Dória (PSDB), visando a extinção de 10 autarquias e fundações públicas, entre elas a Fundação Florestal e o Instituto Florestal, responsáveis pela administração das Unidades de Conservação estaduais, fundamentais para a proteção dos remanescentes naturais em São Paulo há décadas.⁴ Sob o turvo discurso da eficiência e do equilíbrio das contas públicas, o ajuste do estado aos preceitos da racionalidade neoliberal⁵ lançou-se fundo no desmonte de uma das instituições pioneiras em aglutinar pesquisadores e práticas na conservação da natureza no estado de São Paulo.

A proposta de construção de um grande anel viário, com cerca de 170 quilômetros contornando a mancha urbana estava em pauta desde a gestão de Jânio Quadros na prefeitura da capital, entre 1986 e 1989. O projeto, no entanto, não avançou, barrado pela força de movimentos sociais que se ergueram, sobretudo, com a bandeira da defesa dos remanescentes da floresta atlântica que circundavam a metrópole, em particular, na região da serra da Cantareira.

Na década de 1970, as antigas denúncias de devastação da Mata Atlântica no Estado de São Paulo⁶ ganharam renovado fôlego, unindo um debate mundial, após a Conferência sobre o Meio Ambiente Humano realizada em Estocolmo, em 1972, com as situações de degradação social e ambiental, contaminação de rios e mananciais, a poluição do ar que se adensava na região metropolitana e os impactos do polo petroquímico de Cubatão, despertando indagações crítica, da situação vista por muitos como uma tragédia anunciada (RIBEIRO, 2001; MARCONDES, 1999; GUTBERLET, 1996). A esses debates e clamores pela proteção de remanescentes naturais de Mata Atlântica⁷,

⁴ O PL 529 faz eco a Indicação nº 3983, de 11 de novembro de 2019, do Deputado Estadual Frederico D'Ávila (PSL) que propõe a liquidação e extinção da Fundação Florestal e do Instituto Florestal (D'ÁVILA, 2019). Segundo informações fornecidas pelo próprio deputado ao site da Assembleia Legislativa, D'Ávila é produtor rural, sua base eleitoral se encontra no agronegócio e serviços de irrigação e é Vice-Presidente da APROSOJA-SP e APROSOJA-Brasil. Aprovado, o projeto deu origem a lei nº 17.293, de 15 de outubro de 2020 definiu em seu artigo 64 a extinção do Instituto Florestal (SÃO PAULO, 2020b).

⁵ Racionalidade neoliberal como a razão do capitalismo contemporâneo que tende a organizar e estruturar não apenas a ação dos governantes, mas a própria conduta dos governados, cuja característica principal se dá pela “generalização da concorrência como norma de conduta e da empresa como modelo de subjetivação” (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 17)

⁶ As denúncias de devastação das matas no território paulista remontam às décadas finais do século XIX, durante a expansão da cafeicultura pelo interior da província, sobretudo, atrelada ao uso da madeira pelas ferrovias, mobilizando opiniões acerca da finitude da floresta nativa e a introdução de espécies exóticas, como o eucalipto., criticando veementemente a utilização de madeira extraída de áreas naturais pelas companhias férreas. Sobre o processo histórico que levou à quase extinção do bioma atlântico, é incontornável o clássico trabalho de Warren Dean (1996).

⁷ O agrônomo Mauro Antônio Moraes Victor foi um dos divulgadores da acentuada perda da cobertura vegetal original do Estado de São Paulo. Em Suplemento do Centenário do jornal *O Estado de S. Paulo*, em março de 1975, publicou uma série de representações cartográficas ilustrando o avanço do desmatamento sobre o território paulista e a projeção para os anos 2000. Em 1976, o texto foi lançado pela Sociedade

somou-se a criação do Parque Estadual da Serra do Mar, em 1977, que ratificou a conservação de algumas áreas de reservas florestais dispersas, que desde a década de 1940 protegiam nascentes na Serra do Mar, agora, unidas em uma única figura legal.

Na efervescência dos movimentos sociais do início dos anos de 1980, a defesa desse bioma foi uma bandeira que uniu ativistas da sociedade civil, universidades e órgãos públicos de proteção do patrimônio histórico e do meio ambiente. Os remanescentes localizados na Serra do Mar, entre os estados de São Paulo e Paraná, capitanearam a atenção e reflexão de órgãos como o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT), que assumiu a prática de Tombamento desses espaços no trecho paulista, concretizado em 1985 como resultado de um debate que se estendia desde 1979, proposto pelo geógrafo Aziz Nacib Ab-Saber, então conselheiro do referido órgão⁸. Contexto que favoreceu a entrada da Mata Atlântica e, em particular, da Serra do Mar como “patrimônio nacional” na Constituição de 1988 (Art. 225, § 4º) e viabilizou a inscrição da área para pleitear o reconhecimento internacional por meio do registro no programa *Man and Biosphere*, da UNESCO, como Reserva da Biosfera, com o objetivo de compatibilizar, ao longo do tempo a interação humana e a proteção do meio ambiente na transição para o desenvolvimento sustentável.

A entrada da temática ambiental na Constituição de 1988 foi um marco significativo para a organização de políticas públicas, e no reconhecimento da perspectiva internacional com a acolhida das discussões do Relatório *Nosso Futuro Comum* (1987), da Comissão sobre Meio Ambiente da ONU, que alçou o termo Desenvolvimento Sustentável como recomendação imprescindível a reorientar as ações dos estados e suas economias. Contudo, o ano de 1988 encerrou-se com o assassinato do líder seringueiro Chico Mendes e com a atenção da imprensa mundial sobre os rumos que a questão ambiental tomaria no país. No ano seguinte, entre a aguda crise econômica e os preparativos para a primeira eleição direta para presidente a acontecer desde 1960, a continuidade da mobilização em defesa de remanescentes naturais fazia-se necessária e marcou outras significativas conquistas, como a declaração da primeira Reserva da

Brasileira de Silvicultura com o título *A Devastação florestal* e marcou um lugar de destaque na luta pela defesa do bioma Mata Atlântica.

⁸ As ações de preservação das paisagens naturais no processo de institucionalização da proteção do patrimônio em São Paulo, como a prática de Tombamento, nos casos do Maciço da Juréia, do Horto Florestal de Rio Claro e da emblemática luta pelo tombamento da Serra do Mar, foram analisadas por Felipe Bueno Crispim (2016). O CONDEPHAAT atuou como um espaço de interlocução entre o poder público e a sociedade durante os anos de autoritarismo da ditadura civil-militar. No seio desse órgão e dos seus conselheiros e representantes, emergiu o papel das universidades estaduais paulistas, em particular a Universidade de São Paulo (USP), com destaque para a atuação do geógrafo Aziz Nacib Ab-Saber.

Biosfera em solo brasileiro, em 1991⁹ e a realização na cidade do Rio de Janeiro, em 1992, da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, a Rio-92 ou ECO-92.

Em se tratando da Região Metropolitana de São Paulo, de forma bastante efusiva, continuava a propagação de notícias pela grande imprensa justificando a necessidade de criação de uma grande via perimetral para desafogar o trânsito que se agudizava na capital paulista no início dos anos 90. Os recortes de congestionamentos veiculados tanto pela mídia impressa como televisiva construíam um relativo consenso sobre a necessidade da obra. Subjacente, encontra-se o fato de que a lógica do transporte automobilístico, hegemônica no país desde a década de 1960, mobiliza uma densa infraestrutura relacionada à circulação e junto a ela, toda uma rede de negócios e interesses que vai ao cerne do jogo político – entre o público e o privado (VILLAÇA, 2012; MARICATO, 2011; MAUTNER, 2010; SCHIFFER, 2004). Em 1995, o governo do Estado de São Paulo, na gestão de Mário Covas (PSDB) retomou proposta semelhante a anterior, mas com maior apoio, lastreado pelo “consenso” da necessidade da obra, forjado pelos veículos de comunicação. Prontamente, a proposta recebeu forte pressão popular contrária, mas não o suficiente para que, em 1998, novamente sob gestão de Mário Covas, fosse aprovada sua construção.

