

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
ESCOLA DE COMUNICAÇÕES E ARTES
Departamento de Relações Públicas, Propaganda e Turismo

KLEBER DE OLIVEIRA VIANA

TURISMO E A AÇÃO DO CAPITAL:
Um estudo sobre as transformações socioambientais e econômicas no distrito
de Paranapiacaba

São Paulo
2023

KLEBER DE OLIVEIRA VIANA

TURISMO E A AÇÃO DO CAPITAL:

**Um estudo sobre as transformações socioambientais e econômicas no distrito
de Paranapiacaba**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Departamento de
Relações Públicas, Propaganda e Turismo
(CRP) da Escola de Comunicações e Artes
da Universidade de São Paulo como parte
dos requisitos necessários à obtenção do
título de bacharel em Turismo

Orientador: Prof. Dr. Paulo Henrique Assis
Feitosa

São Paulo

2023

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Viana, Kleber de Oliveira
TURISMO E A AÇÃO DO CAPITAL: Um estudo sobre as transformações socioambientais e econômicas no distrito de Paranapiacaba / Kleber de Oliveira Viana; orientador, Paulo Henrique Assis Feitosa . - São Paulo, 2023.
106 p.: il.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) -
Departamento de Relações Públicas, Propaganda e Turismo /
Escola de Comunicações e Artes / Universidade de São Paulo.

Bibliografia

1. Paranapiacaba. 2. Centro Logístico Campo Grande. 3. Turismo. 4. Conflitos socioambientais.. 5. Conflitos socioeconômicos.. I. Assis Feitosa , Paulo Henrique . II. Título.

CDD 21.ed. - 910

Folha de Aprovação

São Paulo

2023

AGRADECIMENTOS

Quero agradecer primeiramente a Deus, pela vida e capacidade para alcançar meus objetivos.

Ao meu pai Pedro Paulo Viana (em memória), que em nenhum momento teve uma sombra de dúvida do que eu poderia ser ou fazer, que fez o seu melhor para tirar o melhor de mim, que transmitiu valores e princípios aplicados nessa longa estrada da vida.

A minha mãe e minha tia Marlene, pelo apoio e incentivo contínuo para passar por tantas etapas.

Aos meus cachorros, que por vezes, foram minhas únicas companhias noites a dentro para que os objetivos acadêmicos fossem alcançados.

A minha companheira Vanessa, por ser minha amiga, equipe de campo, incentivo e tornou toda essa jornada menos assustadora.

Aos professores da ECA-USP do curso de Turismo, em especial ao meu orientador Paulo Henrique Assis Feitosa.

Aos amigos do curso, e todos que contribuíram para esse resultado.

Aos membros da banca avaliadora, pelo tempo e contribuições para a versão final deste trabalho.

*“Lira Serrano
Clube nobre
Clube inglês
Chá das 5
Lorde chegando
Leides entrando
Só inglês chegando
Eu do lado de fora olhando
Todos falam atrapalhado
Não entendo
Mas quero ouvir
Todos estão falando
Eu escutando
Mister está tomando chá
O sarau vai começar
O charuto cubano vai esfumaçar
E da Inglaterra eles vão falar”*

*In memoriam. Francisca Araújo
Poetisa e moradora da Vila Ferroviária de
Paranapiacaba.*

RESUMO

Considerando a significativa importância global dos conflitos socioambientais e econômicos, bem como as diversas perspectivas sobre o desenvolvimento regional, juntamente com o valor de Paranapiacaba como patrimônio nas esferas natural, histórico-cultural, tecnológica e turística, esta pesquisa tem como objetivo principal a análise dos planos de desenvolvimento e modelos produtivos implementados na região de Paranapiacaba, enfocando os conflitos resultantes. Além disso, busca-se avaliar a adequação do projeto Centro Logístico Campo Grande à região e as implicações do modelo produtivo proposto, caso seja implementado. A obtenção de resultados baseou-se em pesquisa bibliográfica e documental abrangendo o tema geral e específico, bem como em pesquisa de campo e entrevistas qualitativas. A análise dos resultados revela que o referido projeto não se alinha adequadamente à região, acarretando impactos negativos e conflitos nos âmbitos natural, paisagístico, social, econômico e no setor turístico local. Este estudo visa enriquecer o acervo teórico público sobre a temática abordada, contribuindo para os processos decisórios da comunidade local e dos gestores públicos.

Palavras-chave: Centro Logístico Campo Grande, Paranapiacaba, Turismo, Conflitos Socioambientais.

ABSTRACT

Considering the significant global importance of socio-environmental and economic conflicts, along with diverse perspectives on regional development, and recognizing the value of Paranapiacaba as a natural, historical-cultural, technological, and tourist heritage, this research aims to analyze the development plans and productive models implemented in the Paranapiacaba region, focusing on the resulting conflicts. Additionally, the study seeks to evaluate the suitability of the Centro Logístico Campo Grande project for the region and the implications of the proposed production model if implemented. The attainment of results relied on bibliographic and documentary research covering both general and specific topics, as well as field research and qualitative interviews. The analysis of the results indicates that the mentioned project does not align adequately with the region, leading to negative impacts and conflicts in natural, landscape, social, economic, and local tourist sectors. This study aims to enrich the public theoretical knowledge on the addressed theme, contributing to the decision-making processes of the local community and public officials.

Keywords: Campo Grande Logistics Center, Paranapiacaba, Tourism, Socio-environmental Conflicts.

LISTA DE FIGURAS

Foto 1 - Primeiro Sistema Funicular	28
Foto 2 - Estação Alto da Serra	29
Foto 3 - Segundo Patamar do sistema Serra Nova	31
Foto 4 - Antiga casa do engenheiro chefe. (Atual museu castelinho)	33
Foto 5 - Rodovia Deputado Adib Chammas, Km 45.....	65
Foto 6 - Expresso Turístico Luz-Paranapicaba	77
Imagem 1 - Organograma da Subprefeitura de Paranapiacaba (2001)	43
Imagem 2 - População de Paranapiacaba (1981 – 2000)	46
Imagem 3 - Rota do Caminho do Sal	87

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Localização geográfica de Paranapiacaba.....	26
Mapa 2 - Mapa de intervenção de acordo com o zoneamento na macrozona de proteção ambiental do estado de Santo André.	56
Mapa 3 - Área ambiental impactada direta e indiretamente pelo CLCG	57
Mapa 4 - Carta Geotécnica de Aptidão a Urbanização na Macrozona de Proteção Ambiental de Santo André	59
Mapa 5 - Impactos projetados na implantação do CLCG	67
Mapa 6 - Mapa Turístico de Paranapiacaba.....	70
Mapa 7 - Extensão e Atrativos do PNMNP	72
Mapa 8 - Reserva da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo	73
Mapa 9 - Circuito museológico de Paranapiacaba	74

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Contribuição para o crescimento agregado	41
Gráfico 2 - Contribuição da taxa de ocupação por setor	41
Gráfico 3 - Empreendimentos Turísticos em Paranapiacaba	52
Gráfico 4 - Perfil geral do turista em Paranapiacaba (Idade e gênero)	78
Gráfico 5 - Formação do turista em Paranapiacaba	79
Gráfico 6 - Renda Familiar Per Capta do Turista	79
Gráfico 7 - Tipo de acompanhantes na Viagem	80
Gráfico 8 - Número de Pernoites	80
Gráfico 9 - Meio de transporte do Turista	81
Gráfico 10 - Motivação da viagem e fontes de informação	81
Gráfico 11 - Gasto médio e destinação	82
Gráfico 12 - Atrativos e Locais mais visitados	85

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Matriz de impacto e aderência do CLCG ao meio natural e paisagístico de Paranapiacaba	68
Quadro 2 - Matriz de impacto e aderência do CLCG ao meio socioeconômico de Paranapiacaba	69

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Calendário de Eventos de Paranapiacaba	76
Tabela 2 - Serviços de apoio ao turista em Paranapiacaba	77

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABETA	Associação Brasileira das Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura
ABPF	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
ADA	Áreas diretamente afetadas
AIA	Avaliação de Impacto Ambiental
AID	Áreas de influência indireta
All	Áreas de influência indireta
Alesp	Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo
APP	Áreas de proteção permanente
APRM	Área de Proteção e Recuperação de Mananciais
CGAU	Carta Geotécnica de Aptidão a Urbanização
CIT	Centro de Informações Turísticas
CLCG	Centro Logístico Campo Grande
COMDEPHAAPASA	Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico de Santo André
COMTUR	Conselho Municipal de Turismo
CONDEPHAAT	Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico
CPTM	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
EIA	Estudo e Relatório de Impactos Ambientais
EIV	Estudo de Impacto de Vizinhança
FUNGEPHAPA	Fundo de Gestão do Patrimônio Histórico da Vila de Paranapiacaba
GAMT	Grupo Técnico de Análise dos Municípios Turísticos
GESMAR	Grupo de Estudos Ambientais da Serra do Mar
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
MDV	Movimento de Defesa da Vida
Mtur	Ministério do Turismo

ONU	Organização das Nações Unidas
PAT	Posto de Atendimento ao Turista
PDMT	Plano Diretor Municipal de Turismo
PDTUR	Plano de Desenvolvimento Turístico
PESM	Parque Estadual Serra do Mar
PIB	Produto Interno Bruto
PMSA	Prefeitura Municipal de Santo André
PNMNP	Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba
PNMT	Programa Nacional de Municipalização do Turismo
PQST	Programa de Qualificação dos Serviços Turístico
PRT	Programa de Regionalização do Turismo
RBASP	Reserva Biológica Alto da Serra de Paranapiacaba
RBCV	Reserva da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo
RFFSA	Rede Ferroviária Federal
RIMA	Relatório de Impactos Ambientais
Sebrae	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SEHAL	Sindicais, o Sindicato de Empresas de Hospedagem e Alimentação
SNUC	Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza
SOT	Setor de Ocupação Turística
SPR	São Paulo Railway
TBC	Turismo de Base Comunitária
UC	Unidade de conservação
UFU	Universidade Federal de Uberlândia
ZCA	Zona de Conservação Ambiental
ZDEC	Zona de Desenvolvimento Econômico Compatível
ZEIPP	Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba
ZTP	Zona Turística de Paranapiacaba

Sumário

1. Introdução	17
2. Referencial Teórico	21
3. Metodologia.....	23
4. Contextualização da região estudada	25
4.1 Contexto Histórico	26
4.2 Fundação e Ocupação da Vila de Paranapiacaba.....	27
4.2.1 A Vila Velha.....	28
4.2.2 A parte Alta	29
4.2.3 A Vila Nova ou Vila Martin Smith.....	30
4.3 A CULTURA NA VILA FERROVIÁRIA	33
4.4 DO PRIMEIRO AO ÚLTIMO PATAMAR: O declínio da Vila ferroviária	36
5. O distrito de Paranapiacaba Contemporâneo	40
5.1 O cenário inicial.....	40
5.1.2 Quadro Administrativo	42
5.1.3 Quadro Ambiental	43
5.1.4 Quadro Estrutural e Arquitetônico.....	44
5.1.5 Quadro Socioeconômico	45
5.2 O Plano Patrimônio	46
6. Discussão e Resultados.....	55
6.1 O Projeto Centro Logístico Campo Grande (CLCG)	55
6.2 Aspecto Natural e Paisagístico.....	56
6.2.1 Conflitos socioambientais e paisagísticos.....	58
6.3 Aspecto Legal	61
6.3.1 Conflitos legais	61
6.4 Aspecto Socioeconômico	63
6.4.1 Conflitos Socioeconômicos.....	64
7. O Turismo em Paranapiacaba (Caracterização geral)	69
7.1 Oferta	70
7.1.1 Infraestrutura urbana	70
7.1.2 Principais Atrativos Naturais.....	71
7.1.3 Principais Atrativos Culturais	73
7.2 Equipamentos e Serviços.....	77
7.3 Demanda Turística	78
7.4 Impactos previstos para o turismo em Paranapiacaba	82
8. Considerações finais	88

Referências Bibliográficas.....	91
APÊNCICES	101
Apêndice A - Estrutura das entrevistas.....	101
Apêndice B – Transcrição das entrevistas.....	101

1. Introdução

Os conflitos socioambientais e econômicos representam desafios globais atuais, com raízes que remontam, pelo menos, aos últimos 50 anos. De acordo com Ruiz (2005), tais conflitos têm sua origem na incompatibilidade de interesses relacionados à ocupação do solo e aos recursos naturais presentes. A intensificação dos conflitos ocorre quando atividades econômicas e seus modelos produtivos impõem alterações espaciais e determinam, de forma privada, quando, onde e como utilizar os recursos coletivos (BRITO, 2011). "É no espaço onde se reproduzem as relações de produção capitalista e onde se criam as relações sociais" (MACHADO, 2013).

As discussões sobre os conflitos socioambientais, sob a ótica do desenvolvimento social e econômico, tiveram início em 1972 durante a conferência da Organização das Nações Unidas (ONU) em Estocolmo, na Suécia. Diante do crescimento econômico global em detrimento da conservação dos recursos naturais e do sistema de hiperconsumo imposto pela lógica dos modelos produtivos hegemônicos do capitalismo, foram elaboradas diretrizes para o desenvolvimento sustentável, baseadas em um tripé integrado: econômico, social e natural. Desde então, o tema tem sido uma pauta constante em diferentes comissões mundiais sobre meio ambiente e desenvolvimento (Revista Terceiro Setor, 2008).

No Brasil, diante da necessidade explícita de regulamentar atividades mais sustentáveis e mitigar conflitos de interesse entre os agentes da reprodução do capital, as demandas sociais, a apropriação e utilização do espaço, e os recursos naturais, foram criadas diversas estruturas de governança e ferramentas para a gestão ambiental, necessidades e direitos sociais, e o desenvolvimento econômico sustentável. Dentre essas ferramentas estão o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC), o Código Florestal, o Estudo e Relatório de Impactos Ambientais (EIA/RIMA), o Estatuto da Cidade, o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e os Planos Diretores participativos municipais (SILVA, 2013; MARICATO, 2013; MACHADO, 2013; FLORIT, 2016).

Apesar das diversas ferramentas e dos debates contínuos acerca dos conflitos socioambientais, econômicos e espaciais, o Mapa de Conflitos Socioambientais (FIOCRUZ, 2023) registra atualmente 632 conflitos em território nacional e 55 casos

no estado de São Paulo. A instituição descreve uma variedade de conflitos entre empresas privadas e a sociedade civil relacionados à gestão territorial, uso do solo e visões divergentes sobre a utilização dos recursos naturais.

Inserido nesse contexto, o distrito de Paranapiacaba, em Santo André, abriga em seu território uma importante área de conservação natural, produzindo serviços ecossistêmicos essenciais por meio das unidades de conservação (UC), que compõem a maior parte de seu território, como a Reserva da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo (RBCV), a Reserva Biológica Alto da Serra de Paranapiacaba (RBASP), o Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba (PNMNP) e a zona de amortecimento do Parque Estadual Serra do Mar (PESM). O distrito também é um significativo patrimônio histórico e cultural, com reconhecimento em níveis nacional, estadual e municipal, bem como por órgãos internacionais. Além disso, Paranapiacaba representa atualmente um importante polo turístico no estado de São Paulo, sendo o principal destino turístico no município de Santo André.

Ainda no contexto dos conflitos socioambientais e econômicos, desde 2016, após uma controversa alteração do plano diretor, instaurou-se uma instabilidade com a solicitação de licença para a implementação do projeto Centro Logístico Campo Grande (CLCG) ou Porto Seco na região de Paranapiacaba. A área para implementação e intervenção totaliza 468 hectares e prevê impactos diretos e indiretos nos aspectos natural, paisagístico, econômico e social em Paranapiacaba (CPEA, 2017).