A criação das Reservas da Biosfera da Mata Atlântica (1991) e do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo (1994) representam mais uma etapa na luta pela salvaguarda dos remanescentes de vegetação nativa em uma área densamente urbanizada. Como foi construído esse processo e quais desafios emergem dessa tensa relação entre a proteção ambiental e a expansão urbana? Entrecruzando discussão bibliográfica, textos jornalísticos e institucionais, o artigo busca compreender as linhas gerais da formação de um cinturão verde em São Paulo e, como a chancela internacional serviu de horizonte para uma luta específica pela proteção de remanescentes da Mata Atlântica em São Paulo, ao mesmo tempo, sofrendo as pressões e limitações do sentido historicamente dominante e predatório da acumulação de capitais na metrópole paulista.

Ao longo de sua trajetória, o programa *Man and Biosphere* (MaB) manteve o foco nas ações destinadas a conservação, o desenvolvimento e ao apoio logístico às Reservas da Biosfera. Pode-se dizer que esse programa é responsável por considerar as cidades como sistemas ecológicos e estabelecê-las como referência para a gestão do meio

⁹ A primeira Reserva da Biosfera criada no Brasil foi em 1991, com a Reserva da Biosfera da Mata Atlântica (que teve sucessivas fases de expansão até 2009) e, em 1994, a Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo (que foi individualizada em 2017 e teve sua mais recente expansão em 2019), voltada à complexidade que a grande área metropolitana desafiava.

ambiente, sendo as Reservas da Biosfera em ambientes urbanos um instrumento em direção ao desenvolvimento sustentável. Em termos organizacionais, evidencia-se uma estrutura em dois níveis de atuação: o comitê central, de resposta direta à Assembleia Geral da ONU e os Comitês Nacionais¹⁰. O Programa não tem autonomia diante dos Estados, cada Comitê trabalha dentro da legislação de seu país. Aqui reside um dos primeiros desafios e perspectivas das Reservas da Biosfera: estimular a formulação de leis, práticas e políticas públicas para o setor da conservação do meio ambiente, ao mesmo tempo em que atua como um horizonte para os movimentos sociais em prol da conservação, como ocorreu, por exemplo no caso da região metropolitana de São Paulo.

O desafio das Reservas é enfrentar as condições de cada região, onde de fato ocorrem os choques de interesses em torno do território, e o caso de São Paulo é paradigmático com a Reserva da Biosfera do Cinturão Verde, uma das maiores e mais complexas Reservas em ambiente urbano do planeta.

São Paulo: o entorno da(o) Capital e o cinturão verde

A história dos cinturões verdes vai longe no tempo e esteve presente em diversas regiões e países no último século (AMATI, 2008). Foi constantemente repensada dentro das diferentes demandas do planejamento urbano a fim de atender necessidades desde a fruição em contato com a natureza, até o estímulo à produção agrícola para abastecer os centros urbanos. Em particular, faremos um breve recuo no tempo para situarmos as diferentes demandas que o entorno da capital paulista recebeu da crescente expansão urbana.

A característica do avanço da cidade de São Paulo para as áreas periféricas constitui um tema amplo, o qual observaremos a partir da centralidade exercida pela capital paulista na configuração de zonas subsidiárias concêntricas em meio a estruturação do seu sistema viário – que permitiria a circulação e a configuração de áreas para o lazer, agricultura, indústria, comércio, residencial, entre outras – fundamental para a compreensão dos chamados “cinturões verdes” e o modelo seletivo de transporte urbano vigente, expresso no Rodoanel.

A cidade de São Paulo não deixa de ser um caso extraordinário de expansão urbana. Fundada em 1554, ocupava a colina situada entre o córrego do Anhangabaú e a

¹⁰ O Brasil aderiu ao programa MaB em 1974, criando a Comissão Brasileira do Programa Homem e Biosfera – COBRAMAB – pelo Decreto 74.685 de 14 de outubro. Naquele momento, a Comissão era coordenada pelo Ministério de Relações Exteriores. Em 21 de Setembro de 1999, um novo Decreto Federal redefiniu a composição, estrutura e coordenação da COBRAMAB que passou a vincular-se ao Ministério do Meio Ambiente. À essa Comissão cabe planejar, coordenar e supervisionar as atividades relacionadas ao programa MaB no país.

várzea do então “meândrico” Tamanduateí, em território de ocupação indígena. Teve inúmeras atividades vinculadas à manutenção e crescimento, como agricultura, entreposto de apresamento e catequese dos povos nativos. Despontou de modo rápido e dinâmico na segunda metade do século XIX. Com pouco mais de 30 mil moradores em 1872, nas celebrações de seus quatrocentos anos somava mais de dois milhões de habitantes; na década de 1970 atingiu os quase seis milhões, e no século XXI conta com mais de 12 milhões de pessoas¹¹.

Caio Prado Junior (2012) registrou com atenção o dinamismo de uma cidade localizada, aparentemente, em uma região “desfavorecida pela natureza” (2012, p. 122) para compreender quais fatores que proporcionaram tal progresso a São Paulo. As possibilidades para esse crescimento teriam vindo de uma conjunção de fatores cuja posição de centralidade daquele núcleo urbano, confluindo para lá vários caminhos – seja a proximidade do litoral e os diversos caminhos para o interior – fluviais e terrestres. No século XIX, essa seria a “vantagem” de São Paulo, em particular, com a estruturação dos eixos ferroviários e o aumento da circulação de capitais com a expansão da cafeicultura nas zonas pioneiras – parte dessa riqueza confluía para a capital e dava novas feições à estruturação urbana.¹²

Recuando ao momento da colonização portuguesa, o geógrafo Pasquale Petrone aprofundou a análise sobre a posição geográfica onde surgiu São Paulo e as relações do planalto de Piratininga com a beira-mar. Analisando a área onde foi fundada São Vicente, Petrone constatou não ser ali um mero entreposto de remessa de pau-brasil, mas justificava-se, principalmente, pelo apresamento e comércio de nativos em rotas que ligavam às aldeias da serra acima (PETRONE, 1995, p. 22).

A existência de numerosas trilhas indígenas encontradas na hoje conhecida Serra do Mar atestaria um trânsito desde período anterior à chegada dos europeus ao continente. A existência de núcleos indígenas estabelecidos no planalto fez com que a criação do entreposto em São Vicente estivesse ligada à escravização dos nativos. Petrone explica não apenas a existência da feitoria, mas o rápido interesse em ocupar o

¹¹ Considerando a região metropolitana, são mais de 20 milhões de habitantes. A bibliografia sobre a cidade de São Paulo é vastíssima, mobilizamos neste texto apenas algumas contribuições sobre a relação da expansão urbana e seu entorno. Destacamos os clássicos trabalhos de Caio Prado Júnior (2012), Richard Morse (1970), Joseph Love (1982) e Pierre Monbeig (1998; 2004). Somam-se a esses as instigantes análises de Odette Seabra sobre o processo de apropriação das várzeas como instrumentos de reprodução da(o) capital via especulação pela empresa Light na década de 1920, e a história ambiental do rio Tietê, por Janes Jorge (2006).

¹² Uma perspectiva próxima a de Caio Prado Júnior foi desenvolvida por Pierre Monbeig em *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo* (1998), originalmente publicado em 1952, onde equacionou o avanço da frente pioneira ao processo mais amplo de inserção dessa região do Brasil na dinâmica do capitalismo mundial. No ensaio *Capital e Geografia* Monbeig argumenta sobre a importância em se perceber o papel exercido pela integração dos contextos regionais e mundiais pelo Capital (1957, p. 215-236).

altiplano e o estabelecimento dos aldeamentos. Ou seja, um espaço já “valorizado” pelas suas condições geográficas e pelos núcleos indígenas lá estabelecidos próximos aos rios e suas zonas de subsistência, posteriormente aparelhados sob as demandas da colonização que utilizou o habitante autóctone como instrumento para a reorganização daquele espaço enquanto o incorporava à dinâmica da exploração colonial pelo trabalho forçado. No conjunto, a agricultura teria sido a principal atividade exercida pelos indígenas nos aldeamentos. Obviamente, esse domínio sobre os nativos não era absoluto, houve resistência e conflito nos aldeamentos, conforme observado por John Manuel Monteiro (2013). A consideração das terras dos aldeamentos permitiria abordar, segundo Petrone, um dos mais significativos aspectos das relações entre esses núcleos do passado e as paisagens culturais mais recentes do entorno da capital – “[...] daí decorre que a presença do citado cinturão de terras dos aldeamentos deve ser correlacionada com a permanência, praticamente até os dias atuais, de um cinturão caipira em torno de São Paulo.” (PETRONE, 1995, p. 309)¹³.