Considerando a relevância de Paranapiacaba como patrimônio histórico-cultural, natural tecnológico e turístico do Brasil, e os conflitos socioambientais que permeiam a história do distrito, desde sua fundação até os dias atuais, faz-se necessário uma análise empírica e transdisciplinar que contribua com o acervo histórico de consulta pública, auxiliando na compreensão da temática específica e geral sobre os conflitos e alterações impostas pelos modelos produtivos em Paranapiacaba.

Nesse sentido, levando em consideração as transformações e conflitos históricos em Paranapiacaba derivados das distintas visões de agentes endógenos e exógenos sobre qual modelo de desenvolvimento econômico e social deveria ser implementado ou mantido, indaga-se: qual a aderência do projeto Centro Logístico Campo Grande e quais são as alterações impostas pelo seu modelo produtivo em Paranapiacaba caso seja efetivado?

Dessa forma, esta pesquisa tem como objetivo geral a análise conjuntural do distrito de Paranapiacaba, considerando os modelos produtivos históricos aplicados, sua efetividade e os conflitos gerados. A pesquisa abordará também o projeto Centro Logístico Campo Grande como estudo de caso, considerando os aspectos naturais, paisagísticos, legais, socioeconômicos, os conflitos gerados caso seja efetivado e seus impactos no turismo local, atualmente a principal atividade econômica em Paranapiacaba.

Para tanto, foram definidos os seguintes objetivos específicos: a) descrever a partir da conjuntura histórica de Paranapiacaba as principais transformações espaciais, socioeconômicas e ambientais impostas pelos modelos produtivos aplicados ao longo dos anos, seus resultados e conflitos gerados; b) discernir sobre os impactos de curto, médio e longo prazo em Paranapiacaba caso o projeto Centro Logístico Campo Grande seja efetivado; c) analisar o turismo local sob a ótica da atividade econômica e ferramenta para o desenvolvimento sustentável, sua cadeia produtiva, seus resultados e os impactos previstos para a atividade turística na possível efetivação do projeto Centro Logístico Campo Grande.

A pesquisa parte da hipótese de que a implementação de um centro logístico na região de Paranapiacaba não é aderente ao local devido ao seu alto impacto ambiental e na qualidade de vida local. O projeto possui um plano de negócio incompatível com as políticas públicas construídas de forma coletiva desde a aquisição do distrito pelo município de Santo André.

Para viabilizar o teste da hipótese, a pesquisa será subsidiada por pesquisa documental, bibliográfica e revisão da literatura geral e específica sobre o tema, com caráter descritivo. Ademais, para a compreensão do fenômeno e contexto do objeto deste estudo, será utilizada a pesquisa de campo como metodologia de observação. Para o levantamento de dados primários e aferição da hipótese levantada, será adotado o método de entrevista por pautas com enfoque qualitativo. Para avaliação do quadro geral e específico, a pesquisa seguirá uma sequência de etapas divididas por seções.

Na primeira seção, será contextualizada a região estudada por meio de uma breve descrição do contexto histórico, fundação, ocupação e a cultura local desenvolvida. A segunda seção será dedicada à descrição do distrito de Paranapiacaba desde sua aquisição pelo município de Santo André até os tempos

contemporâneos. A seção abordará as políticas públicas aplicadas e o plano de desenvolvimento específico para Paranapiacaba, desenvolvido mediante decisões e propostas coletivas, suas implicações, objetivos e resultados. Na terceira seção, serão apresentadas as discussões e resultados acerca do projeto Centro Logístico Campo Grande, levando em consideração seus aspectos e conflitos naturais, paisagísticos, socioambientais, legais e socioeconômicos, de acordo com as projeções, estudos, análises e dados obtidos sobre o tema. A quarta seção tem por objetivo caracterizar a dinâmica do turismo em Paranapiacaba, abordando os principais atrativos, oferta, demanda e os impactos projetados para a atividade turística local caso a implementação do centro logístico seja efetivada.

Ao final, constam as considerações finais, avaliação dos objetivos gerais e específicos, considerações acerca da hipótese previamente levantada e recomendações para estudos complementares a esta pesquisa. Espera-se que este trabalho contribua para o acervo histórico de consulta pública, auxiliando no entendimento da temática específica e geral e no processo de tomada de decisão, criação e gestão de políticas públicas.

2. Referencial Teórico

Os debates sobre o desenvolvimento sustentável, surgiram inicialmente em 1972 na Conferência de Estocolmo, que reuniu 113 países para debater os avanços da degradação ambiental mediante ao crescimento econômico mundial, e o consumo dos recursos naturais. Após a Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente, foi elaborado em 1987 a relatório “ *Our Common Future*” (Nosso Futuro Comum), ao qual continha o primeiro conceito de desenvolvimento sustentável:

“É a forma como as atuais gerações satisfazem as suas necessidades sem, comprometer a capacidade de gerações futuras satisfazerem as suas próprias necessidades”. (Brundtland apud Scharf, 2004, p.19).

Este entendimento foi inicialmente concebido pelos agentes do sistema econômico e de reprodução do capital como um mero controle de poluentes. Contudo, ao longo da Conferência das Nações Unidas sediada no Brasil em 1992 (ECO - 92), o conceito foi ampliado, e o desenvolvimento sustentável de longo prazo deveria se estruturar em três macro pilares de forma integrada: econômico, social e ambiental (Revista Terceiro Setor, 2008).

Ao longo dos anos, novas conferências e ferramentas sociais que buscam equilibrar a complexa equação de consumo, modelos produtivos, desenvolvimento humano e a conservação do direito de acesso aos recursos materiais, imateriais e naturais às gerações futuras foram criadas. No entanto, as variáveis socioeconômicas e suas aplicações continuam sendo problemas globais que evidenciam a natureza dos grandes conflitos sociais contemporâneos (VEIGA, 2005).

Nesse contexto, um problema ampliado pela concentração da população nos espaços urbanos após a revolução industrial e a ampliação do setor terciário na economia mundial foi a disputa por espaços nas cidades. Na atualidade, as cidades são espaços públicos de construção social, mas com relações privadas constitutivas (SILVA, 2013). Neste sentido, Vainer (2002) faz três analogias equiparando as cidades e espaços como sujeitos, e suas interações correlatas às prioridades de cada modelo adotado.

Na "Cidade Mercadoria", o ambiente é visto como um produto a ser vendido em um mercado competitivo global. Nesse contexto, o foco da gestão pública está no desenvolvimento de grandes projetos arquitetônicos e estruturas capazes de atrair

investimento, mesmo que essa atratividade seja artificial e as demandas populacionais fiquem em segundo ou terceiro plano.

A "Cidade Empresa" representa um modelo onde a gestão do espaço vivido deve ser entendida prioritariamente como ágil e flexível em busca da máxima produtividade e lucratividade possível. Neste modelo, as decisões e gestão são partilhadas e parcialmente cedidas bilateralmente entre gestor público e as iniciativas privadas.

A terceira analogia proposta por Vainer é a "Cidade Pátria". Nesse modelo, a cidade é entendida como o senso de pátria, onde as demandas, objetivos, prioridades e o processo decisório têm a população local como protagonista, gerando o sentimento de pertencimento e união em prol de objetivos comuns.

Esse senso de pátria é definido por Ferreira (2005) como identidade cultural. No desenvolvimento da identidade cultural, o sujeito individual ou coletivo ocupa um espaço, estabelece relações e interações com o ambiente, constrói a história e a memória ao longo do tempo, memória essa que configura os valores, símbolos e representações que embasam a movimentação das futuras gerações.

Ainda segundo Ferreira (2005), é na identidade cultural que um povo cria os vínculos e a capacidade de determinar seu próprio destino. Desse modo, quando se pretende alterar o significado de um lugar, a primeira ação do agente que pretende apagar o velho e construir o novo é a destruição da identidade, minando a capacidade do ser individual e coletivo controlar seus pensamentos e objetivos.

Dessa forma, surgem os conflitos socioambientais e culturais contemporâneos. A força da resistência da identidade cultural de um lugar é diretamente proporcional à densidade das relações humanas e naturais desenvolvidas ao longo do tempo, à memória coletiva criada e ao exercício das tradições e cidadania (Ferreira, 2005).

O conceito de lugar na geografia humanista refere-se não somente ao espaço físico no qual as relações humanas e com o ambiente acontecem. O conceito de lugar permeia os sentidos, símbolos, valores, sentimentos e objetivos de um povo. De acordo com Calli (2005), a alteração de espaço acontece sempre em um lugar cheio de história que explicita o resultado das relações humanas, de grupos e deles com a natureza (SUESS, 2017).

Para conter a rápida urbanização de baixa urbanidade, geradora de conflitos socioambientais no Brasil resultantes de uma ocupação desordenada, foram criados diversos dispositivos, instituições e políticas públicas em esfera local, regional e

nacional, com o intuito de planejar e organizar a ocupação dos espaços pelos diferentes agentes sociais, econômicos e naturais que compõem uma cidade, priorizando a existência e qualidade de vida humana, assim como a conservação ou preservação dos ecossistemas e a utilização de seus recursos (SILVA, 2013).

Dentre as instituições e dispositivos criados, destacam-se a lei do tombamento instituída pelo Decreto-lei nº 25 de 1937 (DL 25/37), os institutos de proteção ao patrimônio cultural como o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) fundado em 1937, o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC) criado no ano 2000, planos diretores municipais, o Estatuto das Cidades, instituído pela Lei Federal 10.257 em 2001, o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), criado pela Lei Federal nº 6.744/2020, e a Avaliação de Impacto Ambiental (AIA) instituída pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) em 1986 (RABELLO, 2015; CORÁ, 2014; SILVA, 2013; ZANIRATO, 2009).

Para os municípios e regiões que enxergaram o turismo como atividade transformadora socioeconômica, potencializadora de sua identidade cultural, singularidade e atrativos culturais e naturais, importantes instituições e dispositivos foram criados para fornecer diretrizes gerais e específicas da aplicação do turismo, como a criação do Ministério do Turismo (Mtur) no ano de 2003, os programas de municipalização e regionalização do turismo (PNMT; PRT) e os planos diretores municipais de turismo (PDMT) (Mtur, 2007; GALDINO, 2011).

Para que o deslocamento de pessoas não seja um fator adicional à problemática do urbanismo desordenado e dos conflitos socioambientais, diferentes modelos de gestão da atividade turística foram desenvolvidos no Brasil e no mundo ao longo dos anos. Nesta pesquisa, abordaremos o Turismo de Base Comunitária (TBC), um modelo de gestão aplicado à região e objeto deste estudo, que, juntamente com a base teórica descrita, servirá de ponto de partida para esta pesquisa.

3. Metodologia

Este trabalho tem como objetivos analisar as mudanças socioeconômicas e socioambientais no distrito de Paranapiacaba, impostas pelos agentes detentores do capital de massa, os modelos produtivos aplicados e suas implicações na formação e desenvolvimento do lugar.

Para esse fim, o estudo foi subsidiado por pesquisas bibliográfica e documental de caráter descritivo sobre o tema. Conforme GIL (2008), as pesquisas bibliográficas e documentais constituem o levantamento de dados e informações de fontes secundárias e elaboradas ou previamente analisadas, e fontes primárias como documentos oficiais, estatísticos, matérias, arquivos de imagens ou qualquer outro objeto que contribuam para a explicação e conexão do fenômeno ou objeto estudado. Em conjunto com a abordagem descritiva, a metodologia tem por característica descrever um determinado fenômeno, explicando as relações das variáveis estabelecendo uma conexão lógica (GIL, 2008).

Possui também como objetivo específico o estudo de caso do projeto Centro Logístico Campo Grande, seus impactos projetados nos meios socioambiental, socioeconômico e na atividade turística local mediante a análise sistemática dos dados e informações disponíveis e coletadas.

Para esse objetivo, foi adotado o método de observação em loco com enfoque fenomenológico. De acordo com Gil (2008), a observação acerca dos objetivos da pesquisa tem caráter qualitativo e é de suma importância para compreensão do objeto e contexto do fenômeno ou fato pesquisado. Ainda segundo o autor, a pesquisa com foco fenomenológico tem por base o cotidiano e o entendimento do modo de vida das pessoas. Procura resgatar os significados e valores praticados e atribuídos pelos agentes ao objeto estudado.

Ainda para a coleta de dados primários e relevância da pesquisa científica e social, foi adotado o método de entrevista por pautas. Tal estratégia tem por prerrogativa a estruturação de assuntos previamente ordenados que possuam conexão direta entre si e o objeto da pesquisa. Nesse método, o entrevistador elabora poucas perguntas que permitam o entrevistado falar abertamente se atendo às pautas definidas (GIL, 2008).

As entrevistas ocorreram de modo presencial e online. Todas as entrevistas tiveram o conteúdo gravado em áudio, e todos os entrevistados tiveram ciência da finalidade da pesquisa. Também foi optado por não identificar pessoalmente os entrevistados em virtude da característica do objeto de estudo.

As pesquisas ocorreram em dois momentos, em outubro de 2022 de forma presencial na região estudada durante a pesquisa de campo, e em julho de 2023 remotamente no formato online. O critério utilizado para a composição da amostragem

foi o da representatividade dos setores e variáveis descritos anteriormente, e que possuísem algum conhecimento sobre o objeto desse estudo de caso.

As entrevistas foram estruturadas a partir das seguintes perguntas:

- A) Qual sua relação com Paranapiacaba?
- B) Como ficou sabendo do projeto Centro Logístico Campo Grande (Porto Seco) em Paranapiacaba?
- C) Como a efetivação do empreendimento irá alterar seu modo de vida.
- D) Quais são os fatores decisivos para a escolha do destino Turístico?

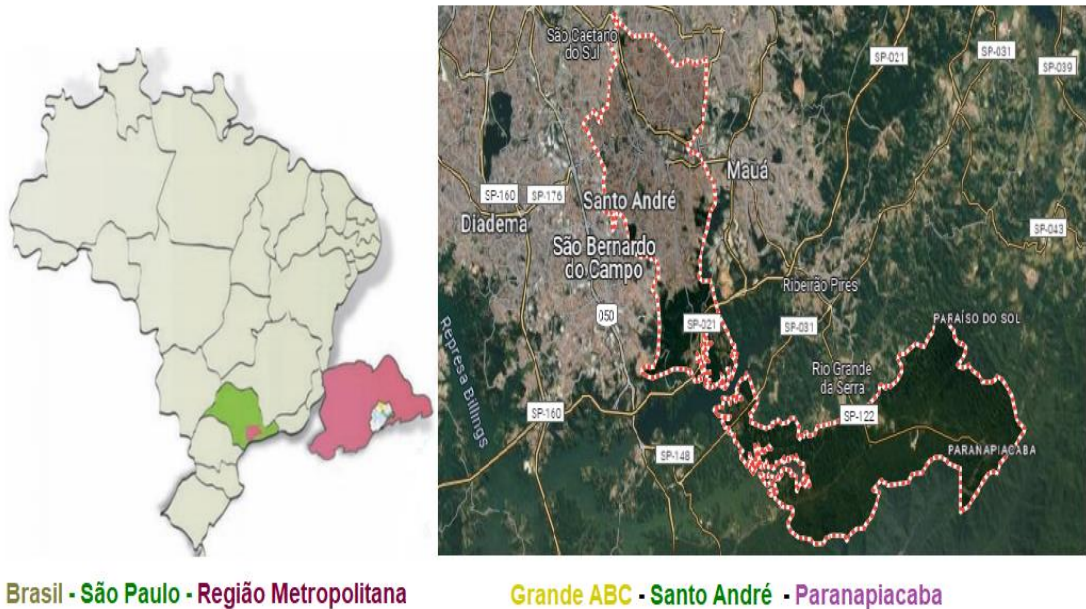
Segundo Gil (2008), a pesquisa por pautas é indicada em situações em que os entrevistados não se sentem à vontade em responder questões específicas. Tratando-se de um caso ainda em andamento, que envolve disputas e conflitos de diferentes atores, esse método foi entendido como o mais adequado para alcançar os objetivos.