A partir dessa análise retrospectiva, Petrone constata diferentes ritmos entre as áreas do cinturão com a cidade de São Paulo – lembrando que sua pesquisa foi realizada na década de 1960, houve naquele momento formas de organização dos modos de vida “típicas caipiras” contrastando com a metrópole, daí a procura por explicar a formação desse entorno e o descompasso existente – e a perda daquelas especificidades em função das demandas ditadas pela expansão da capital paulista e do Capitalismo. As considerações de Petrone são importantes não apenas por localizar no tempo a formação do mencionado cinturão, como explicitar a pressão que exercia os interesses da capital paulista sobre seu entorno, reorganizando constantemente o espaço em função dos ritmos de acumulação do Capital.

Entre o final da década de 1940 e meados dos anos 1950 circulou na imprensa paulista e carioca um animado debate sobre a formação de cinturões verdes em São Paulo e no Rio de Janeiro, especificamente como projeto para abastecer as capitais com produtos de hortifruti mais rápido e barato. No caso carioca, considerava-se que a baía de Guanabara estava cercada de terras férteis, visíveis de longe, pela vegetação “selvagem e luxuriante que as veste”. Em sua maioria, seriam fundos de vales ou baixadas que recebiam o húmus derivado das montanhas, nas estações das chuvas. O jornal *Correio paulistano* defendeu a iniciativa carioca com vistas a propor o mesmo para São Paulo: “a nossa capital dispõe de cinturão perfeitamente adaptável à formação de

¹³ Os locais daqueles aldeamentos corresponderiam, na atualidade, às regiões envolvendo as cidades ou bairros como Guarulhos, São Miguel, Itaquaquetuba, Barueri, Pinheiros, Carapicuíba, Embu, Itapecerica, entre outros.

granjas, mas como o Rio é também um foco de atração. Se o governo quiser pôr em prática uma sólida política colonizadora, terá de possibilitar facilidades aos imigrantes.” (CINTURÃO..., 1947, p. 4).

A defesa de um cinturão verde de chácaras, sítios, hortas e granjas nos arredores de São Paulo para produção e abastecimento da capital prosseguia. Contudo, em edição do *Correio paulistano* de fevereiro de 1949, os desafios para sua implementação são elencados e deles ressalta-se um ponto crucial: o regime de propriedade. Grande parte das áreas era de particulares e, conforme argumentava o jornal, em nada interessaria aos proprietários a agricultura, mas sim a valorização das terras impulsionada pela dinâmica de uma metrópole em expansão: “[...] basta-lhes a construção de rodovias; com este único melhoramento, já os tais proprietários veem suas terras altamente valorizadas.” (CINTURÃO..., 1949, p. 4). Mais adiante, o editorial é contundente:

[...] graças à contribuição de todos os munícipes, de todos nós, em suma, para que o governo disponha de meios a fim de rasgar as modernas auto-estradas, os tais proprietários alcançam lucros fabulosos, temos agora, em consequência disso, o ponto capital da questão. Valorizadas em extremo, essas terras se tornam inacessíveis aos pequenos agricultores. Ninguém pensaria em cultivar hortaliças, legumes e frutas num pedaço de chão que custa o olho da cara – “até cinquenta contos o alqueire” [...] nada mais utópico do que pretender que o cinturão de S. Paulo venha a reverdecer graças a pequena lavoura. (CINTURÃO..., 1949, p. 4).

A crítica ao problema da valorização (especulação) das terras do entorno da capital continuava. Em outubro do mesmo ano, outro editorial debatia a necessidade do zoneamento e de leis que regulamentassem os usos das propriedades como medida anterior a qualquer iniciativa na conversão daquelas áreas em agricultáveis. Sem qualquer regulamentação prévia, asseverava:

[...] não interessa a esse grupo [de proprietários] que haja abundância; interessa-lhe sobremaneira que haja penúria. Quanto menos toneladas de produtos à disposição dos consumidores, melhor, porque só assim é possível manipular os preços sempre e sempre na alta. [...] O ideal para os especuladores não é que São Paulo possua o “cinturão verde”, mas ver o feijão, o milho, o arroz, os legumes, as hortaliças, as frutas, vendidos, pela sua raridade, nas joalherias. (ECONOMIA..., 1949, p. 4).

Além da dimensão do abastecimento, que dominava o debate sobre a formação de cinturões verdes, de maneira dispersa, a imprensa também ventilava a preocupação com a perda das matas, dos espaços verdes e seu impacto nas transformações do clima da metrópole. A rápida expansão urbana e a transformação radical empreendida pelos especuladores eram percebidas sob tensão. Em “Terrenos a prestações”, publicado pelo *Correio paulistano* de 13 de maio de 1951, os leitores foram chamados a observar que o

crescimento irregular da cidade “criou a maioria dos problemas que hoje nos aborrecem, com a falta de condução, a falta de luz e telefones, a deficiência da rede de água e esgotos etc.” (TERRENOS..., 1951, p. 4). A fragmentação do território vinha com o prejuízo das matas: o Bosque da Saúde e o Parque Jabaquara, como exemplos, tornaram-se bairros populosíssimos. Por volta da década de 1930, eram apenas bosque e parque, com a população abrigando-se “à sombra das suas árvores, nos domingos, para colher um pouco de oxigênio ao natural.” (TERRENOS..., 1951, p. 4). Esse movimento tinha sua origem identificada no processo de especulação imobiliária que impulsionava o crescimento urbano empurrando as fronteiras da cidade para cada vez mais longe do centro: excluindo um ou outro bairro vendido a prestações por empresas urbanizadoras (nas expressões empregadas pelo próprio jornal, “a maioria surgiu arbitrariamente” – “de uma hora para outra começou a crescer para todos os lados” – e “a vegetação sumiu”). Era visível o quanto a paisagem urbana se adensava e transformava o meio natural. Nesse ponto, a crítica incide diretamente ao governo: “contra a inútil devastação das nossas pequenas reservas florestais devemos levantar o nosso protesto.” (TERRENOS..., 1951, p. 4); protesto que também se dirigia ao plano quadrienal da capital, então apresentado pelo governador Lucas Nogueira Garcez, ao qual o jornal fazia oposição, onde se via um estímulo ao setor da silvicultura para o reflorestamento em detrimento da proteção dos remanescentes naturais porventura ainda existentes no município da capital: “já se disse que o nosso clima ficou comprometido pela excessiva retaliação da cidade e sua venda a prestações”. [...] “Temos de caminhar mais de dez quilômetros para encontrar o primeiro cinturão verde do município” (TERRENOS..., 1951, p. 4).

Em 1953, o jornalista e político Pedro da Costa Rego deixou registrada sua posição em uma crônica no jornal carioca *Correio da manhã*, onde, com fina ironia, alertava sobre o “sentido” no trato da terra dado no Brasil:

Não é pequena tarefa, repito, Joaquim, formar um “cinturão verde”. Se o problema estivesse unicamente em delimitar-lhe as áreas, já dispensaríamos os programas de intenção, porque áreas delimitadas nunca faltaram. O que sempre faltou, e continua faltando, é a assistência permanente ao pequeno lavrador, completada com a fiscalização para evitar que a terra lhe escape das mãos e vá constituir o latifúndio, a terra improdutivo. Enquanto não temos, Joaquim, os “cinturões verdes”, apertamos o nosso próprio cinturão, que o arroz – até ele! – está sendo agora comida rara. (REGO, 1953, p. 4).

Nessa mesma época a historiadora Alice Piffer Canabrava (2005) dedicou um breve trabalho a localizar e compreender a dimensão do entorno rural da capital paulista. Com base em anúncios de vendas de chácaras veiculados pela imprensa, ela reconstituiu

um importante segmento do uso e comércio de terras motivado pela dinâmica da capital em fins do século XIX. Por esse mesmo caminho, o geógrafo Juergen Richard Langenbuch (1971) afirmou que aquelas chácaras, já no início do século XX, formavam um “cinturão” de características suburbanas em volta de São Paulo, espaço privilegiado para loteamentos e construção de novos bairros da capital (LANGENBUCH, 1971, p. 12)¹⁴.

Até a década de 1940, pode-se dizer, portanto, que havia ao menos dois cinturões, um mais próximo ao centro urbano de São Paulo, constituído pelas chácaras, e um mais externo formado por sítios e fazendas, basicamente sobre áreas de antigos aldeamentos, que conformariam o que Pasquale Petrone chamou de “Cinturão Caipira”, com traços de indefinição fundiárias marcantes. Ou seja, a porção dos arredores que mais seria abrangida pela expansão suburbana da metrópole seria precisamente o “cinturão caipira”, uma vez que o “cinturão das chácaras”, seria afetado pela expansão mais propriamente urbana da capital (LANGENBUCH, 1971, p. 76).

A essas ondas concêntricas que irradiavam a expansão urbana do centro da capital para seu entorno, soma-se o debate da década de 1950 para a implementação de um cinturão verde voltado ao abastecimento da cidade de São Paulo. O que permanecia em questão era a função e o sentido que esses entornos ofereciam à São Paulo e ao Capital, via especulação imobiliária induzida pelas ações de infraestrutura do governo.

Com o agravamento da situação das periferias que explodem em ocupações irregulares já no final da década de 1950, a questão social e ambiental do entorno da capital ganha relevo e projeção inéditos. A concentração de terras e o sentido voltado à especulação enterraram o cinturão verde como área para a pequena agricultura. Uma nova ideia de cinturão verde brota pela demanda ambiental de conservação dos recursos naturais, em particular, a questão crítica dos mananciais na década de 1970 e 1980 (MARCONDES, 1999). Um mosaico de áreas naturais protegidas começa a surgir na região, envolvendo os remanescentes de Mata Atlântica presentes em volta da grande metrópole. Vegetação que agora conforma um cinturão verde que passa a ser importante para a capital por aquilo que se convencionou chamar nos anos 2000 de “serviços ecossistêmicos” (SÃO PAULO, 2020a). Mesmo que boa parte dessas áreas tenham sido formalizadas como Unidades de Conservação, os artifícios para alcançar vultosas indenizações penetrou pelas frestas das leis e meandros da corrupção, onerando o estado em bilhões em favor de interesses privados.

¹⁴Além de chácaras, sítios, fazendas, terras de ordem religiosa, e lotes coloniais, havia, ainda, grandes extensões de terras devolutas – “parece que a propriedade fundiária nem sempre era bem definida e delimitada. Por um lado, havia os ‘intrusos’, que se estabeleciam tanto em terras dos antigos aldeamentos, quanto nas devolutas; por outro lado, pairavam dúvidas a respeito da propriedade de algumas terras” (LANGENBUCH, 1971, p. 15-16)

Em abril de 2001 a Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo concluía uma longa CPI sobre indenizações ambientais. Foi apurado que, até aquela data, havia mais de 1.200 ações contra a Fazenda Pública decorrentes de desapropriações de áreas para fins de proteção ambiental no Estado, em particular, na serra do mar, litoral e entorno da capital – região formada basicamente por Unidades de Conservação constitutivas da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde. O montante das ações atingia a casa dos 50 bilhões de reais. (SÃO PAULO, 2001). A discussão reforçava a necessidade de se atentar para essa fronteira jurídica que constantemente mobilizava advogados, peritos, promotores, desembargadores e juízes em distorções da legislação vigente e da atribuição dos valores indenizatórios exorbitantes. Algo constatado já na década anterior e um mal de origem do processo de criação e implementação de áreas protegidas no Brasil (COSTA NETO, 2006; SCHWENCK JÚNIOR, 1998).

Tais problemas de ocupações irregulares, inclusive de áreas de preservação ambiental, estão presentes em praticamente todo o entorno da Região Metropolitana de São Paulo e Baixada Santista, e por conseguinte, coabitam com a Reserva da Biosfera do Cinturão Verde e lhe impõe desafios. Além destes, os conflitos fundiários acerca da criação das Unidades de Conservação naquela região, muitos deles decorrentes da inadequada regularização fundiária, contituem ameaças à manutenção do Cinturão Verde e de seu patrimônio natural, cultural e histórico. Esses conflitos, caracterizados especificamente pela sobreposição de títulos de propriedade à terra e imprecisões na correspondência cartográfica, invariavelmente resultam das dificuldades históricas de se instituir um sistema de registro confiável de imóveis rurais no Brasil. Isso é especialmente evidente em áreas de floresta onde o título de propriedade da terra ainda não está claro e em áreas de domínio público, conforme foi descrito no relatório de Avaliação Ecosistêmica do Milênio (VICTOR, 2005). São problemáticas delicadas e que tocam alguns temas centrais da estruturação das grandes cidades – exclusão social, especulação imobiliária e degradação ambiental e, mesmo sob leis e atos de proteção de remanescentes de vegetação natural, impõe-se a perspectiva dos interesses particulares.

O processo de expansão urbana a qual vem passando a cidade de São Paulo tem propiciado a ocupação desordenada de áreas de risco, com alto custo social e ambiental. As políticas ambientais implantadas esvaem-se na ambígua atuação do Estado que institui a proteção, mas estimula um modelo que é predatório. Outra “fronteira” expandida a partir das demandas que emanam da capital paulista sobre o cinturão verde se deu com a criação do rodoanel e a força de atração de empreendimentos imobiliários para seu entorno, conforme vem sendo observado desde o funcionamento do trecho Oeste, ainda em 2002 (SÃO PAULO, 2020a, p. 225; BARBOSA, 2019; IACOVINO, 2013;

BARROSO, 2004).

Os impactos desse empreendimento foram previstos e listados nos Relatórios de Impacto Ambiental (RIMA) segmentados para cada trecho da obra, elencando várias medidas para minimizá-los e as “compensações ambientais” consequentes. Entretanto, já são observadas limitações ou mesmo omissões dos Relatórios, como no caso do trecho Leste, com sensíveis impactos à mananciais e a biodiversidade da região (SÃO PAULO, 2020a; BARBOSA, 2019). Além disso, não apresentam ênfase no processo de valorização dos espaços do entorno dessa obra, no sentido de que a acessibilidade a novas áreas, promovida por essa via, atrairia interesses diversos. Algo constatado no trecho Oeste, onde tem se intensificado a ocupação, tanto para fins residenciais como empresariais, com instalação de galpões para centros de distribuição de cargas (SÃO PAULO, 2020a; IACOVINI, 2013; BARROSO, 2004). O componente de especulação imobiliária e o processo de valorização do solo urbano são intensos na Região Metropolitana de São Paulo – notadamente a perspectiva da valorização capitalista do espaço aparece como chave para pensarmos e compreendermos a relação dessa organização em função do centro, em termos de produção do espaço pelo e para o Capital (VILLAÇA, 2012; MARICATO, 2011).

Enquanto promessa de campanha “histórica” do PSDB desde o governo de Mário Covas, em 1995, Geraldo Alckmin (PSDB) teve que gerir a resistência de ambientalistas, moradores e técnicos da própria SABESP (Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo), pela potencial ameaça à água que abastece mais de 80% da região metropolitana e causar impactos ambientais em áreas de proteção, a exemplo dos mananciais das represas Billings e Guarapiranga (na região sul) e os trechos da serra da Cantareira (região norte) (OBRA..., 2003, p. A14).

Uma das organizações sociais mais ativas na denúncia dos impactos do Rodoanel e na defesa dos remanescentes nativos da região tem sido a *SOS Cantareira*, que congrega mais de quarenta entidades locais. A pressão sobre o Conselho Estadual de Meio Ambiente (CONSEMA) para não licenciar o trecho Norte se pautava pela fragilidade do relatório de impacto ambiental apresentado pelo governo. Segundo o ambientalista Carlos Bocuhy, ouvido pelo jornal *Folha de S. Paulo*, “o estudo de impacto ambiental é frágil e já teve aspectos questionados dentro do próprio governo em razão dos impactos nos reservatórios e pela indução de expansão da malha urbana além do cinturão verde da região metropolitana.” (SOB..., 2002, p. C1). Já a posição do então coordenador de gestão ambiental do Rodoanel na empresa Desenvolvimento Rodoviário S/A (DERSA), Rubens Mazon “se passa ou não passa [no CONSEMA] é outra encrenca. Poderia passar [do jeito que está], mas com muito sangue. Acho que, conversando mais, dá pra [sic] fazer de

forma socialmente palatável.” (SOB..., 2002, p. C1)¹⁵. Bocuhy conclui que, nem qualquer alteração no traçado “[...] muda o fato de que o Rodoanel vai induzir a ocupação das áreas que deveriam ficar desocupadas, nem o fato de ele ser um empreendimento que não se enquadra nas linhas do desenvolvimento sustentável.” (SOB..., 2002, p. C1)¹⁶.