4. Contextualização da região estudada

Localizada na serra do mar paulista com uma altimetria de 796 metros do nível do mar, Paranapiacaba, ou 'lugar de onde se avista o mar'¹ na língua Tupi-Guarani, é um expressivo patrimônio histórico, cultural, tecnológico e natural reconhecido pelos órgãos de proteção ao patrimônio em esfera municipal, estadual e federal, e compõe a lista indicativa de patrimônio da humanidade pela Unesco desde 2014. (IPHAN, 2017) A relevância histórica, cultural e natural do distrito remete não só à fundação do município de Santo André ao qual pertence, mas vivência, testemunha, escreve e nos conta parte da industrialização, imigração e ocupação de toda uma região, compondo o contexto e nuances da história do Brasil por meio do seu lugar.

¹ "PARANAPIACABA": Lugar de onde se avista o mar. Do Tupi: paranã – mar. epiak – ver. aba – lugar. <<https://www.dicionariotupiguarani.com.br/dicionario/paranapiacaba/>>.

Mapa 1 - Localização geográfica de Paranapiacaba



Fonte: PMSA, 2008; Google Maps, 2023. Adaptado pelo autor, 2023.

4.1 Contexto Histórico

Com o Brasil ainda sob o comando de Dom Pedro II no cenário econômico do século XIX, onde a potência de produção e exportação brasileira de açúcar cede lugar gradualmente à cultura econômica do café e à intensificação da comercialização no mercado internacional, com destaque para as regiões de Sorocaba, Campinas, Piracicaba e Jundiaí no interior paulista, tornava-se cada vez mais necessária opções eficientes de transposição da serra do mar, objetivando a melhora no escoamento da produção até o porto de Santos, trajeto feito até esse momento por força animal em via terrestre pela estrada da maior idade, atual estrada velha de Santos ou Caminho do Mar, que liga o município de São Bernardo do Campo na atual região industrial paulista ou ABC paulista até Cubatão (LAMARCA, 2008; RIBEIRO, 2019). Diante das necessidades que se impunham, o então presidente da província de São Paulo José Antônio Saraiva, junto ao conselheiro José Antônio de Pimenta Bueno, empenham-se na defesa da construção de uma linha férrea para transpor a serra do mar até o porto de Santos, e com o apoio e interlocução de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, iniciam o processo de concessão para os interessados na implementação do

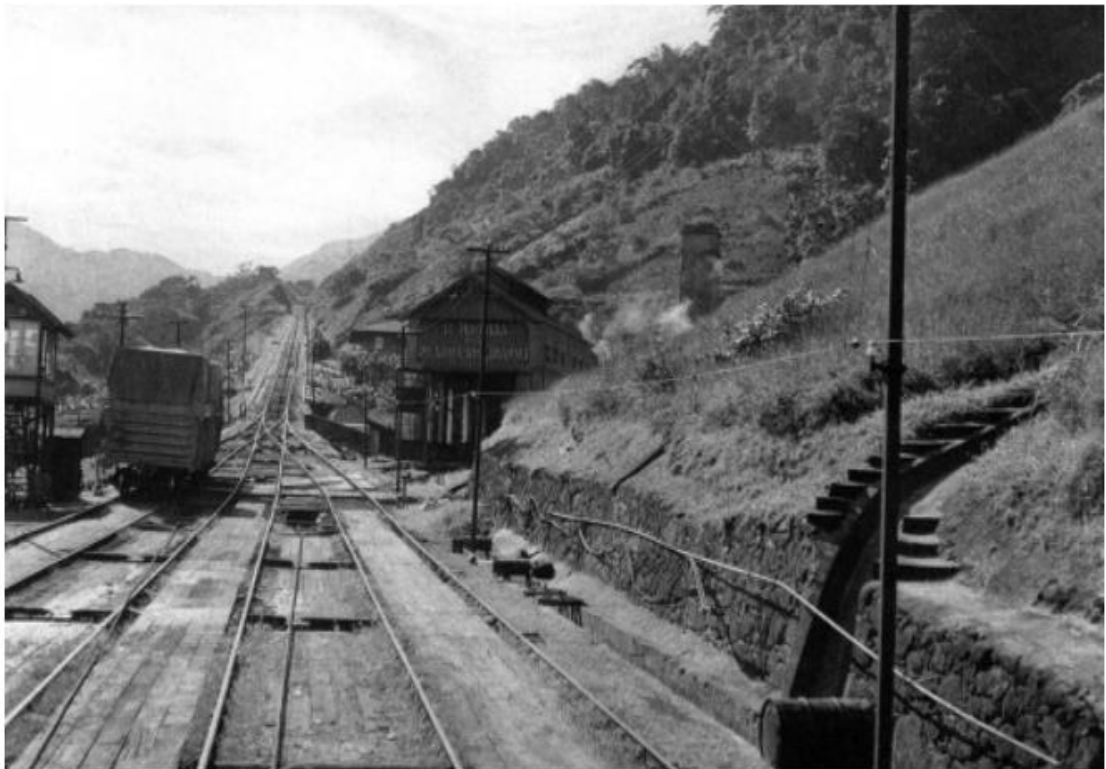
modal ferroviário no trajeto necessário. (LAMARCA, 2008) A lei geral imperial vigente à época concedia incentivos de impostos de importação e exportação, assim como utilização do solo para quem desenvolvesse e executasse o projeto da linha férrea, o que despertou o interesse dos ingleses que possuíam o monopólio da tecnologia das linhas férreas e locomotivas à vapor. No ano de 1856, foi concedido à São Paulo Railway (SPR) o direito da construção da estrada de ferro que interligava o município de Santos ao de Jundiaí, além da concessão para sua exploração do solo e trânsito por 90 anos. Sob o comando do engenheiro britânico Daniel Makinson Fox, no ano de 1859 dá-se início à implementação de um dos projetos de engenharia em território brasileiro mais ousados até então, um sistema capaz de vencer a inclinação da serra do mar com cerca de 800 metros de altimetria que liga o litoral ao planalto. A construção da linha férrea teve duração de 6 anos e segmentava o projeto em 3 grandes trechos: o inicial, que ligava o porto de Santos ao início da serra do mar; o segundo e mais complexo, que compreendia a subida da serra do mar superando o grande desnível; e o terceiro, que ligava a ferrovia ao município de Jundiaí, passando pela então capital de São Paulo (SANTOS, 2017). O sistema escolhido para o transporte em condições geológicas desfavoráveis foi o sistema funicular, que consiste em um sistema de cabos, pesos e contrapesos que possibilitavam a subida e descida da serra do mar com passageiros e toneladas de commodities destinados à exportação.

4.2 Fundação e Ocupação da Vila de Paranapiacaba

Concomitantemente à construção da ferrovia, outra necessidade operacional se fazia presente: alojamentos e recursos para manter os trabalhadores e engenheiros britânicos especializados na construção e operação ferroviária, e cerca de 5.000 homens, entre eles Brasileiros, Espanhóis, Portugueses e Alemães (MAZZOCO, 2005). Em meio às escarpas e a uma densa e preservada mata atlântica, um pequeno vale no último platô ou 4º patamar do sistema funicular, antes da descida da serra, foi escolhido para manter os trabalhadores, operadores e seus familiares, considerando a abundância de recursos hídricos como nascentes próximas e livre de contaminação, assim como de madeira, principal matéria-prima das construções e a principal fonte energética à época, o carvão (CRUZ, 2007). Outrora acampamento temporário alto da serra, que abrigava os trabalhadores na construção da linha férrea, agora projetado

pelos arquitetos ingleses como espaço permanente de toda uma cadeia necessária para abrigar trabalhadores, operadores e seus familiares, salas de máquina e manutenção, estoques e toda reprodução de uma vila ferroviária essencialmente britânica (CRUZ, 2007). Conforme Santos (2017), em fevereiro de 1867, inicia-se a operação ferroviária em toda sua extensão de 139 quilômetros, transportando milhares de passageiros e toneladas de insumos agrícolas, elevando exponencialmente a relevância do Brasil no cenário mundial no mercado de commodities. De acordo com Cruz (2007), os núcleos urbanos da vila ferroviária foram divididos em 3 etapas: a Vila Velha ou parte baixa, que recebeu a primeira ocupação por parte dos responsáveis por operar todo o sistema logístico funicular; a parte alta ou morro; e a Vila nova ou Vila Martin Smith. Ainda segundo Cruz, o recorte temporal pode ser dividido em 2 períodos, de 1860 a 1899, que compreende o primeiro sistema funicular, e o período entre 1900 e 1946, respectivo às obras de ampliação até o fim da concessão aos ingleses.

Foto 1 - Primeiro Sistema Funicular



Fonte: Acervo da RFFSA. Paranapiacaba 1867. In Lavander, 2005

4.2.1 A Vila Velha

A implementação da vila teve início em meados da década de 1860, e seu primeiro núcleo habitacional foi instaurado em 1867, hoje denominada Vila Velha ou parte baixa, recebendo as primeiras moradias de forma desordenada, galpões e a primeira estação ferroviária denominada Estação Alto da Serra. Nos anos subsequentes, com a efetiva operação da ferrovia e ocupação dos primeiros habitantes na Vila Ferroviária, despertou o interesse de comerciantes e proprietários dos povoados próximos, como Bento José Rodrigues da Silva, morador do povoado de Mogi das Cruzes e um dos primeiros habitantes da parte alta, empreendendo em um acesso entre o povoado e a vila, construção de casas e comércios a partir da doação de terras do governo a quem se interessasse em investir e expandir a infraestrutura da vila ferroviária, dando início ao segundo núcleo urbano da vila, a parte alta (MINAMI, 1996).

Foto 2 - Estação Alto da Serra



Fonte: Acervo da RFFSA. Paranapiacaba. In Revista Vitruvius, 2017

4.2.2 A Parte Alta

Tendo o pátio ferroviário como divisor, a parte alta, com sua configuração destoante na encosta do morro, foi destinada a habitação e comércios, ocupada por imigrantes em sua maioria portugueses, que tinham por objetivo atender e abastecer os operários ali instalados, desenvolvendo dessa forma o segundo núcleo habitacional e o primeiro núcleo comercial e de serviços na vila (LAMARCA, 2008). Nos anos posteriores, a parte alta, também chamada de cidade livre, visto que não estava sob as regras da SPR detentora da concessão da vila, utilizou-se da vantagem para expandir e fornecer os produtos e serviços necessários à comunidade ferroviária, visitantes e novos ferroviários à procura de trabalho. Estabelecida como a primeira zona comercial em função da vila, a parte alta concentrava comércio de alimentos e itens de necessidade primária, assim como serviços de alfaiate, barbeiros, farmácias e pousadas. Em 1889, também foi inaugurada a capela do Alto da Serra, atual igreja Bom Jesus de Paranapiacaba, consolidando-se assim a parte alta como o primeiro núcleo de convivência local (FIGUEIREDO, 2010).

4.2.3 A Vila Nova ou Vila Martin Smith

Com o aumento do fluxo comercial e a capacidade de transporte e estoque da SPR operando em seus limites, onde a capacidade do sistema funicular e o monopólio de transporte ao porto de Santos começava a ser questionada pelo governo, no início da década de 1890, o engenheiro responsável pela elaboração do projeto funicular Daniel Makinson Fox, foi novamente acionado pela SPR para o projeto de duplicação da ferrovia, operações e logística (SANTOS, 2017). O engenheiro chefe do projeto James C. Madeley, em 1891, elabora e elenca todos os recursos necessários para implantar a ampliação do sistema ferroviário. Para o alto da Serra, foi projetada a construção de casas de máquina em cada patamar, caixa d'água, carvoarias, um novo patamar, um virador, equipamento capaz de manobrar (virar) a locomotiva, entre outros itens essenciais para cada trecho dos 139 quilômetros da ferrovia denominado sistema Serra Nova, com as obras iniciadas em 1892 (LAVANDER, 2005).

Foto 3 - Segundo Patamar do sistema Serra Nova



Fonte: Acervo da RFFSA. Paranapiacaba. In Lavander, 2005

Madeley e Fox, além de projetarem a duplicação da ferrovia de forma mais eficiente em relação ao primeiro sistema funicular, também foram os responsáveis por projetar não só alojamentos e galpões improvisados aos moldes da construção da Vila Velha, mas também deveriam projetar um espaço de vivência com melhoria substancial da condição de vida dos trabalhadores ali fixados, e que fosse atrativo para novos trabalhadores, visando suprir a nova demanda de mão de obra. Para tanto, o engenheiro chefe recorreu ao modelo de cidade industrial já praticado na Inglaterra, a Company Town (LAVANDER, 2005). O projeto da Vila Nova foi planejado e executado ao lado da Vila Velha, onde foram aproveitadas as condições topográficas favoráveis do terreno e a proximidade com os mananciais e demais recursos naturais, e todo o processo foi administrado pela SRP. A Vila Nova contava com zoneamento hierarquizado, casas térreas de madeira pré-fabricadas para habitação, alojamento para solteiros, sistema de esgoto e água potável encanada, vielas sanitárias, um

hospital, um mercado, uma escola, um clube esportivo, áreas destinadas ao lazer e práticas culturais (Santos, 2017).

Em 1898, foi inaugurada a segunda grande edificação da vila, a construção da segunda estação ferroviária Alto da Serra, construída em ferro, madeira envernizada e telhas importadas da Inglaterra. A nova estação contava agora com sanitário, arquitetura em tom luxuoso e serviços de embarque e desembarque, utilizado também como centro de reunião e negócios entre a população da vila ferroviária. Tinha como ícone a imponente torre do relógio de quatro faces em alusão ao Big Ben de Londres (LAMARCA, 2008). No ano de 1899, foi construída uma ponte metálica sobre o pátio ferroviário, estabelecendo a primeira conexão física e oficial entre a parte alta e a parte baixa da Vila. O marco não foi meramente físico e funcional, melhorando e ampliando o fluxo de mercadorias e pessoas entre os núcleos urbanos, representou também um intercâmbio cultural entre a parte baixa regradada, programada, regida pelo relógio e totalmente funcional conforme a lógica britânica e modelo City Town², e a parte alta, também chamada de “cidade livre”, com influência portuguesa e fora da governança e regramento da SPR (CRUZ, 2007).

A primeira década do século XX marca o início da era áurea da ocupação e vida na vila ferroviária. Conforme disposto no planejamento de Fox e Madeley, concomitantemente à duplicação da ferrovia inaugurada em dezembro de 1901 (SANTOS, 2017), as condições na vila deveriam passar de meros abrigos temporários para um modelo urbanizado com infraestrutura, áreas e equipamentos de lazer conforme o modelo britânico. Foi nesse período que, sob o comando da SPR, foram fundados e inaugurados espaços inerentes à vida cultural, recreação, memória e ensino, como a fundação do Serrano Atlético Clube, o primeiro campo de futebol do Brasil em dimensões oficiais, o mercado que concentrava itens de alimentação variados (Secos e Molhados), o Clube recreativo União Lyra e a primeira escola primária destinada aos filhos dos ferroviários (FERREIRA, 1990). Ainda segundo o relato de Ferreira (1990), as décadas seguintes de 1920 até 1940 consolidaram a ocupação da vila ferroviária com a ampliação dos serviços agora disponíveis na parte baixa, como pousada de solteiros, pequenos comércios e serviços locais de caráter e consumo diário como padarias e farmácias, a ampliação do Clube União Lyra em

² “Model Company Town” - aglomeração urbana modelar vinculada a uma empresa industrial surgida nos Estados Unidos, na região da Nova Inglaterra, entre 1820 e 1870. (MINAMI, 1996).