A mídia paulistana encampou o projeto ao passo que poucas críticas lhe foram dirigidas à época, em favor dos benefícios que traria ao trânsito da capital – argumento dos mais difundidos sobre a importância da obra. Propagandas de empreendimentos, venda e aluguel de imóveis apareciam na grande imprensa já em 1998, indicando a localização próxima ao “futuro Rodoanel Viário”.

Para Flávio Villaça (2012, p. 245-248), esse empreendimento revela a ideologia elitista do governo do estado ao escamotear os verdadeiros problemas urbanos da capital e reproduzir, espacialmente, a desigualdade dos usos da cidade. Primeiro, tomando-a como um todo uniforme e, em segundo, o tráfego é constituído majoritariamente por veículos de passeio, sendo que, o deslocamento da maior parte da população da Região Metropolitana se dá via transporte público, de investimento baixíssimo pelo Estado – entre as metrópoles latino-americanas, comparada à Cidade do México, a extensão da malha do metrô em São Paulo é quatro vezes menor. É significativo da marca de um modelo de sociedade desigual que privilegia o transporte individual em detrimento do público. É a reafirmação do chamado “império do automóvel”, por Ignacy Sachs (2007), algo muito além do veículo, uma estrutura subjacente ao modo predatório de exploração dos recursos naturais e fontes de energia que domina a economia mundial e orienta a produção e ocupação do espaço. O impacto dessa obra que já custou cerca de 26 bilhões de reais não é apenas imediato sobre os remanescentes de vegetação nativa, é também a indução à ocupação e valorização de regiões próximas ao entorno da via, o custeio da expansão dos automóveis particulares e a segregação social embutida em todo esse processo.

A Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo

A Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo nasceu de uma reivindicação da sociedade local. No final da década de 1980, a crescente degradação ambiental da metrópole paulista e os projetos de expansão da malha rodoviária sobre

¹⁵ Emblemático o discurso do coordenador de gestão ambiental do Rodoanel, em tom autoritário, explicita que a sociedade terá que engolir a obra de um jeito ou de outro.

¹⁶ Em Editorial, o jornal *Folha de S. Paulo* contemporiza a discussão afirmando “Ninguém contesta a importância do Rodoanel Mário Covas, mas parece procedente a crítica dos ambientalistas com relação aos traços das alças sul e norte pelos impactos na represa Billings e na Serra da Cantareira, sendo assim oportuna a medida do governo do Estado em adiar a audiência pública para discussão dos traçados” (RISCOS..., 2002, p. A2).

remanescentes de vegetação nativa gerou uma grande mobilização liderada pela ativista Vera Lucia Braga, cujo movimento envolveu centenas de organizações e cidadãos que, em pouco mais de dois anos logrou reunir cerca de 150 mil assinaturas em um abaixo-assinado com duplo intento: oposição à Via Perimetral Metropolitana (versão anterior do atual Rodoanel) que cortaria, entre outras regiões, a serra da Cantareira, e a declaração do cinturão verde como Reserva da Biosfera (SÃO PAULO, 2020a, p. 8-9). Luta também firmada pela comunidade científica e acadêmica, com a participação de Aziz Nacib Ab'Saber, José Pedro de Oliveira Costa, Mauro Antônio Moraes Victor, entre outros engajados na defesa da Mata Atlântica há algum tempo¹⁷. As 150 mil assinaturas foram entregues à então presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), Tânia Munhoz, em 1991, solicitando a ratificação do IBAMA à inscrição junto ao programa MaB do Cinturão Verde como Reserva da Biosfera.

Já no início do programa MaB o tema do ambiente urbano despontava como uma das grandes preocupações e desafio posto às Reservas da Biosfera. O botânico italiano Valerio Giacomini (1981), então presidente da Comissão do MaB na Itália, enfatizou a condição inédita na história humana acerca da complexidade que as cidades assumiram no mundo contemporâneo, constituindo “[...] um campo formidável de experiência para um esforço conjugado de humanização da ciência e mobilização de todos os recursos a serviço da coletividade.” (1981, p. 23). Os biólogos Stephen Boyden e John Celecia (1981) chamaram a atenção para os problemas da urbanização nos países em desenvolvimento. Os dois pesquisadores atentaram para um fato de que ao longo do tempo, ainda que algumas cidades tenham recebido relativo planejamento urbano baseado em critérios ecológicos, seus efeitos não conseguiriam se estabelecer de maneira satisfatória para a melhoria da qualidade de vida das populações se, uma conexão efetiva com a dinâmica da cidade não fosse alcançada. Em palavras quase premonitórias, vaticinava: “cria-se um cinturão verde para dar ‘pulmões’ à cidade. Isso em si é bom – mas se não forem tomadas outras providências simultâneas, o cinturão verde servirá apenas para atrair novos aglomerados e mais tráfego, e a consequente construção de estradas.” (1981, p. 27).

Não raro, as agências multilaterais, como o Banco Mundial concediam vultosos empréstimos para obras nos países em desenvolvimento com potencial efeito degradador do meio ambiente. Em 1986, a administração municipal de São Paulo, cujo prefeito era Jânio Quadros, conseguiu do BID empréstimos para o programa de

¹⁷ Tratou-se de um período no qual a luta pela defesa da Mata Atlântica estava rendendo alguns resultados, como a criação do Parque Estadual da Serra do Mar, em 1977, e o Tombamento do trecho paulista da Serra do Mar pelo CONDEPHAAT, em 1985.

canalização de córregos de fundo de vale e construção de vias expressas que cortariam a região próxima a serra da Cantareira – o córrego do Tremembé, que se desenvolve no sopé da Serra, em sua face sul. A comunidade local teria se manifestado contrariamente a uma via que expusesse a parte da serra à especulação imobiliária e ocupações irregulares – e a transformações no próprio bairro. Iniciou-se uma campanha denunciando os pontos que seriam afetados ambientalmente, socialmente e culturalmente, elaborando relatório e enviando-o ao BID, denunciando a irregularidade do processo, solicitando uma vistoria dessa agência para averiguar a procedência da denúncia.

Em caráter de depoimento registrado no livro *Cantareira* (2000), Malcolm Forest, revela aspectos da luta para proteção da Serra da Cantareira, sobretudo frente ao projeto da Via Perimetral Metropolitana e abertura de outra avenida num fundo de vale no bairro Tremembé. A *Gazeta da Zona Norte*, teria sido um baluarte nessa luta. Os protestos dos moradores traziam o tema da proteção ambiental, mas expressavam também um grande anseio na preservação das características e formas de vida dos bairros que seriam atingidos. Surgiu o “Defenda São Paulo” e os “Amigos do Horto” (VICTOR; FOREST, 2000, p. 172). Paralelamente, foi articulada alianças de ONGs como: União dos Defensores da Terra, OIKOS, Pantanal Alerta Brasil e Conselho Comunitário Santana-Tucuruvi, núcleo inicial da associação “Amigos da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo” com o apoio da igreja, por intermédio de Dom Paulo Evaristo, Cardeal Arns. No exterior foram mobilizadas 17 ONGs, sob a coordenação do EDF-Environmental Defense Fund – sediado em Washington. Essa articulação internacional tinha o intuito de informar diretamente a presidência do BID sobre a inviabilidade do projeto para a região, além do envio ao Senado americano, para que, por meio de seu comitê de empréstimos externos, pressionasse o BID. Em 12 de março de 1989, uma comissão de seis peritos do BID reuniu-se com a comunidade no auditório do *Jornal da Tarde*, edifício d’*O Estado de S. Paulo*, num caso raro de “audiência pública entre a fonte financiadora e a comunidade afetada.” (VICTOR; COSTA NETO, 2003, p. 43). Foram constatadas violações da legislação ambiental brasileira e a violência contra a população afetada, tomando a decisão de bloquear imediatamente os empréstimos para a construção de tal rodovia¹⁸.