1936, e a inauguração do novo prédio escolar, com substancial melhoria estrutural e de ensino em 1939.

4.3 A CULTURA NA VILA FERROVIÁRIA

"Tudo girava em torno dos trens que chegavam e partiam de Paranapiacaba" (FERREIRA, 1990 pág. 14).

Mesmo tendo que se adaptar às questões geográficas de um país tropical, os ingleses obtiveram sucesso não somente em construir uma vila de trabalhadores no padrão britânico, mas conseguiram importar toda uma cultura, um verdadeiro pedaço da Inglaterra no Brasil. A governança na vila ferroviária seguia os moldes das cidades industriais britânicas, onde o papel de governo, supervisão e provisão ficava a cargo do engenheiro chefe, que ocupava uma moradia ímpar em posição de comando, tendo a SRP como chefe executiva aos quais todos habitantes estão subordinados (CRUZ, 2007).

Foto 4 - Antiga casa do engenheiro chefe. (Atual museu castelinho)



Fonte: Olho Vivo Turismo. Foto Sérgio Souza

A vida regida pelo relógio ou pontualidade britânica se fez presente através da réplica em menor escala de um dos maiores símbolos da capital londrina em meio a um vale envolto pela mata Atlântica em território brasileiro, a torre do relógio ou Big Ben, inaugurado em 1888 localizado no pátio ferroviário e antiga estação de trem, posteriormente transferido para nova estação Alto da Serra. Os turnos de trabalho, horários do comércio, chegada e partida dos trens, início e fim das festividades, tudo era regido pela cultura inglesa de controle pela hora através do relógio que badalava a cada 30 minutos orientando a vida na Vila (LAMARCA, 2008).

A vida na vila seguia padrões urbanísticos britânicos bem definidos, e um regramento de amplo conhecimento. Os trabalhadores e residentes da vila possuíam manuais gerais e específicos de acordo com suas atribuições; tais regulamentos eram seguidos à risca pelos habitantes com risco de punição e demissão em caso de descumprimento, estabelecendo uma “legislação” extragovernamental (CRUZ, 2007).

A SPR mantinha uma equipe dedicada para a manutenção estrutural da vila; para qualquer intervenção nas habitações, era necessário solicitar ao superintendente setorial ou à repartição de engenharia comandada pelo engenheiro chefe que era brevemente atendida. O controle exercido pela SPR se estendia até mesmo para os filhos dos ferroviários, já que os boletins escolares eram entregues primeiro ao superintendente e posteriormente aos respectivos responsáveis pelas crianças (FERREIRA, 1990).

A distribuição espacial habitacional seguiu um padrão de hierarquização de acordo com o modelo City Town já praticado em outras vilas operárias inglesas. As habitações eram padronizadas e concedidas pela SPR aos trabalhadores de acordo com o tipo de trabalho e funções desempenhadas na ferrovia. O ordenamento seguia o padrão de hierarquização; as casas em planos elevados eram destinadas aos maiores cargos. Podemos tomar por exemplo a rua Rodrigues Alves, também conhecida como rua dos ingleses, destinada às moradias do alto escalão dos funcionários. A casa do engenheiro chefe, também conhecida como “castelinho”, assume uma posição privilegiada no alto da colina e de tipologia construtiva singular (CRUZ, 2007).

Mesmo sob o ordenamento da SPR, as áreas e equipamentos destinados ao lazer e convivência coletiva possibilitaram a construção e desenvolvimento da memória coletiva e construção social da população da vila ferroviária. Considerado o

pai do futebol no Brasil, Charles Miller³, filho de pai inglês, funcionário da SPR e morador da vila ferroviária, volta de seus estudos na Inglaterra em 1894 trazendo consigo a cultura do futebol como esporte e entretenimento, o conjunto de regras, equipamentos e as primeiras bolas oficiais de futebol (soccer). No ano seguinte, foi um dos protagonistas da primeira partida oficial de futebol entre as equipes da São Paulo Railway e a Companhia de Gás, saindo vitorioso por um placar de 4x2 (Radio Câmara, 2014).

Na primeira década dos anos 1900, surgem as primeiras associações da comunidade ferroviária, a “Associação Musical Lyra Serrano” (1900), e a fundação do “Serrano Atlético Clube” (1903). A inauguração do clube esportivo e recreativo Serrano Lyra, sediando as associações, marca a consolidação e início da vida cultural na comunidade ferroviária para além do trabalho (CRUZ, 2007).

O clima próspero no Alto da Serra propiciou a criação do terceiro distrito de paz do município de São Bernardo (atualmente Santo André), por meio da Lei Estadual nº1098, passando a se chamar Distrito de Paz de Paranapiacaba (FERREIRA, 1990). Ainda segundo o relato de Ferreira (1990), o agora distrito contava com uma população aproximada de 2000 habitantes, destacando-se no cenário político com 157 eleitores, correspondendo ao maior eleitorado do município. Em 1910, o distrito contava com 42 estabelecimentos comerciais e serviços, destacando-se no cenário econômico, recolhendo mais impostos sobre profissões do que os municípios e distritos adjacentes de São Caetano e Mauá.

Na mesma década, o distrito se destaca no cenário científico e ambiental com a criação da Estação Biológica Alto da Serra (atual Reserva Biológica de Paranapiacaba), fundada pelo médico e naturalista alemão Hermann Friedrich Albrecht von Ihering em 1909, e doada ao Governo de São Paulo em 1926, com a finalidade de conservação da área e exploração científica (Instituto de Botânica de São Paulo, 2009).

Em meados da década de 1900, o processo de consolidação da vida na vila ferroviária continuou se expandindo ao encontro do planejamento minucioso feito pela

³ Charles William Miller, nascido brasileiro no bairro do Brás, em São Paulo, em 24 de novembro de 1874, filho de pais ingleses, morreu em 30 de junho de 1953. É considerado o "pai" do futebol no Brasil. No ano de 1894, retornando de seus estudos na Inglaterra, foi trabalhar na SPR, tornando-se também correspondente da Coroa Britânica e vice-cônsul inglês, em 1904. MILLS, J.R. (2005). Charles Miller: o pai do futebol brasileiro. São Paulo: Panda Books

SPR para seus funcionários, visando o bom andamento da operação. Em 1911, sob a administração inglesa, foi construída em madeira a primeira escola primária destinada aos filhos dos ferroviários; em 1939, foi construída a segunda escola, incorporando os novos modais construtivos em alvenaria e melhores condições arquitetônicas programadas para o ensino (Ferreira, 1990).

Em 1936, as associações culturais Serrano Atlético Clube e Associação Musical Lyra Serrano se fundiram, criando agora o Clube União Lyra Serrano (ULS). Em 1938, propiciaram a ampliação do edifício instalando novos equipamentos como sala de cinema, salão de baile, salas de jogos, reunião e exposição de troféus (CRUZ, 2007). Segundo Ferreira (1990), além do destacado e esperado baile de carnaval, o clube promovia bailes mensais, com apresentação de bandas, companhias de teatro e eventos esportivos, que contava além da presença dos locais, recebia visitantes dos demais municípios e distritos circundantes como Santo André, Santos e São Paulo, destacando os primeiros deslocamentos de pessoas, não mais em função exclusiva de trabalho na ferrovia, mas motivados pelos eventos e quadros culturais.

Na mesma época, a parte alta sob administração do governo que padecia de intervenção e melhorias em relação às condições de vida propiciadas pela administração inglesa, recebe o clube recreativo Flor da Serra, que promovia sessões de cinema e bailes construído pelos comerciantes de influência portuguesa.

Em 1945, a estação Alto da Serra passa a ser denominada “Estação Paranapiacaba”, e para a vila, por sua vez, é atribuída a mesma nomenclatura, outrora acampamento alto da serra agora vila de Paranapiacaba. Em 1946, encerra-se a concessão da SPR, e a vila assim como a estrada de ferro e suas operações são encampadas pelo governo federal brasileiro (FERREIRA, 1990).

4.4 DO PRIMEIRO AO ÚLTIMO PATAMAR: O declínio da Vila ferroviária

A década de 1950 é considerada por autores e moradores o início da degradação do modelo de vida projetado para a vila de Paranapiacaba (PASSOS, 2016 pág. 42). Embora o governo brasileiro empregasse certo empenho na condução do patrimônio “herdado” dos ingleses, com a continuação na melhoria estrutural na ferrovia, posteriormente incorporada à Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA),

vinculada ao ministério dos transportes em 1956, o cenário nacional tinha outro contexto, outro governante e outros interesses (FERREIRA, 1990 pág. 19).

Logo ao assumir o legado ferroviário dos ingleses, o governo federal manteve esforços para manter a melhoria de infraestrutura promovida pela SPR. A eletrificação da linha férrea e seus componentes entre Jundiaí e Paranapiacaba, os vagões de carga e passageiro também foram melhorados e ampliados; em 1956, a linha férrea passa a ser administrada pela Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA), empresa estatal ligada ao ministério dos transportes, e em 1957 passa a ser denominada Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (PASSOS, 2011; FERREIRA 1990; MINAMI, 1996).

Também em 1956, os incentivos para o desenvolvimento da malha ferroviária e mão de obra imigrante, em detrimento das estradas e trilhas operadas por mulas e mão de obra escrava, começam a dar lugar à industrialização idealizada no plano de metas desenvolvimentista do governo Juscelino Kubitschek para a construção, expansão e pavimentação da malha rodoviária, e o favorecimento por meio de incentivo estatal (estrutural e fiscal), à implementação da indústria automobilística e petroquímica no Brasil (PASSOS, 2016; ZILLOTTO, 2005; BOTELHO, 2011).

A vila novamente sente o impacto direto da nova Política Nacional, desta vez com viés negativo. Os núcleos urbanos e a boa convivência entre os ferroviários deixam de ter prioridade sob o comando da RFFSA. As manutenções corriqueiras e o ordenamento dos núcleos urbanos projetados em detalhes pela administração da SPR deixaram de ser prestados (FERREIRA 1990).

Em 1974, foi inaugurado o sistema cremalheira-aderência sob o mesmo traçado da serra velha, considerando exclusivamente o transporte de carga. A partir de 1981, a RFFSA promoveu demissão massiva de operários e funcionários ferroviários, intensificando o êxodo e a degradação da Vila de Paranapiacaba (ALAMINO, 2011).

O esvaziamento da vila, que tinha toda sua economia ligada à ferrovia e à SRP, permitiu a chegada de novos moradores ocupando as casas deixadas pelos ferroviários de forma desordenada, sem observância do poder público. É na década de 1980 que temos os primeiros relatos do conflito urbano entre os moradores remanescentes ligados à ferrovia e os novos ocupantes vindos de povoados e cidades da região. "O pessoal novo não tem amor pela cidade, e a grande família que

denominava Paranapiacaba, desapareceu" (Depoimento de Luiz Colombo in Estado de São Paulo, Janeiro de 1980. Ferreira 1990 pág. 21).

A vila não foi a única afetada pelo abandono da gestão pública e avanço da industrialização conforme o plano de metas do governo Juscelino Kubitschek. O polo industrial instalado no município de Cubatão e os resíduos dispensados pelas chaminés, como dióxido de enxofre e amônia, direcionadas pelos ventos ao continente, são contidos pela barreira natural composta pela serra do mar, onde se encontra a Reserva Biológica Alto da Serra de Paranapiacaba (MAZZONI, 2004).

Ainda segundo Mazzoni (2004), o clima tropical úmido transforma as nuvens carregadas de água e moléculas tóxicas do litoral em chuva ácida para todo o distrito, com consequências ambientais como degradação florestal, contaminação dos mananciais, deslizamento de terra e impacto nos demais serviços ecossistêmicos, diretamente ligados à qualidade de vida na Vila de Paranapiacaba e demais centros urbanos da região. "Minhas mãos ficaram pretas da fuligem que recobria as folhas. Não havia mais musgos forrando o solo. Plântulas, na tentativa de sobrevivência, exibiam folhas amarelas" (Depoimento de Nanuza Luíza de Menezes ao Diário do Grande ABC, 23 de março de 1980. Ferreira 1990 pág. 21).

Em 1981, a serra nova foi totalmente desativada, e no ano seguinte, um incêndio de causas ainda desconhecidas destruiu a estação ferroviária, evidenciando o descaso da gestão pública, queimando consigo o principal centro de convivência da vila de Paranapiacaba (ALAMINI, 2011; FERREIRA, 1990; PASSOS, 2016).

O cenário de degradação da vila e seu entorno, junto à divulgação das denúncias pela imprensa, reuniram diversos atores da sociedade civil organizada entre moradores, academia e entusiastas da vila e sua representação em um movimento pró Paranapiacaba, que tinham por premissa promover ações efetivas para a preservação do patrimônio ferroviário, assim como a conservação e uso sustentável dos recursos ali dispostos (MINAMI, 1996; FERREIRA, 1990).

Segundo Ferreira (1990), em 1977, iniciaram as ações efetivas em defesa da vila de Paranapiacaba com a solicitação do então vereador de Santo André José Mendes Botelho solicitou ao Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do estado de São Paulo (CONDEPHAAT) o tombamento da Vila. A discussão entre sociedade civil organizada, poder público e academia culminou no convênio entre o CONDEPHAAT e a Faculdade de Arquitetura

e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP) para o levantamento e avaliação do patrimônio na vila em 1882.

O trabalho resultou no primeiro simpósio Pró Paranapiacaba em julho de 1883, e na criação da Comissão Especial Pró Paranapiacaba, composta pelos atores sociais e políticos para efetuar o planejamento e proposição do uso do solo, atividade econômica, governança e autossustentação de forma racional. Cabe salientar que desde o início dos trabalhos, a vocação turística da vila e seu entorno foi evidenciada (PASSOS, 1996; FERREIRA, 1990).

O processo de tombamento iniciado na esfera estadual em 1982 foi concluído por ofício em 1987 por meio da Resolução Estadual nº 37/87, juntamente com a resolução estadual 40/85, que prevê o tombamento da serra do mar em um perímetro que inclui a Reserva Biológica Alto da Serra de Paranapiacaba e o Parque estadual Serra do Mar (PESM) (ALAMINO, 2011).

Ainda segundo Caroline Alamino (2011), a base do processo de tombamento pelo órgão estadual considera o Conselho Europeu de Patrimônio, que indica o tombamento como parte da composição harmônica da vida humana, da importância histórica e componentes bióticos.

No âmbito federal, o IPHAN iniciou os estudos para o tombamento em 1985 e concluiu em 2002, tendo uma motivação diferente do órgão estadual. A concepção e base foram o valor histórico do conjunto, relacionado à ferrovia, restringindo-se às alterações e construções diretamente ligadas à era ferroviária, não considerando, portanto, a parte alta e a área natural que circunda a vila. Dessa forma, toda e qualquer alteração relativa ao conjunto visual da vila fica sujeita ao exame e aprovação do órgão federal, como disposto no processo IPHAN nº 1.252-T-87 (ALAMINO, 2011).

O processo de tombamento sob a alçada municipal teve início no ano de 1997 e foi homologado em 2003, de acordo com o processo COMDEPHAAPASA nº 56616/96-5. O perímetro da área de intervenção do órgão municipal abrange, além da vila e seu conjunto arquitetônico, toda a área natural que a circunda. Também considerou, no processo de tombamento, os bens herdados da ferrovia, como o 4º e 5º patamar do Alto da Serra, como ruínas, casas de máquinas e seus recursos ali instalados (ALAMINO, 2011; PASSOS, 2016).

No início dos anos 2000, juntamente com as iniciativas de conservação e preservação dos órgãos governamentais, a prefeitura de Santo André deu início à

aquisição da vila e aos componentes ferroviários até então sob comando do Governo Federal, na figura da RFFSA, que deixou claro, entre ações e omissões de políticas públicas, a falta de interesse na conservação da vila e seus componentes agregados. A aquisição foi concluída em 2002, iniciando uma nova gestão e o processo de ressignificação da vila de Paranapiacaba (MORETTO, 2005; PASSOS, 2016).

5. O distrito de Paranapiacaba Contemporâneo

A nomenclatura “Vila Ferroviária de Paranapiacaba” foi mantida a título de patrimônio cultural e sua inegável associação com o modelo produtivo ferroviário, conforme previsto pelas diretrizes gerais de tombamento em nível estadual (Processo IPHAN nº 1.252-T-87), mas a realidade socioeconômica, presente na nova gestão municipal sob o comando do então prefeito Celso Daniel era muito distinta da observada nos anos que a vila esteve sob a gestão da SPR.

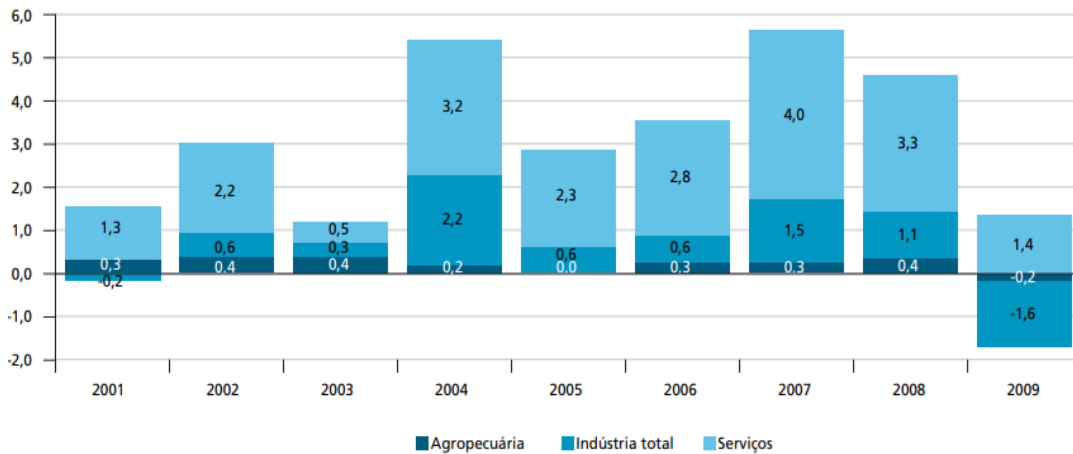
A vila ferroviária que teve sua fundação, a formação de sua identidade cultural e o estabelecimento de sua economia local em função da ferrovia, ironicamente deixaria de receber trens.

Com a expressa motivação da RFFSA voltar as operações da linha férrea Santos-Jundiaí exclusivamente para o transporte de carga em detrimento da vila operária, os moradores viram o transporte de passageiros no modal ferroviário reduzir até o encerramento do serviço em 2001. (ALAMINO, 2011; FERREIRA, 1990)

5.1 O cenário inicial

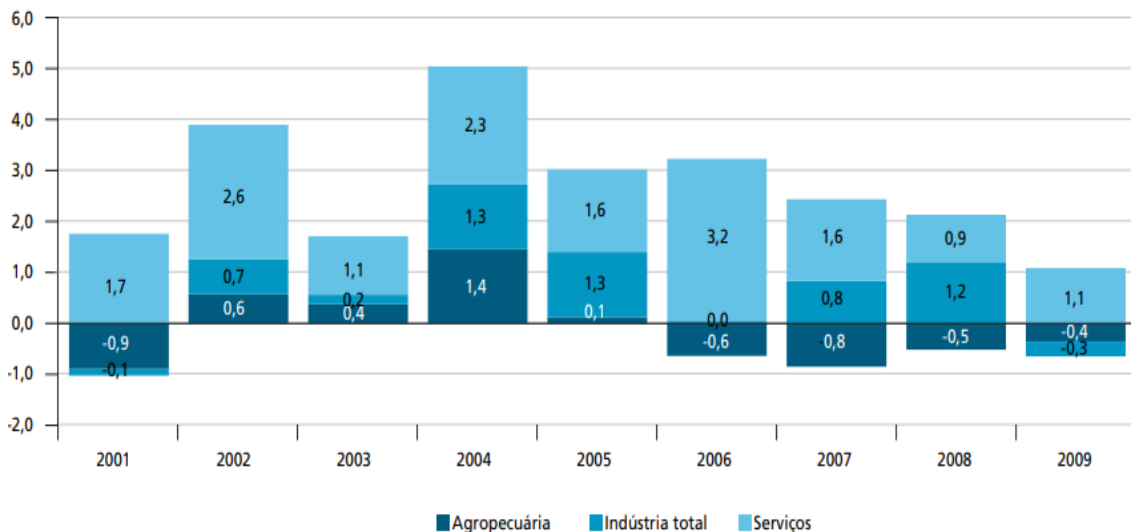
Novamente o cenário socioeconômico na vila de Paranapiacaba reflete as alterações da economia nacional. Em relação ao quadro econômico nacional e as políticas públicas de fomento praticadas na primeira década dos anos 2000, o Brasil passava por uma nova alternância na estrutura econômica do setor secundário para o setor terciário.

Na série de 2001 a 2009, o setor de serviços despontava na relação entre produtividade e valor agregado (VA) ao PIB nacional em relação a indústria e a agropecuária conforme representado no Gráfico 1.

Gráfico 1 - Contribuição para o crescimento agregado

Fonte: Radar IPEA nº28

Nesse período o Brasil inseriu cerca de 17,5 milhões de trabalhadores, tendo no setor terciário a maior relação positiva de emprego e renda conforme reflexo da política econômica nacional conforme explicitado no gráfico 2.

Gráfico 2 - Contribuição da taxa de ocupação por setor

Fonte: Radar IPEA nº28.

Em consonância com o desempenho econômico e o crescimento do setor de serviços, a prefeitura, agora munida dos estudos e debates que resultaram no tombamento nas três esferas (federal, estadual e municipal), poderia iniciar o planejamento para o distrito de Paranapiacaba. A convergência entre o cenário nacional e o quadro local levou a prefeitura a adotar um modelo de gestão descentralizado de participação cidadã, concatenando políticas de desenvolvimento

urbano, econômico e social, com a conservação ambiental e gestão do patrimônio cultural.

Dessa forma, a gestão municipal teve como grande objetivo criar condições para que o distrito se tornasse um polo de atratividade turística, tendo os moradores como protagonistas, valendo-se do conceito de turismo de base comunitária, ou TBC (MORETTO, 2005; FIGUEIREDO, 2010). O turismo de base comunitária não é um segmento do mercado turístico, mas sim uma estratégia de atuação com foco nos recursos locais, sejam eles culturais, naturais ou de infraestrutura de uma determinada região, tendo por premissa a singularidade do lugar como capital social e turístico, colocando a comunidade local no protagonismo na cadeia de atores desse modelo produtivo (FABRINO, 2016; MIELKE, 2013; COSTA 2013).

5.1.2 Quadro Administrativo

A localização estratégica da vila em prol da operação ferroviária do planalto ao litoral não traz os mesmos benefícios e facilidades para a gestão pública de seu território. O distrito de Paranapiacaba, agora pertencente à administração municipal, fica a 40 quilômetros de distância da sede da Prefeitura Municipal de Santo André (PMSA). Para acessar a vila nesse momento, exclusivamente pelo modal rodoviário, era necessário transpor três outros municípios: Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra (MORETTO, 2005).

Ainda segundo Moretto Neto (2005), a inobservância da gestão pública por muitos anos gerou, além da degradação do patrimônio construído e natural na vila e seu entorno, a criação de núcleos de poder e lideranças paralelas movidas por interesses individuais, estipulando suas próprias regras. Somado ao êxodo da população ferroviária iniciada com o fim da concessão à SPR em 1946, fez com que o plano de gestão comunitária traçado pela PMSA, coordenado através da criação da subprefeitura de Paranapiacaba inaugurada em janeiro de 2001 para tratar de assuntos pertinentes à gestão da vila, assim como auxiliar na implementação e monitoramento das políticas públicas, encontrasse resistências dos moradores locais (FERREIRA, 1990; MORETTO 2005; FIGUEIREDO, 2014).

Imagem 1 - Organograma da Subprefeitura de Paranapiacaba (2001)



Fonte: PMSA, 2008 Elaborado por FIGUEIREDO, 2014

Moradores agora, parte vindo de outros municípios sem nenhuma ligação com a ferrovia e receosos em serem retirados das residências ocupadas, parte antigos operários e lideranças locais temendo perder a posição de privilégio adquirida durante os anos de ausência do poder público (FIGUEIREDO 2011, MORETTO 2005).

5.1.3 Quadro Ambiental

No momento em que a prefeitura de Santo André adquiriu a vila de Paranapiacaba e seu entorno, o ambiente natural, com uma extensão aproximada de 762 hectares remanescentes de Mata Atlântica, estava em estado avançado de degradação, com perda da cobertura vegetal, constantes deslizamentos de terra e desmatamento em estágio avançado. Isso ocorreu devido à emissão de poluentes diretos oriundos da instalação do polo petroquímico no município de Cubatão, instalado na década de 1950. As escarpas da serra do mar paulista, incluindo Paranapiacaba, serviam como barreira física, culminando na precipitação ácida e partículas de substâncias químicas nocivas ao bioma (VIVEIROS, 2004; FERREIRA 1990).

A degradação ambiental também se deu por meio antrópico direto. Parte da flora foi desmatada ainda pelos ingleses na construção da vila, visto que a madeira retirada da mata que circundava o perímetro da vila era o principal insumo primário para a construção tanto da vila quanto da ferrovia.

Após o encerramento da concessão da SPR e gestão federal da vila e seu entorno por meio da administração da RFFSA e anos em condição de abandono que o sucederam, a vila passou a atrair visitantes do perfil aloctêntrico. A falta de

infraestrutura básica e turística, ou qualquer base informativa ou gestão de visitantes, acarretou no avanço da degradação ambiental e depredação, com pichações em rochas e árvores, trilhas, clareiras e fogueiras irregulares, e acúmulo de lixo. (MORETTO, 2005; CRUZ, 2013).

As ações pró Paranapiacaba iniciadas em meados da década de 1980, intervenções do poder público e sociedade civil organizada como o processo de tombamento da Serra do Mar estabelecido pelo Condephaat, relatórios do Instituto de Botânica de São Paulo e Movimento Ecológico do ABC, assim como estudos e reivindicações a respeito da conservação da e preservação de áreas sensíveis do distrito a partir da Sociedade de Preservação e Resgate de Paranapiacaba, Movimento de Defesa da Vida (MDV) e o Grupo de Estudos Ambientais da Serra do Mar (GESMAR), entre demais grupos e organizações, junto à publicidade dos atos e denúncias da mídia local e regional foram um importante marco para retardar a degradação ambiental, mas sem um plano integrado de conservação e desenvolvimento sustentável não foram capazes de cessar ou reverter o cenário (CRUZ, 2013; FERREIRA 1990).

5.1.4 Quadro Estrutural e Arquitetônico

O quadro de degradação ambiental e aumento da poluição do ar, culminando em chuvas ácidas, também trouxe prejuízos ao patrimônio construído pela SPR e seus trabalhadores, posteriormente herdado pela gestão pública após o fim da concessão à empresa britânica.

Somado aos anos de inobservância da RFFSA após o fim da concessão da vila, seu entorno e sistema ferroviário aos ingleses, e a perda constante de sua população e seu sistema econômico como citado na seção anterior, fizeram com que o patrimônio arquitetônico, tecnológico e imaterial, agora adquiridos pela prefeitura de Santo André estivesse em sua maior parte em estado avançado de deterioração (CRUZ, 2013; MORETTO, 2005).

Os diferentes movimentos e ações em prol da conservação de Paranapiacaba como patrimônio da humanidade iniciados na década de 1980, naquele momento em busca de formatos e projetos que pudessem de forma integrada propor uma solução sustentável para conservação da vila e sua população restante através de estudos complexos e simpósios, tinham ao menos um consenso: o plano de conservação e

revitalização da vila deveria incluir de forma integrada os núcleos urbanos, o patrimônio construído, o sistema ferroviário e a área ambiental de seu entorno (CRUZ, 2013; FIGUEIREDO, 2014; FERREIRA 1990).

As organizações civis que buscavam a conservação de Paranapiacaba em associação com órgãos públicos e privados, junto à colaboração dos veículos de mídia, conseguiram importantes avanços na revitalização e conservação de parte do patrimônio material da vila, principalmente quanto às construções depredadas em via eminente de ruírem (CRUZ, 2013; FERREIRA 1990).

A partir do aporte financeiro do “Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário” (PRESERVE), criado na década de 1980 vinculado ao ministério dos transportes, a RFFSA promoveu a recuperação do sistema funicular entre o 4º e 5º patamar, e realizou obras de restauração ao Castelinho, construção de tipologia singular onde o engenheiro chefe comandava toda a vila ferroviária, alterando sua funcionalidade para “Centro de Preservação Histórica de Paranapiacaba”, atual museu “Castelinho”.

A década de 1980 traz significativos avanços para retardar a degradação da vila e seu entorno. Os processos de tombamento no início da década de 1980, as ações e organizações pró Paranapiacaba iniciadas no mesmo período, foram ponto de partida para revitalização do distrito centenário, mas a falta de um planejamento estratégico, atuante e monitorado manteve a degradação do patrimônio material da vila ao longo da década de 1990, seja por ação antrópica ou natural (CRUZ, 2013; FIGUEIREDO, 2014).

5.1.5 Quadro Socioeconômico

Ao final da década de 1990, a prefeitura de Santo André firmou um consórcio com a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo (FAU-USP), contratando um estudo capaz de mensurar as condições socioeconômicas, estruturais e ambientais no distrito, com destaque para a vila ferroviária, núcleo urbano de maior densidade demográfica, e produzir o “Plano de Desenvolvimento Sustentável de Paranapiacaba”, elaborado pelo “Laboratório de Urbanismo da Metrópole (LUME) (FIGUEIREDO, 2014).

Refletindo o êxodo populacional após o fim da concessão e funcionamento da ferrovia gerenciado pela SPR, a política de inobservância do poder público a partir da

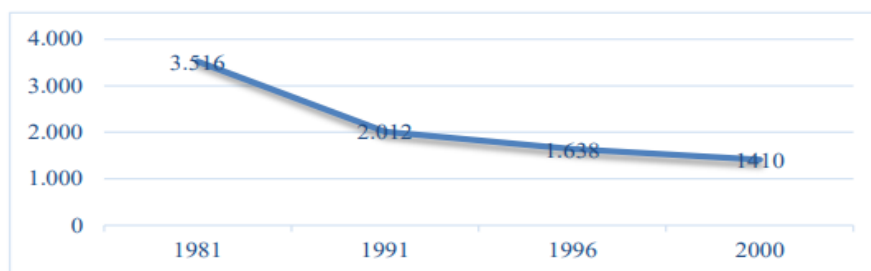
administração da RFFSA, e a ocupação e habitação desordenada das casas em situação de abandono, a pesquisa identificou que 50% residiam na vila há menos de 10 anos, e 40% há menos de 3 anos, e apenas 35% dos moradores tinham algum vínculo com a ferrovia, seja como ex-ferrovia ou familiar (FAU-USP. LUME 1999).