Em junho de 1989, Orestes Quércia (PMDB) então governador do Estado de São Paulo lançou um projeto de uma via perimetral metropolitana. Novamente o Governo

¹⁸ No caso do atual Rodoanel, o BID teria sido alertado dos riscos e irregularidades do licenciamento ambiental, porém, sem o alcançar o mesmo efeito (VICTOR; COSTA NETO, 2003, p. 43).

buscou empréstimos internacionais acionando o Banco Mundial. Os Relatórios de Impacto Ambiental da obra foram criticados pela comunidade local articulando-se da mesma forma que marcou o êxito anterior. Segundo Mauro Antônio Moraes Victor, a campanha popular contra a Via Perimetral Metropolitana se desenvolveu em duas dimensões estrategicamente integradas: de um lado se acionava o bloqueio dos recursos na fonte; de outro, ampla mobilização nacional e internacional pedindo a UNESCO a criação da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo. Os termos do abaixo-assinado diziam textualmente:

Nós abaixo-assinados nos manifestamos contra o traçado da via perimetral metropolitana de São Paulo pelos impactos que causará ao patrimônio humano e ambiental da cidade; nos manifestamos a favor da declaração dos últimos remanescentes da Mata Atlântica na região metropolitana, como patrimônio da humanidade, Reserva da Biosfera, entendendo que esta ação deva começar pela Serra da Cantareira, hoje mais que nunca ameaçada. (VICTOR; COSTA NETO, 2003, p. 45).

Em um primeiro momento, houve por parte de setores do governo paulista a tentativa de desqualificar a figura da Reserva da Biosfera sob argumentos de influência externa, algo que ocorria em âmbito federal durante a Ditadura Civil-Militar. Tendo sido fundamental o apoio do Instituto Florestal que desenvolveu o projeto formal para apresentação ao Comitê brasileiro do MaB, em Brasília, respaldado pela pressão da mobilização popular paulistana. Depois de alguns meses sob análise pelo Ministério do Planejamento da Presidência da República, pelo Itamarati, Ministério das Relações Exteriores, IBAMA, Ministério do Meio Ambiente, Ministério de Ciência e Tecnologia, CNPq e a Academia Nacional de Ciências, foi aprovado por unanimidade e encaminhado ao MaB-UNESCO onde, após nova etapa de análise, foi aprovada em 1993 e recebeu a diplomação em junho de 1994.

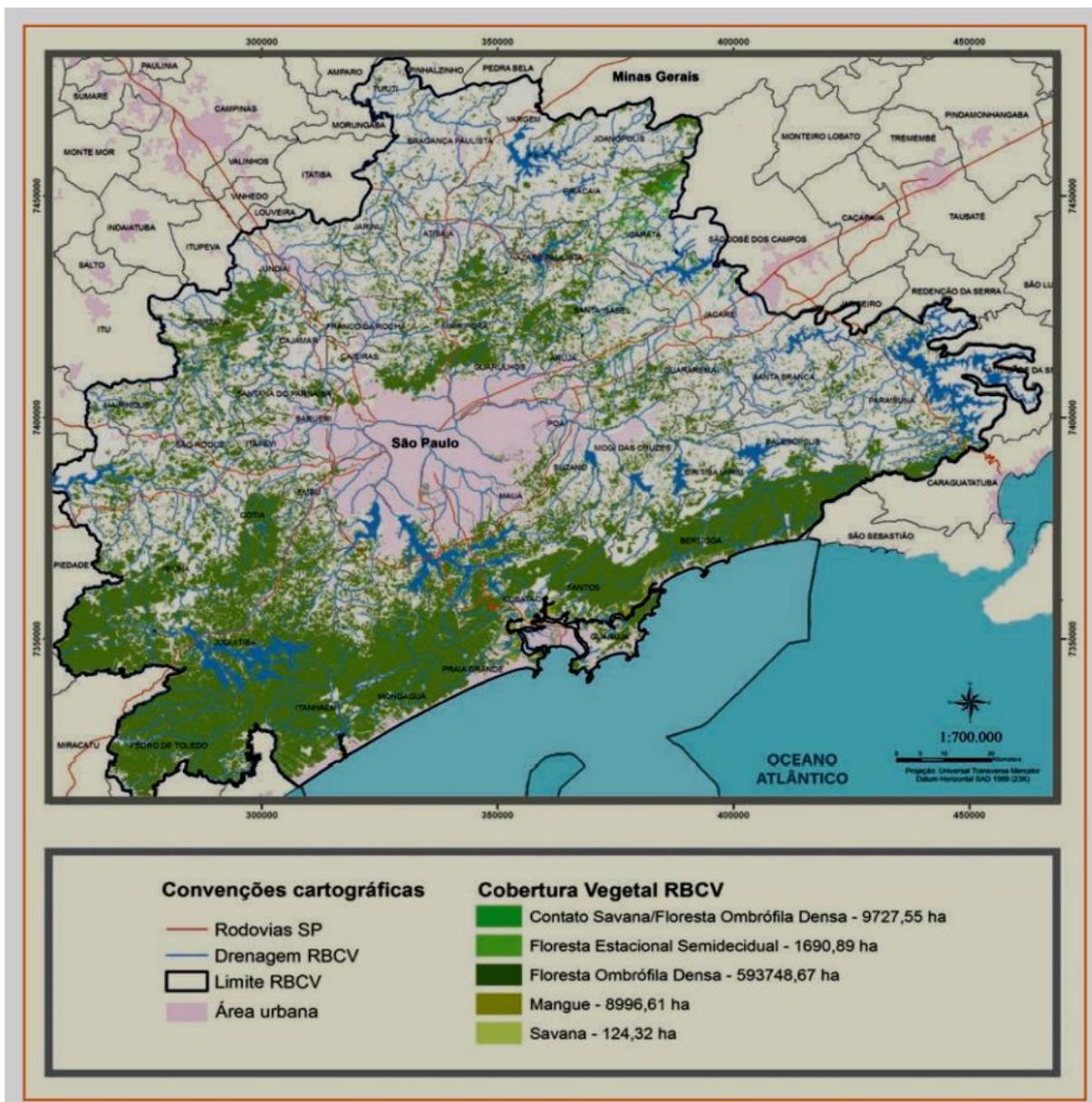
No contexto nacional, a Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo constitui o maior e mais representativo exemplo de conflitos decorrentes do processo de industrialização e metropolização, tanto pelas dimensões quanto pela diversidade de problemas. A transformação da paisagem no imenso território que ocupa, abrangendo 78 municípios, é caracterizada pela contraposição da enorme expansão do tecido urbano de forma predatória, com a conservação de remanescentes naturais, aspectos culturais e econômicos representados pela grande área de Mata Atlântica e ecossistemas associados.

O funcionamento das reservas se apoia em um zoneamento que integra as áreas prioritárias para conservação com outras que propõem usos diferenciados, com diferentes graus de intervenção humana. Em tese, operaria como um vetor para gestão

territorial pública e participativa sob preceitos sustentáveis. O zoneamento é formado por três zonas inter-relacionadas e complementares: *zona núcleo*: compreende os ecossistemas mais íntegros, protegidos em regimes mais restritivos, geralmente formados por Unidades de Conservação de Proteção Integral tal como definidas pelo SNUC; *as zonas de amortecimento (e conectividade)*: envolve ou une as zonas núcleo e é utilizada para atividades compatíveis com boas práticas ecológicas, que incluem a pesquisa científica, treinamento e educação; buscam assegurar a conectividade na paisagem para além da amortização dos impactos sobre as *zonas núcleo*; e *as zonas de transição (e cooperação)*: a área da Reserva onde se dá a maioria das atividades humanas, como agricultura e pequenos núcleos urbanos; promove o desenvolvimento econômico e humano que seja sociocultural e ecologicamente sustentável (SÃO PAULO, 2020a, p. 7).