A pesquisa também destacou que 26% foram motivados a se mudar para vila em função do baixo aluguel ou por falta de moradia. Com relação à arrecadação, a pesquisa apontou que 80,85% dos entrevistados pagavam aluguel e 19,15% estavam inadimplentes. Da amostra de domicílios pesquisados, cerca de 80% disseram pagar aluguel à RFFSA, em uma faixa de entre 50 e 300 reais; 20% dos entrevistados informaram que pagavam aluguéis a pessoas particulares ou não informaram o destinatário da arrecadação.

A taxa de desemprego apontada pela pesquisa à época era de aproximadamente 60% da população. Dos 40% que afirmaram trabalhar, 30% trabalhavam em outro município utilizando a residência na vila como “Cidade Dormitório”, e 10% informaram trabalhar e residir em Paranapiacaba.

Outro dado de destaque é a redução contínua e significativa da população ao longo dos anos. Segundo os dados censitários fornecidos pelo IBGE, a diminuição de habitantes na vila de Paranapiacaba foi superior a 2.000 habitantes em 19 anos.

Imagem 2 – População de Paranapiacaba (1981 – 2000)



Fonte: IBGE, Censos 1980, 1991 e 2000.

Elaborado por Arthur Rodrigo. in PARANAPIACABA, 2017. Pág. 31

5.2 O Plano Patrimônio

No início dos anos 2000, a prefeitura de Santo André oficializou a compra da vila junto à RFFSA, incluindo todos os recursos materiais, o patrimônio ferroviário, tecnológico e arquitetônico deixado pela administração dos ingleses, bem como a

administração do perímetro do distrito (CRUZ, 2013). Conforme descrito ao longo deste trabalho, as condições de conservação do patrimônio material e natural, assim como os aspectos demográficos, socioeconômicos e administrativos no distrito, eram de avançada degradação.

Em posse das premissas e estudos elaborados a partir da década de 1980, a PMSA contratou a consultoria Marketing Systems para elaborar um plano integrado capaz de desenvolver a vocação turística do distrito, já mencionada, e estabelecer diretrizes que possibilitassem a restauração e conservação do patrimônio adquirido, bem como o desenvolvimento socioeconômico, denominado "Plano Patrimônio: converter a história em futuro" (CRUZ, 2013).

O planejamento estratégico, o levantamento dos recursos e potencialidades, juntamente com as diretrizes integradas de curto, médio e longo prazo do plano, indicaram o direcionamento para a retomada do desenvolvimento econômico do distrito, tendo o turismo sustentável de apelo cultural e ecológico como os principais vetores do novo ciclo econômico (MORETTO, 2005; FIGUEIREDO 2014).

Para executar, monitorar e adequar um planejamento amplo e singular, era necessária uma nova estrutura administrativa, eficiente e capaz de implementar o planejamento complexo, integrando uma população local desconfiada, desalentada e sem o senso de identidade e pertencimento que vigoraram ao longo da administração da SPR.

A primeira ação administrativa foi a criação de uma governança local com a finalidade de gerenciar as questões inerentes ao distrito e aproximar o morador, empreendedores e investidores com a criação da Subprefeitura de Paranapiacaba e Parque Andreense em 2001 (MORETTO, 2005).

Conforme explica Moretto (2005), o "Plano Patrimônio" foi desenvolvido em etapas e eixos estratégicos. O primeiro eixo tratava da informação e conscientização dos moradores a respeito das questões inerentes ao turismo, como alteração no modo de vida e conservação do patrimônio protegido.

Nessa etapa, foram criados os primeiros canais de comunicação para a integração da população aos novos rumos que o distrito tomava, como "O Bilhete", um informativo quinzenal fixado nos principais pontos de circulação, focado em comunicar as ações do poder público; a rádio comunitária "Fog FM", que, entre a programação musical, transmitia informativos sobre a gestão; o boletim mensal

"Paranapiacaba em Casa" (PEC); e um plantão para atendimento aos moradores. Nesta etapa, também foram criadas as primeiras peças gráficas para atração e inclusão de agências de turismo regionais e nacionais, apontando os serviços e melhorias que estavam sendo implementadas em uma ação de marketing conceitual.

O segundo eixo destaca a importância da participação e gestão comunitária da população. Para este fim, foram criadas ferramentas que possibilitassem a efetiva participação popular. Ainda no ano de 2001, foi criado o "Conselho de Representantes de Paranapiacaba e Parque Andreense", de composição paritária entre os representantes eleitos pela comunidade e integrantes do poder público, com força deliberativa se majoritária nas definições de políticas públicas e apresentação das demandas da comunidade.

O terceiro eixo estratégico era voltado para as políticas de desenvolvimento socioeconômico. Nessa etapa, o planejamento previa a retomada econômica do local a partir dos locais e da cadeia produtiva do turismo e sua capilaridade na criação e distribuição de renda.

A gestão pública criou programas de capacitação e qualificação profissional direcionados preferencialmente aos moradores locais, juntos a instituições públicas e privadas de ensino como a Secretaria de Educação, o Centro de Estudos Sindicais, o Sindicato de Empresas de Hospedagem e Alimentação (SEHAL), escolas técnicas e o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae). Foram fornecidos aos moradores cursos e palestras gratuitas em restauração em madeira, construção civil, empreendedorismo em serviços de alimentos e bebidas e monitor de turismo.

Como estratégia de recuperação econômica, do senso de pertencimento e permanência do morador, a prefeitura criou programas de empreendedorismo compatíveis com as restrições das edificações protegidas, nos quais os moradores pudessem atuar em suas próprias residências, gozando de 70% de isenção nos aluguéis aos participantes. Desse incentivo, surgiram programas como "Ateliês Residenciais", que possibilitava aos artesãos exporem e comercializarem artesanatos em suas casas; "Cama e Café", que possibilitava o serviço de hospedagem e café da manhã ao visitante; "Fog e Fogão", voltado ao serviço de alimentos e bebidas; "Entrepasto Cultural" e "Espaço Gastronômico", que eram espaços públicos cedidos

pela prefeitura para a comercialização de itens alimentícios e artesanato local ao turista.

Para a gestão dos novos negócios, a gestão pública apoiou a criação de um arranjo produtivo com a formação de cooperativas e associações. Dessa ação, surgiram organizações como a "Associação de Monitores Ambientais (AMA)", a Ecoverde e a Ciclotur.

Para o financiamento dos programas e gestão do patrimônio, a prefeitura criou o Fundo de Gestão do Patrimônio Histórico de Paranapiacaba (FUNGEPHAPA). Este fundo concentrava a arrecadação dos aluguéis, locação de espaços públicos e o uso comercial da imagem da vila e é gerido em conjunto com os moradores e empreendedores locais, mediante a indicação do Conselho de Representantes.

O quarto eixo diz respeito à gestão do Patrimônio Cultural, no primeiro momento focado na regularização dos imóveis e a possibilidade de utilização mista (comercial e residencial).

O quinto e último eixo do plano introduz as etapas sobre a adequação, restauração e criação de infraestrutura e produtos turísticos através do patrimônio edificado, natural e imaterial do distrito de Paranapiacaba. Através da cooperação de empresas privadas e novos fundos de investimento como o World Monument Found (WMF), foram restaurados e adequados ao uso turístico edificações do Patrimônio herdado como o Relógio da estação, principal símbolo da vila ferroviária restaurado em 2003 pela empresa MRS Logística, atual detentora da concessão da linha férrea Santos Jundiaí; o projeto museológico aplicado ao Museu Castelinho; o antigo Mercado; e o centro de memória, também conhecido como Casa Fox, ambos restaurados e adaptados no ano de 2003.

Até o ano de 2005, a prefeitura promoveu também a restauração e adequação do Clube União Lyra Serrano, que abriga uma exposição permanente sobre a vida cultural da vila ferroviária, e fornece espaço para eventos; a instauração do Posto de Atendimento ao Turista (PAT) e o Centro de Informações Turísticas (CIT); reforma dos banheiros públicos e áreas de estacionamento.

Nessa etapa, também foram criados produtos e serviços turísticos, destacando o calendário de eventos de Paranapiacaba, responsável pela atração do turista cultural, e a criação do Parque Municipal Nascentes de Paranapiacaba, principal produto ao visitante motivado pelo ecoturismo (MORETTO, 2005, págs. 55 - 73).

Visando a aferição dos resultados das ações integradas, no ano de 2005, a prefeitura efetuou uma nova pesquisa socioeconômica nos principais núcleos urbanos do distrito, tendo a pesquisa inicial de 1999 efetuada pelo LUME como parâmetro.

A execução do planejamento estratégico nos cinco primeiros anos, tendo o turismo como principal vetor de desenvolvimento, obteve resultados significativos. A taxa de desemprego foi reduzida de 61% em 1999 para 32,5% em 2005; a renda média anual teve um aumento de 78%; a receita declarada dos empreendimentos teve um aumento de aproximadamente 6.000%. Com os programas de incentivo à permanência do morador através da criação de emprego e renda provenientes da atividade turística, a pesquisa também registrou aumento na qualidade de vida, nos índices de escolaridade, saúde e segurança (MORETTO, 2005).

Com a criação do plano diretor do município de Santo André em 2004, que instituiu as diretrizes para gestão do território, a gestão pública se deparou com um novo problema. As diretrizes gerais aplicadas ao município de Santo André, inseridas na dinâmica metropolitana, não supriam as necessidades específicas da gestão do território do distrito recém adquirido, devido às suas diversas especificidades e restrições, como as áreas tombadas e unidades de conservação responsáveis por diferentes serviços ecossistêmicos. Distrito esse, que possuía seu principal núcleo urbano a 34,4 quilômetros de distância da sede da prefeitura, e que tinha sua população fragmentada e remanescente de uma gestão e contexto totalmente distinto (MORETTO, 2005; FIGUEIREDO 2014).

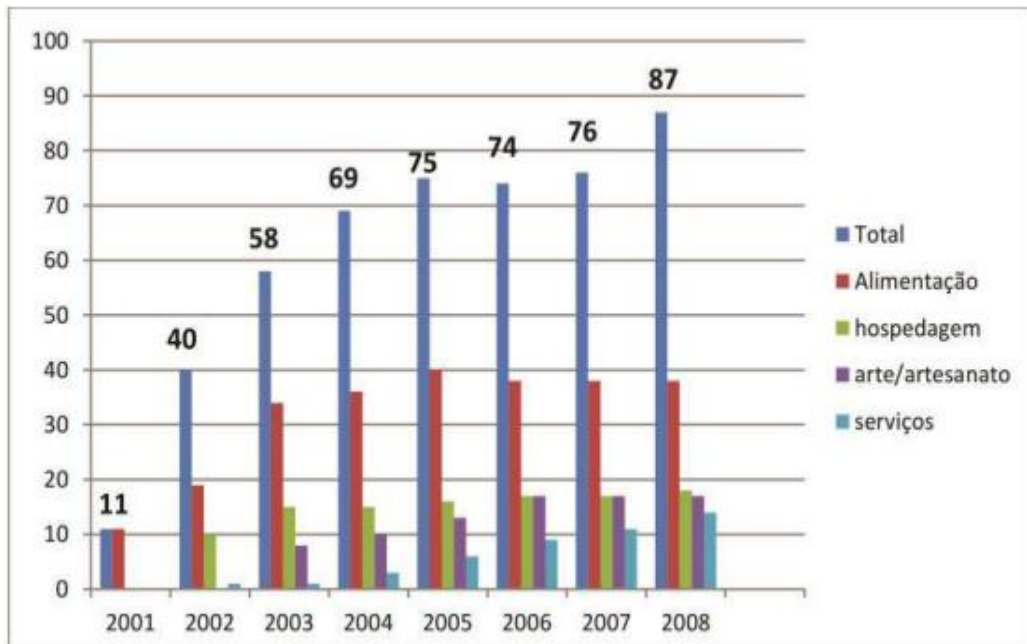
Diante dessa necessidade, foi elaborado o planejamento da "Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba (ZEIPP), instituída em 2007 pela lei ordinária nº 9018/07. Essa ferramenta urbanística teve como objetivos estabelecer as diretrizes do ordenamento urbano no distrito de Paranapiacaba, a preservação, gestão e desenvolvimento do território, considerando a singularidade estrutural, legal e sua dinâmica social (PMSA, 2007).

A ZEIPP, elaborada em conjunto com a PMSA e os conselhos de representantes de Paranapiacaba, trouxe um conjunto integrado de diretrizes inexistentes no tombamento, possibilitando a adequação do patrimônio e desenvolvimento urbano e econômico a partir de sua própria realidade, funcionando como o plano diretor de Paranapiacaba. Durante sua elaboração, foi decidido não incluir o PNMNP, visto que categorizado como unidade de conservação, está

submetido a legislações e órgãos nacionais e estaduais, aos quais seu plano de manejo, neste momento em estágio de conclusão, deveria se adequar (FIGUEIREDO, 2014).

No mesmo ano, a gestão pública reformulou o "Plano Patrimônio", originando o "Plano de Desenvolvimento Turístico Sustentável" (PDTUR), que forneceu as diretrizes para o plano de negócio da Vila a partir dos atrativos consolidados e potenciais, posicionando Paranapiacaba no mercado turístico, deliberando as prioridades, ações necessárias e segmentos a serem desenvolvidos ou explorados mediante uma infraestrutura já instalada a partir das primeiras ações.

Até o ano de 2008, o município contava com 87 empreendimentos diretamente ligados à cadeia produtiva do turismo, uma estrutura praticamente inexistente no momento da aquisição da vila (PMSA, 2008; FIGUEIREDO, 2014).

Gráfico 3 - Empreendimentos Turísticos em Paranapiacaba

Fonte: PMSA 2007, 2008. Elaborado por FIGUEIREDO, 2014. in. **Da Tutela dos Monumentos à Gestão Sustentável das Paisagens Culturais Complexas** pág. 305.

As conquistas e políticas públicas, sociais e de turismo construídas ao longo dos anos, com participação ativa da população local, permitiram que a prefeitura executasse a fase de consolidação de Paranapiacaba como destino turístico. Entre os anos de 2007 e 2009, diversas edificações foram restauradas e adaptadas para uso turístico e da população, inclusive utilizando mão de obra local a partir dos cursos fornecidos na etapa anterior. Nesse período, foram criadas novas estruturas de recepção e apoio aos visitantes a partir da requalificação das edificações existentes, instalação de banheiros públicos, sinalização turística, posto militar e de bombeiros, reformulação do sistema de saneamento básico, entre outras estruturas necessárias para a contínua melhora da qualidade de vida dos moradores e absorção dos impactos negativos causados pelo aumento de fluxo de pessoas, que em determinados períodos superavam em 100% o número de habitantes, principalmente devido à alta atratividade dos eventos (FIGUEIREDO, 2014; CRUZ, 2013).

O financiamento da revitalização do distrito de Paranapiacaba foi efetuado através do orçamento participativo e captação de recursos de instituições públicas e privadas aos fundos específicos criados para gestão e desenvolvimento do distrito (FIGUEIREDO, 2014; CRUZ, 2013).

Nesse momento, também foram definidas as prioridades e diretrizes mercadológicas. Os investimentos iniciais foram voltados aos segmentos do Turismo Cultural, Turismo Ecológico e de eventos. O principal produto turístico cultural foi a criação do "Circuito Museológico" com base no conceito de "Ecomuseu" ou "Museu a céu Aberto" em 2007. No mesmo ano, o projeto foi premiado no "Concurso de Modernização de Museus" viabilizado pelo IPHAN (FIGUEIREDO, 2014).