A Reserva da Biosfera do Cinturão Verde abarca a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), a maior parte da Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS) e parcialmente as regiões metropolitanas de Sorocaba, o Vale do Ribeira e o Litoral Norte, além de se estender até Campinas e a região administrativa de Registro. A área central e mais densamente ocupada encontra-se na cidade de São Paulo. Nessa Reserva estão localizadas importantes bacias hidrográficas do estado, que prestam o serviço de abastecimento de água para milhões de pessoas, formações florestais diversificadas compõem o Cinturão Verde, em significativa parte cobrindo serras elevadas em relação às regiões urbanizadas (SÃO PAULO, 2020a, p. 13). Ao sul, destaca-se a Serra do Mar, que separa a metrópole paulista da Baixada Santista. Ao norte da cidade de São Paulo localiza-se a Serra da Cantareira, uma das grandes florestas urbanas do mundo (FERREIRA, 2013; AYRES, 2008). A Serra do Japi, a Reserva Estadual do Morro Grande, o Parque Estadual do Jurupará, a Serra do Itapeti e entorno, as Unidades de Conservação do corredor Cantareira-Mantiqueira compõem outros maciços florestais significativos; outras tipologias de vegetação, como o Cerrado, os manguezais e as restingas completam o mosaico de vegetação nativa dessa Reserva da Biosfera. As Unidades de Conservação abrangem 54,1% do seu território, sendo 48,6% terrestre e 73,4% da área marinha; 11,3% correspondentes a Unidades de Proteção Integral. Destaca-se, pela dimensão, o Parque Estadual da Serra do Mar (maior parque de Mata Atlântica do Brasil), com 56,8% na Reserva da Biosfera do Cinturão Verde (SÃO PAULO, 2020a, p. 16) (Imagem 1).

Imagem 1. Cobertura Vegetal da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo



Fonte: SÃO PAULO, 2020a, p. 200.

Na faixa litorânea de Santos-São Vicente, Guarujá e Praia Grande a urbanização para o lazer foi extensiva a ponto de se sobrepor o conjunto de leis que dispõe sobre a proteção da área. Ao longo dessa porção, houve perda dos manguezais, com poucos remanescentes em Santos e São Vicente (SCIFONI, 2006; AFONSO, 2006). O sociólogo, ambientalista e ex-vice-presidente do Comitê das Bacias Hidrográficas do Litoral Norte, Marco Antônio Capobianco, elencava ao jornal *Folha de S. Paulo*, em abril de 2005, os problemas enfrentados pelos municípios do litoral norte paulista, como refúgios turísticos para os moradores da metrópole, a ineficiência na fiscalização para prevenir a ocupação desordenada e em áreas de proteção ambiental, a insuficiência e a inadequação no tratamento de esgoto e disposição dos resíduos sólidos (LITORAL..., 2005, p. A3).

De 1989 a 2000, a deterioração do Cinturão Verde de São Paulo prosseguia em ritmo alarmante: nesse período, 30% das áreas naturais foram destruídas, sendo que as regiões de maior incidência foram as dos mananciais Billings e Guarapiranga e as encostas da Serra da Cantareira. Nesta, contava-se 142 invasões e loteamentos clandestinos (SÃO PAULO, 2020a; VICTOR; COSTA NETO, 2003). Na expansão constante da mancha urbana, a cidade vai devorando seus recursos naturais, remanescentes de vegetação, solo, água, ar e a própria memória do sítio primitivo, a despeito de todo o conjunto de leis que há décadas incide para sua proteção.

A chamada *Avaliação Ecosistêmica do Milênio*, um projeto ambicioso de agências da ONU, Banco Mundial e a IUNC que, entre os anos de 2001 e 2005, buscou inventariar os serviços ambientais prestados pela natureza às sociedades humanas e avaliar seu estado de degradação. Dentre as vinte áreas-piloto escolhidas, na América do Sul os trabalhos começaram na cordilheira de Vilcanota, no Peru, no deserto de Atacama, no Chile, a zona cafeeira na Colômbia, e no Brasil foi escolhido o cinturão verde de São Paulo. Partindo da abordagem dos serviços ambientais prestados, das demandas sociais e dos impactos sobre o meio ambiente, a observação sobre a capital paulista enfatizou a questão hídrica, e nesta, expôs a importância dos remanescentes naturais do entorno: “[...] a água consumida por quase vinte milhões de pessoas na zona metropolitana de São Paulo é fornecida por rios e reservatórios do cinturão verde. Também ao redor da cidade estão pequenas propriedades que fornecem hortifrutigranjeiros para a metrópole.” (RADIOGRAFIA..., 2003, p. A14).

Desde a Conferência Geral da Unesco, em Sevilha, Espanha, em 1995, que instituiu o marco estatutário da Rede Mundial de Reservas da Biosfera, esses espaços foram direcionados a assumirem vínculos efetivos com a gestão do território local – de forma que seus preceitos sejam assumidos pelas gestões locais, sobretudo em áreas urbanas. Frente aos objetivos de compatibilizar as políticas ambientais com as políticas setoriais para assegurar a conservação dos recursos naturais e seu uso em bases ecologicamente sustentáveis, ficou patente as dificuldades e limitações diante de um empreendimento das dimensões do rodanel.

Considerações finais

Observamos, sumariamente, que a dinâmica de utilização do território e a valorização do espaço foram acentuados em função da centralidade exercida pela capital em direção às áreas de remanescentes naturais de seu entorno. Como ondas concêntricas, foram transformando os diversos “cinturões”: o dos aldeamentos, o caipira, o das chácaras e, agora, o cinturão verde. A manutenção desses remanescentes,

desde o ponto de vista real e das normativas legais, continua sujeitada às pressões e impactos dos inúmeros interesses advindo daquele centro urbano.

As tensões em torno da expansão urbana e da apropriação dos recursos naturais, cotejadas com as disposições de proteção ambiental, nacional e internacional, o resultado segue a prevalência dos interesses privados sobre os interesses públicos. Precisamente, observamos como o projeto metropolitano corre às margens da incorporação efetiva das condicionantes ambientais em sua prática. Em termos de governança ambiental, os valores conferidos à proteção do cinturão verde, por meio da atuação da Reserva da Biosfera, têm sido enfraquecidos diante das instâncias decisórias da administração pública sob a lógica e influência dos grandes empreendimentos na região. Tais questões indicam alguns dos desafios ao cumprimento dos objetivos da Reserva declarada, mas, ao mesmo tempo, podem encontrar na figura de proteção internacional uma possibilidade de sua realização e aglutinadora das forças e movimentos sociais locais a romper com as imposições dessa lógica.

A luta pela defesa da Mata Atlântica em São Paulo, utilizando-se do reconhecimento de uma categoria internacional para aglutinar forças, mostrou ser no local que as proposições globais encontram suas possibilidades e, principalmente, seus desafios para romper a apatia, o ódio e furar tantas camadas de asfalto que ainda sedimentam séculos de favorecimento privado sobre o bem comum. Tais instrumentos de proteção são frutos de determinada conjuntura e são colocados diante do desafio de lidar com questões estruturais estabelecidas pelos interesses econômicos e nas imbricações entre o público e o privado, particularmente em regiões de passado colonial que construíram condutas predatórias e perdulárias de exploração do meio ambiente que se recompõe, a cada expansão do Capital, sobretudo agora, sob a racionalidade neoliberal.

Referências

AMATI, Marco (org.). *Urban Green Belts in the Twenty-first Century*. Hampshire: Ashgate, 2008.

ANDRADE, Carlos Drummond. *Nova reunião: 23 livros de poesia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.

AFONSO, Cintia Maria. *A paisagem da baixada santista: urbanização, transformação e conservação*. São Paulo: Ed. USP/FAPESP, 2006.

AYRES, Ana Carolina Moreira. *O ciclo da Caapora: a RMSP e o Parque Estadual da Cantareira*. São Paulo: Annablume, 2008.

BARBOSA, Fellipe de Oliveira. *A implementação de grandes projetos urbanos: o trecho leste do Rodoanel Mário Covas no município de Ribeirão Pires*. 2019. 91f. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

BARROSO, José R. G. *Cenários e implicações socioespaciais do Rodoanel Mário Covas*. 2004. 128f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

BOYDEN, Stephen; CELECIA, John. A ecologia das megalópoles. *O Correio da UNESCO*, Rio de Janeiro, ano 09, n. 06, junho de 1981.

BRASIL. SNUC. Sistema Nacional de Unidades de Conservação. Texto da Lei 9985 de 18 de julho de 2000 e vetos da Presidência da República ao PL aprovado pelo Congresso Nacional e Decreto n. 4.340, de 22 de agosto de 2002. *Cadernos da Reserva da Biosfera*, São Paulo, Conselho Nacional da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, vol. 18, 2004.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *Estranhas catedrais: as empreiteiras brasileiras e a Ditadura Civil-Militar, 1964-1988*. Niterói: UFF, 2014.

CANABRAVA, Alice Piffer. Chácaras paulistanas (primeiros estudos). In. CANABRAVA, Alice Piffer. *História econômica: estudos e pesquisas*. São Paulo: Hucitec; UNESP, 2005. p. 233-242.

CINTURÃO verde. *Correio paulistano*, São Paulo, p. 4, 05 out. 1947. Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx> acesso 10 abr. 2021.

CINTURÃO verde. *Correio paulistano*, São Paulo, p. 4, 08 fev. 1949. Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx> acesso 10 abr. 2021

COSTA NETO, José de Brito. *A questão fundiária nos Parques e Estações Ecológicas do Estado de São Paulo: origens e efeitos da indisciplina da documentação e do registro imobiliário*. 2006. 236f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

CRISPIM, Felipe Bueno. *Entre a Geografia e o Patrimônio: estudo das ações de preservação das paisagens paulistas pelo Condephaat (1969-1989)*. São Bernardo do Campo: Ed. UFABC; FAPESP, 2016.

D'ÁVILA, Frederico. Indicação n. 3983. São Paulo: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, 11 nov. 2019. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/propositura/?id=1000310865> acesso em 14 abr. 2021.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. *A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal*. Tradução Mariana Eschalar. São Paulo: Boitempo, 2016.

DEAN, Warren. *A ferro e fogo: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira*. Tradução Cid K. Moreira. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

ECONOMIA da escassez. *Correio paulistano*, São Paulo, p. 4, 09 out. 1949. Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx> acesso em 10 abr. 2021.

FERREIRA, Ivini Vaneska Rodrigues Ferraz. *Ações coletivas e movimento ambiental na Cantareira: 25 anos de resistência*. 2013. 210f. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

GIACOMINI, Valerio. Por um urbanismo humano. *O Correio da UNESCO*, Rio de Janeiro, ano 09, n. 06, junho de 1981.

GUTBERLET, Jutta. *Cubatão: desenvolvimento, exclusão social, degradação ambiental*. Tradução Kay-Uwe Gutberlet. São Paulo: USP, 1996.

IACOVINI, Rodrigo Faria Gonçalves. *Rodoanel Mário Covas: atores, arenas e processos*. 2013. 211f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

JORGE, Janes. *Tietê: o rio que a cidade perdeu*. São Paulo: Alameda, 2006.

LITORAL norte pode morrer na praia. *Folha de S. Paulo*, São Paulo, p. A3, 11 abr. 2005. Disponível em: <https://acervo.folha.com.br/index.do acesso em 25 maio 2020>.

MARCONDES, Maria José de Azevedo. *Cidade e natureza: proteção dos mananciais e exclusão social*. São Paulo: Ed. USP; FAPESP; Studio Nobel, 1999.

MARICATO, Ermínia. *O impasse da política urbana no Brasil*. Petrópolis: Vozes, 2011.

MAUTNER, Yvonne Miriam Martha. A periferia como fronteira de expansão do capital. In: DEÁK, Csaba, SCHIFFER, Sueli Ramos. (Org.). *O processo de urbanização no Brasil*. 2. ed. São Paulo: Ed. USP, [1999] 2010.

MENARIN, Carlos Alberto. *Entorno da Sustentabilidade: a Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo (1971 – 2008)*. 2013. 261f. Tese (Doutorado em História). – Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Assis, 2013.

MONBEIG, Pierre. *Novos estudos de Geografia Humana*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1957.

MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. 2. ed. Tradução Ary França e Raul de Andrade e Silva. São Paulo: Hucitec; Polis, [1952] 1998.

MONBEIG, Pierre. O crescimento da cidade de São Paulo. In: SZMRECSÁNYI, Tamás (org.). *História econômica da cidade de São Paulo*. São Paulo: Globo, 2004. p. 14-115.

MONTEIRO, John Manuel. *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. 6. reimp. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

MORSE, Richard M. *Formação histórica de São Paulo*. São Paulo: Difel, 1970.

OBRA do Rodoanel pode danificar áreas sensíveis. *Folha de S. Paulo*, São Paulo, p. A14, 29 jan. 2003. Disponível em: <https://acervo.folha.com.br/index.do acesso em 25 maio 2020>.

PRADO JR. Caio. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

RADIOGRAFIA do Globo inclui cinturão de SP. *Folha de S. Paulo*, São Paulo, p. A14, 29 jan. 2003. Disponível em: <https://acervo.folha.com.br/index.do acesso em 25 maio 2020>.

REGO, Pedro da Costa. Os Cinturões Verdes. *Correio da manhã*, Rio de Janeiro, p. 4, 09 maio 1953. Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx> acesso em 10 abr. 2021.

RIBEIRO, Wagner. *A ordem ambiental internacional*. São Paulo: Contexto, 2001.

RIBEIRO, Wagner. Governança da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo. *Mercator*, Revista de Geografia da UFC, Fortaleza, ano 08, n. 16, p. 19-32, 2009.

RISCOS Ambientais. *Folha de S. Paulo*, São Paulo, p. A2, 11 nov. 2002. Disponível em: <https://acervo.folha.com.br/index.do acesso 25 maio 2020>.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. *Os meandros dos rios nos meandros do poder: Tietê e Pinheiros: valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo*. São Paulo: Alameda, 2015.

SACHS, Ignacy. *Rumo à ecossocioeconomia: teoria e prática do desenvolvimento*. São Paulo: Cortez, 2007.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Infraestrutura e Meio Ambiente, Instituto Florestal. *Serviços Ecossistêmicos e Bem-Estar Humano na Reserva da Biosfera do Cinturão verde da Cidade de São Paulo*. São Paulo: Instituto Florestal, 2020a.

SÃO PAULO (Estado). Lei n 17.293, de 15 out. 2020b. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/2020/lei-17293-15.10.2020.html> acesso em 16 abr. 2021.

SÃO PAULO (Estado). *Relatório final da CPI das indenizações ambientais*. São Paulo: Assembleia Legislativa, relatório aprovado em 03 de maio de 2001. Disponível em: http://www.al.sp.gov.br/StaticFile/documentacao/cpi_indenizacoes_ambientais_relatorio_final.htm> Acesso em 12 dez. 2020.

SCHIFFER, Sueli (org.). *Globalização e estrutura urbana*. São Paulo: Hucitec/FAPESP, 2004.

SCHWENCK JUNIOR, Paulo de Mello (org.). *Regularização Imobiliária de Áreas Protegidas: Trabalhos Forenses, Relatórios Técnicos e Jurisprudência*. São Paulo: Procuradoria Geral do Estado; Secretaria de Estado do Meio Ambiente, 1998. v. 1.

SCIFONI, Simone. *A construção do Patrimônio Natural*. 2006. 294 f. Tese. (Doutorado em Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

SOB pressão ambiental Rodoanel é adiado. *Folha de S. Paulo*, São Paulo, p. C, 6 nov. 2002. Disponível em: <https://acervo.folha.com.br/index.do acesso 25 maio 2020>.

TERRENOS a prestações. *Correio paulistano*, São Paulo, p. 4, 13 maio 1951. Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx> acesso 10 abr. 2021.

VICTOR, Mauro Antonio Moraes. *A devastação florestal*. São Paulo: Sociedade brasileira de silvicultura, 1976.

VICTOR, Mauro Antonio Moraes; FOREST, Malcolm. *Cantareira: Patrimônio Arquitetônico e Natural*. São Paulo: Arquivo do Estado; Imprensa Oficial, 2000.

VICTOR, Rodrigo A. B. M.; COSTA NETO, José B. (Org.). *A aplicação do conceito de Reserva da Biosfera em áreas urbanas: o caso da reserva da biosfera do cinturão verde da cidade de São Paulo*. Estudo de caso elaborado para a UNESCO. Coordenação RBCVSP. São Paulo: RBCVSP / UNESCO, 2003.

VICTOR, Rodrigo A. B. São Paulo Greenbelt. *Millennium Ecosystem Assessment*, 2005. Disponível em: <http://www.millenniumassessment.org/en/SGA.Brazil.html> acesso em 14 abr. 2021.

VILLAÇA, Flávio. *Reflexões sobre as cidades brasileiras*. São Paulo: Nobel, 2012.