Para o principal produto ecoturístico ofertado pelo distrito, o Parque Natural Nascentes, criado em 2003 e instituído através da lei municipal 14.937/03, foi investido cerca de 400 mil reais em infraestrutura para visitação. O plano de manejo, iniciado em 2004, foi adequado aos parâmetros definidos pelo Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC) em 2008 e publicado em sua versão final em 2012 (PMSA, 2012; FIGUEIREDO, 2014).

Em paralelo, a gestão pública manteve os programas de suporte ao empreendedor e qualificação profissional, a fim de absorver a crescente demanda turística e suas necessidades. Em parceria com o Instituto Florestal e UNESCO, a gestão municipal promoveu programas de qualificação profissional para o "Ecomercado", como o Agente Jovem e o "Programa de Jovens da Reserva da Biosfera", direcionado à capacitação e formação de jovens até 22 anos para atuarem como monitores ambientais, guias de ecoturismo e manejo florestal. Até 2008, mais de 93 mil visitantes tinham visitado com motivação de lazer ou pedagógica, através das trilhas ecológicas guiadas por monitores locais. Também foi criado o "Programa de Qualificação dos Serviços Turísticos" (PQST), que tinha por premissa o auxílio contínuo aos novos empreendimentos e empreendedores autônomos (FIGUEIREDO, 2014).

Visando não inviabilizar o acesso da população local, a subprefeitura instituiu o projeto "Amigos do Parque", com emissão de carteirinhas de acesso gratuito a pessoas de baixa renda e escolas públicas municipais (FIGUEIREDO, 2014).

Em 2008, foi firmada a cooperação entre a Secretaria de Transportes, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), MRS logística e a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), para a criação e implementação do projeto que traria de volta o trem à vila ferroviária, inoperante desde 2002, o Trem Expresso Turístico. O trecho Luz - Paranapiacaba começou a operar em 2010 (FIGUEIREDO, 2014).

A terceira fase do plano compreendia a adequação dos empreendimentos às legislações vigentes, etapa não concluída em função da alteração da gestão pública no ano de 2009. Conforme aponta Figueiredo (2014), a nova gestão municipal sob o comando do prefeito Aidan Ravin (PTB), não detinha em seu rol de prioridades a continuação dos projetos dedicados à revitalização e desenvolvimento de Paranapiacaba. Ao longo da nova gestão, todos os programas de apoio e desenvolvimento turístico geridos pela prefeitura foram encerrados, restando apenas os programas que não dependiam da gestão ou recursos municipais, como cursos de monitoria ambiental fornecidos pela UNESCO e o Instituto Florestal. A participação cidadã na construção e execução de todo o projeto foi extinta com o encerramento de todos os conselhos participativos, incluindo o conselho deliberativo do FUNGEPHAPA. As políticas públicas de fixação e desenvolvimento socioeconômico foram descontinuadas, e a retomada da revitalização do patrimônio em Paranapiacaba novamente se reverteu em degradação. A subprefeitura criada em 2001, visando a gestão descentralizada, atuante e próxima aos moradores, foi extinta, e os respectivos diretórios direcionados à tratativa de Paranapiacaba parte foi extinta, parte distribuída às secretarias na sede do município de Santo André.

No pleito eleitoral de 2012, a indisposição com a nova gestão foi afirmada, e a nova gestão eleita sob o comando do prefeito Carlos Grana (PT), foi composta por integrantes da gestão 2000 a 2009 que possuíam em seu plano de governo a retomada das políticas implementadas em Paranapiacaba. Ao longo da gestão, programas de incentivo e desenvolvimentos são retomados paulatinamente, como a retomada dos conselhos de representante de Paranapiacaba, do restauro do patrimônio edificado, da fiscalização ambiental e programas de incentivo aos empreendedores locais (FIGUEIREDO, 2014).

De 2014 até a gestão atual, ocorreram mais duas alterações de gestão municipal com visões distintas sobre o futuro de Paranapiacaba. Cabe ressaltar a importância do planejamento participativo e sólido operado a partir do turismo. O Turismo de Base Comunitária, conforme indica sua etimologia, tem por alicerce a gestão da atividade econômica com base na comunidade local. Mesmo com a importância e influência do poder público na gestão municipal, as bases comunitárias consolidadas na aplicação do TBC permitiram a resistência e autogestão dos moradores, que mantiveram a autonomia sobre seu lugar mesmo com os prejuízos

advindos da alternância de poder e diferentes visões de desenvolvimento socioeconômico (FABRINO, 2016).

Em dezembro de 2016, ao final da gestão do prefeito Carlos Grana e início da gestão do prefeito Paulo Serra (PSDB), o plano diretor foi alterado para permitir empreendimentos logísticos na zona definida como Zona Turística de Paranapiacaba. “Coincidentemente”, no mesmo período em que uma grande proprietária de terras no bairro Campo Grande deu início ao processo de regularização para a instalação de um centro logístico conhecido também como "Porto Seco" em uma área de 468 hectares às portas da vila de Paranapiacaba. O projeto que prevê alto impacto e intervenção no distrito gerou protestos das bases comunitárias e novos movimentos Pró Paranapiacaba, como o "SOS Paranapiacaba" e o "Movimento de Defesa da Vida" (MDV), ativo desde a década de 1980. A aderência do projeto ao distrito de Paranapiacaba, considerando os aspectos ambientais, paisagísticos, legais, socioeconômicos e turísticos, será o objeto do estudo e apresentado nos próximos capítulos.

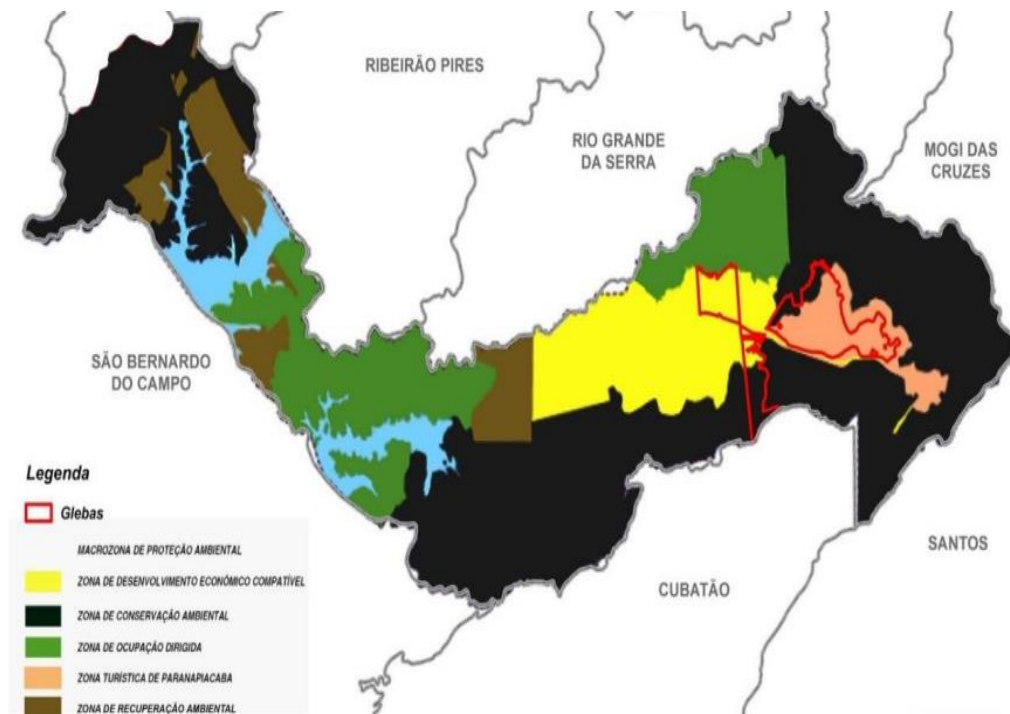
6. Discussão e Resultados

6.1 O Projeto Centro Logístico Campo Grande (CLCG)

Apesar de denominado Centro Logístico, o empreendimento consiste na construção de um condomínio que terá como principal função abrigar atividades relacionadas ao armazenamento e redistribuição de cargas, utilizando como meios de transporte as rodovias estaduais adjacentes à propriedade. A área onde será implantado o empreendimento possui três glebas que totalizam 468 hectares, localizadas no bairro Campo Grande, no distrito de Paranapiacaba em Santo André, a 4,6 quilômetros da entrada da vila ferroviária (CPEA, 2017). O projeto baseia sua viabilidade econômica na especulação imobiliária, contando com o interesse de empresas de transportes e armazenagem de cargas em se estabelecer nas áreas demarcadas do condomínio como base de operações, manuseio e redistribuição de cargas. Embora o projeto cite a ferrovia como possibilidade de integração posterior, o empreendimento se ancora no transporte rodoviário, projetando até 1.176 entradas e saídas de caminhão diariamente, no cenário de ocupação total projetado para 25 anos após o início das obras (CPEA, 2017).

Conforme disposto na lei de zoneamento do município de Santo André (Lei nº 9.924/2016) e o relatório de impacto ambiental (EIA-RIMA), o empreendimento abarca 5 áreas integradas que compõem o distrito: a Zona de Desenvolvimento Econômico Compatível (ZDEC), o Setor de Ocupação Turística (SOT), a Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba (ZEIPP), a Zona Turística de Paranapiacaba (ZTP) e a Zona de Conservação Ambiental (ZCA).

Mapa 2 - Mapa de intervenção de acordo com o zoneamento na macrozona de proteção ambiental do estado de Santo André.



Fonte: EIA/RIMA (CPEA,2017)

6.2 Aspecto Natural e Paisagístico

De acordo com o estudo e relatório de impactos ambientais do CLCG (EIA/RIMA), a área das glebas está inserida na Área de Proteção e Recuperação de Mananciais da Bacia Hidrográfica do Reservatório Billings (APRM da Billings), na Zona de Amortecimento e Conectividade da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo e Zona de Amortecimento do Parque Estadual Serra do Mar (PESM). As áreas diretamente afetadas (ADA), de influência direta (AID) e de influência indireta (AII) para construção da estrutura, edificação e conexão viária do

6.2.1 Conflitos socioambientais e paisagísticos

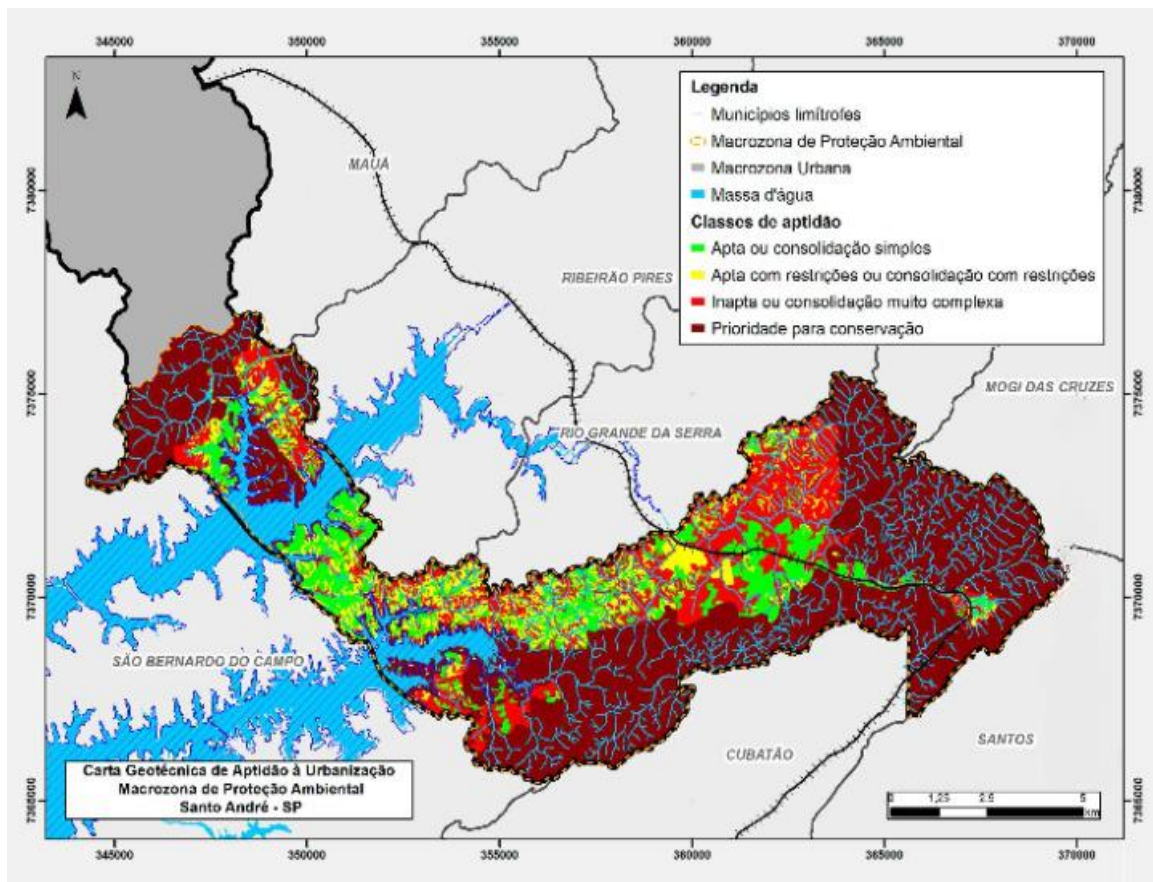
Com base na lei de zoneamento do município de Santo André (Lei nº 9.924/2016), e a lei ordinária nº 9.018/2007, que estabelece as diretrizes de ocupação do solo e conservação da paisagem cultural de Paranapiacaba foi criada a Carta Geotécnica de Aptidão a Urbanização (CGAU), dispositivo que compõem a lei federal 12.608/12, Política Nacional de Proteção e Defesa Civil (PNPDEC).

O bairro Campo Grande, onde se pretende instalar o núcleo do empreendimento é descrito na CGAU como áreas inaptas à urbanização ou consolidação muito complexa: “Áreas onde é desaconselhável a urbanização e implantação de edificações para uso permanente. Apresentam alta suscetibilidade e históricos de ocorrências de processos geodinâmicos, geotécnicos e hidrológicos. As edificações existentes devem ser, quando possível, objeto de reassentamento”. Devem ser priorizadas alternativas de uso que levem à conservação ou recomposição da vegetação. (PARANAPIACABA, 2019 pág. 57)

A fragmentação ambiental prevista pelo empreendimento tem consequência direta na alteração da paisagem predominantemente natural em fase de regeneração vegetal, devido à sua exploração como matéria-prima e fonte primária de recursos para a construção e desenvolvimento da ferrovia e da vila operária, somada à influência da degradação ambiental oriunda da instalação do polo petroquímico no município de Cubatão conforme descrito anteriormente, e à alteração na dinâmica ecossistêmica da região. De acordo com o Atlas dos remanescentes da Mata Atlântica, este é o bioma florestal mais ameaçado atualmente no Brasil. Apenas 12,4% restam da floresta original sendo 80% localizado em área privada, como é o caso do objeto desse estudo (SOS Mata Atlântica, 2021).

O recorte no bioma previsto para o empreendimento ocorre entre as 2 unidades de conservação integral existentes em Paranapiacaba, o PNMNP e a RBASP, que junto à Zona de Amortecimento do PESM formam um corredor ecológico e somam 736 hectares de cobertura vegetal (Instituto Florestal, 2017; CPEA, 2017).

Mapa 4 - Carta Geotécnica de Aptidão a Urbanização na Macrozona de Proteção Ambiental de Santo André



Fonte: UFABC, 2016

A área de estudo também se destaca pelos serviços ecossistêmicos fornecidos local e regionalmente (PARANAPIACABA, 2019, págs. 61-63). Os serviços ecossistêmicos são definidos como serviços de suporte à vida e bem-estar, serviços de provisão, serviços reguladores e culturais. Os serviços de suporte à vida estão relacionados com a formação do solo, processos de fotossíntese e reciclagem de nutrientes. Os serviços de provisão incluem a disponibilidade de alimentos, matéria-prima, água e recursos medicinais. Já os serviços de regulação estão relacionados com a capacidade do ecossistema em regular o clima, a qualidade do ar, sequestrar carbono, mitigar eventos extremos, tratar águas residuais, preservar a fertilidade do solo, garantir a polinização e promover o controle biológico (VEAZZI, 2015).

Nesse cenário, a região de Paranapiacaba é destacada como expressiva na provisão de água e recursos hídricos, componente da Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais da Bacia Hidrográfica do Reservatório Billings (APRM-B), visto que o PNMNP abriga e protege as nascentes do rio Pinheiros e rio Grande,

principais formadores da represa Billings. Além disso, todo o abastecimento da vila de Paranapiacaba é fornecido a partir da captação das nascentes e corpos hídricos do parque (PMSA 2008).

Vale lembrar a importância de Paranapiacaba e da represa Billings na crise hídrica que afetou a região metropolitana de São Paulo entre 2014 e 2015, providencial para suprir às demandas de demais regiões por meio da transferência de suas águas para outros sistemas, como o Guarapiranga e para o Alto Tietê (SABESP, 2015).

Ainda em relação às provisões, os remanescentes da mata atlântica que compõem o distrito fornecem à população recursos alimentares, como o fruto Cambuci, o que colocou a vila de Paranapiacaba como um dos destaques na rota gastronômica do Cambuci (FRANCO, 2016).

O estudo de impactos ambientais encomendado pelo CLCG também descreve impactos negativos aos fatores bióticos e abióticos da região. Além do impacto visual, a supressão vegetal de 91 hectares, assim como o canteiro de obras, remoção e alteração do solo e fragmentação do ambiente necessário para a instalação do empreendimento, prevê a extinção de habitat e mortalidade da fauna e flora, incluindo espécimes endêmicas classificados em diferentes graus de ameaça de extinção (EAI/RIMA, 2017, págs. 27-37).

Ainda sobre a aderência do CLCG à região na qual pretende se estabelecer e seus conflitos com o ambiente natural, o periódico 'Caminhos de Geografia', indexado ao programa de Pós-graduação da Universidade Federal de Uberlândia (UFU), propôs-se a analisar a qualidade do estudo de impacto ambiental apresentado pelo empreendimento considerando, entre outros critérios, sua densidade, clareza, análise dos impactos e propostas de monitoramento e mitigação dos impactos negativos. A partir de quatro métodos distintos para a avaliação de estudos ambientais, 'Lee e Colley Review Package' (Lee e Colley, 1992), o 'Environmental Impact Statement Review Package' (Glasson; Therivel; Chadwick, 2005), o 'Guia para Análise Técnica de Estudos de Impacto Ambiental' (Sánchez, 2013), e o 'Modelo contido na Avaliação da Qualidade de Estudos de Impacto Ambiental de Pequenas Centrais Hidrelétricas' Pinho (2007), o estudo aplicado resultou na indicação da inadequação em diferentes fatores e subfatores analisados e para uma baixa qualidade do EIA analisado de forma geral em ambas as metodologias (CAMINHOS DE GEOGRAFIA, Nº76, 2020).

O parecer da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB), agência responsável pela regularização e licenciamento para implementação de atividades danosas ao meio ambiente no estado, segue ao encontro do estudo realizado. Em abril de 2022, o órgão emitiu parecer técnico nº123/22/IE indeferindo o pedido de licença prévia para a instalação do CLCG. Entre os pontos mencionados, a equipe técnica da CETESB cita a falta de clareza sobre a definição e finalidade do objeto a ser licenciado, falta de estudos sobre a utilização e impacto no transporte ferroviário, falta de aderência do projeto ao sistema rodoviário, visto que o principal acesso se dá por rodovia de pista simples (SP-122), e incompatibilidade do objeto proposto com as áreas de proteção e conservação ambiental (Diário do Transporte, 2022; CETESB, 2022).

6.3 Aspecto Legal

A área onde se pretende a instalação do Centro Logístico Campo Grande corresponde a diferentes áreas de zoneamento descritas no plano diretor de Santo André instituído pela Lei Municipal nº 8.696/2004, na Zona de Desenvolvimento Econômico Compatível (ZDEC), na Zona Turística de Paranapiacaba (ZTP) e na Zona de Conservação Ambiental (ZCA). A ZDEC é descrita no plano diretor como 'área destinada a oferecer espaços para o desenvolvimento econômico local com as atividades econômicas de baixo impacto, compatíveis com as atividades de turismo ambiental, conservação dos mananciais e respeitando o princípio da sustentabilidade, as restrições da APRM-B'. Na ZTP, apenas são permitidas atividades de apoio ao turismo, que promovam o desenvolvimento de Paranapiacaba através da conservação de sua paisagem cultural. Já na ZCA, somente são permitidas atividades que garantam a conservação dos recursos naturais e a qualidade ambiental (PMSA, 2004).

Em 2016, o plano diretor foi alterado pela lei municipal (nº 9.924/2016), incluindo no artigo 260 a permissão para empreendimentos de logística na Zona Turística de Paranapiacaba, desde que atendidos os aspectos e exigências descritos na legislação (PMSA, 2016).

6.3.1 Conflitos legais

De acordo com a lei de zoneamento do município de Santo André (Lei Municipal nº 8.696/2004), a região onde se pretende instalar o CLCG, assim como as áreas limítrofes de impacto direto, estabelecem em suma a preservação dos recursos naturais e conservação das áreas naturais e inerentes à qualidade de vida da população local. Também transcorre sobre o desenvolvimento econômico de baixo impacto, considerando ainda a vocação da região para o turismo sustentável, determinando em linhas gerais a Zona Turística de Paranapiacaba (ZTP) e a Zona de Conservação Ambiental (ZCA), diretamente ligada ao turismo natural monitorado nas áreas de proteção convergente com a atividade do turismo sustentável através dos planos de manejo instituídos pela secretaria de meio ambiente e órgão gestor dos parques. São os casos da RBASP regulamentada pelo Decreto Estadual 24.714, de 07/02/1986, e o PNMNP, criado pelo decreto Municipal nº 14.937 de 05 de junho de 2003 e mencionado na área de impacto direto e indireto pelo estudo de impacto ambiental encomendado pelo CLCG (PMSA, 2022; EIA/RIMA, 2017).

Nesse contexto, o empreendimento que prevê uma grande intervenção em áreas destinadas à proteção e conservação dos recursos naturais e provisões diretamente ligadas à qualidade da vida da população local e regional, se mostra conflitante com a lei de zoneamento municipal, que tem o propósito de promover a gestão participativa da região e evitar a aprovação de atividades que não sejam compatíveis com o desenvolvimento sustentável de Paranapiacaba, assegurando a preservação dos recursos naturais e do patrimônio histórico e cultural.

Dentro dos objetivos da preservação dos recursos naturais e áreas de proteção permanente de Paranapiacaba considerando as necessidades da população local inserida no contexto socioambiental, através do conceito de paisagem cultural, foi criada em 2007 a Lei nº 9018/2007 que regulamenta a Zona Especial de Interesse do Patrimônio de Paranapiacaba (ZEIPP). Atuando como plano diretor de Paranapiacaba, a ZEIPP com base na lei geral do uso do solo municipal, especifica e determina as diretrizes no distrito de Paranapiacaba para áreas de habitação, comércio e planejamento urbano, assim como legislação específica, órgão fiscalizador e penalidades. A ZEIPP foi uma importante política pública que permitiu a criação e desenvolvimento do Plano de Desenvolvimento Turístico Sustentável (PDTUR), que rege a atividade turística na vila de Paranapiacaba e seu entorno (FIGUEIREDO, 2014).

Diretamente oposto às diretrizes da ZEIPP que considera a paisagem cultural de Paranapiacaba e todos seus integrantes diretamente correlacionados, o projeto para o CLCG trata dos impactos socioculturais e econômicos de forma reducionista ao principal centro urbano, a Vila de Paranapiacaba (CAMPAGNARO, 2021; PARANAPIACABA, 2021, pág. 96). Tais conflitos encabeçaram a ação civil popular, nº 1014182-34.2018.8.26.0554, no ano de 2018 com apoio do Ministério Público do estado de São Paulo, Conselho Municipal de Gestão e Saneamento Ambiental de Santo André (Comugesan), sociedade civil organizada e acadêmicos, que solicitavam o embargo do processo de licenciamento ambiental com base em denúncias de improbidade administrativa e questionamentos sobre a lei nº 9.924/2016 que autorizou a instalação de empreendimento logístico no mesmo período em que a Campo Grande Empreendimentos e Participações Ltda apresentou o interesse na exploração das áreas de proteção. A ação também destaca que a alteração não contou com a comunicação e participação da população local diretamente interessada pelas alterações propostas pelo empreendimento, indo de encontro a todo o processo de gestão descentralizada e democrática instituída desde a compra da Vila de Paranapiacaba em 2002 pela prefeitura de Santo André, como descrito anteriormente.

6.4 Aspecto Socioeconômico

A vila de Paranapiacaba e seu entorno natural, inicialmente construídos e pensados em função da ferrovia tiveram o início de sua degradação em meados da década de 1940 com o fim da concessão da SPR, seguido da transferência das atividades ferroviárias para a gestão pública por meio da administração da RFFSA na década seguinte, isso alterou o foco do ferroviário para a ferrovia, causando o êxodo de parte da população e intensificando a degradação da vila e de seu entorno.

Somado ao longo período de inobservância do poder público federal, a alteração da política econômica no país e a falta de uma gestão próxima e efetiva sobre os rumos de Paranapiacaba formam o conjunto de fatores decisivos para o encerramento do primeiro ciclo socioeconômico de Paranapiacaba como vila ferroviária.

A partir da aquisição da vila e seu entorno pelo município de Santo André no início da década de 2000, junto ao reconhecimento e valorização da região como

patrimônio nacional, estadual e municipal, somados à gestão e administração descentralizadas para elaboração do planejamento e aplicação das políticas públicas que indicassem a nova direção de Paranapiacaba e sua nova composição populacional, resultou no novo caminho escolhido e na construção do segundo ciclo socioeconômico, a região turística de Paranapiacaba.

O turismo como atividade econômica, foi considerado adequado e aderente à região pela gestão pública e sua população, pois era capaz de agregar o patrimônio histórico-cultural, e conservar o patrimônio natural da região, conciliando o modo de vida e as provisões do ecossistema por meio de uma política integrada que maximizasse os impactos positivos para a população, com o mínimo impacto negativo necessário para o desenvolvimento da atividade. Atualmente, o turismo sustenta em grande parte a economia municipal, principalmente no distrito de Paranapiacaba (Revista Grifos, 2017).

O projeto CLCG, concentra em seu relatório de impactos ambientais (RIMA) na seção denominada “impactos socioeconômicos” as variáveis consideradas positivas com a implementação do empreendimento como geração de emprego e renda direta e indireta, aumento da arrecadação fiscal, aprimoramento de parte da estrutura rodoviária e ampliação da dinâmica econômica da região (EAI/RIMA, 2017, págs. 45-51).

O mesmo relatório prevê impactos negativos no modo e qualidade de vida da população local, na dinâmica econômica atualmente estabelecida, assim como nos patrimônios e atrativos turísticos.

6.4.1 Conflitos Socioeconômicos

Segundo o Sistema de Informações Geográficas Andreense (SIGA), a população atual da vila de Paranapiacaba, é de 980 pessoas. Já no bairro Campo Grande, limítrofe à vila e onde se pretende instalar um dos núcleos do empreendimento há apenas 132 moradores (SIGA, 2023).

De acordo com o plano apresentado pelo CLCG, a previsão de circulação de caminhões na rodovia de pista simples Deputado Adib Chammas (SP-122) que também é a principal via de acesso para ambos os bairros é superior a mil veículos diariamente, equivalente a mais de 100% de toda a população local destes bairros. O RIMA apresentado pelo empreendimento considera o aumento do fluxo de veículos

por si só um passivo ambiental, estrutural e social, com o aumento de incidentes de trânsito, poluição sonora e do ar. (RIMA, 2017)

Conforme estudo do IPEA, o custo econômico com acidentes de trânsito supera os 20 bilhões de reais anuais no país. Além disso, o microclima próprio de Paranapiacaba devido sua localização geográfica e bioma gera situações desfavoráveis para um alto fluxo de veículos devido à densa neblina e alto índice pluviométrico característico do distrito. A baixa visibilidade do condutor, é apontada como um dos principais fatores de acidentes de trânsito no Brasil. (LIMA,2015; IPEA 2016; COELHO, 2017).

Foto 5 - Rodovia Deputado Adib Chammas, Km 45.



Fonte: Acervo do autor, out. 2022

Até a produção deste trabalho, não consta o envio do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) à prefeitura de Santo André, documento obrigatório para construção de novos empreendimentos de impacto como central de cargas e terminal de transportes, conforme disposto na seção IV da Lei de Zoneamento do município de Santo André Nº 9924 de 21/12/2016.

O EIV tem por premissas:

- a) evitar desequilíbrios no crescimento das cidades;
- b) garantir condições mínimas de qualidade urbana; e
- c) zelar pela ordem urbanística e pelo uso socialmente justo e ambientalmente equilibrado dos espaços urbanos (EIV, 2016).

Contudo, a partir da divulgação e apresentação do projeto inicial e da solicitação da licença ambiental, bem como da repercussão nos veículos de mídia regional e nacional a população, estudantes e comerciantes da região passaram a

discutir os prováveis impactos do empreendimento para além da apresentação inicial contida no RIMA.

O entrevistado 1, morador da vila de Paranapiacaba, monitor e guia turístico local ao discorrer sobre como o centro logístico deve afetar seu modo de vida, relata que 40% de sua demanda, provém de escolas e demais instituições de ensino da região que realizam excursões periódicas de caráter didático e de lazer, tanto para as unidades de conservação quanto para o sítio histórico da vila.

“ Além da redução de turistas pelo aumento da sensação de insegurança, me preocupa um acidente entre o ônibus de excursão e um caminhão. O hospital geral mais próximo fica a mais de 30 quilômetros da vila. ”

Segundo a pesquisa de demanda turística de Santo André, o turismo em Paranapiacaba movimentava mais de 60 milhões de reais anualmente em receitas para o município (PMSA, 2020).

Além das questões diretamente relacionada aos impactos do empreendimento nas atividades econômicas e conseqüentemente no emprego e renda da população local, outros pontos inerentes ao plano de negócio apresentado e possíveis impactos negativos na sociedade foram aventados como o aumento no índice de assaltos, maior incidência no consumo e tráfico de drogas, alteração do conceito de lugar e identidade visual para moradores e visitantes, dano permanente ao patrimônio natural, arquitetônico e turístico do distrito. (PARANAPIACABA, 2021)

No ano de 2018, a partir de reuniões e discussões entre lideranças locais, moradores, estudantes e comerciantes da região, considerando os conhecimentos intrínsecos aos atores que construíram tanto a própria identidade no distrito quanto de Paranapiacaba, foi produzido um mapeamento destacando os principais pontos de impacto a partir da implementação do empreendimento segundo esses atores.

Mapa 5 - Impactos projetados na implantação do CLCG

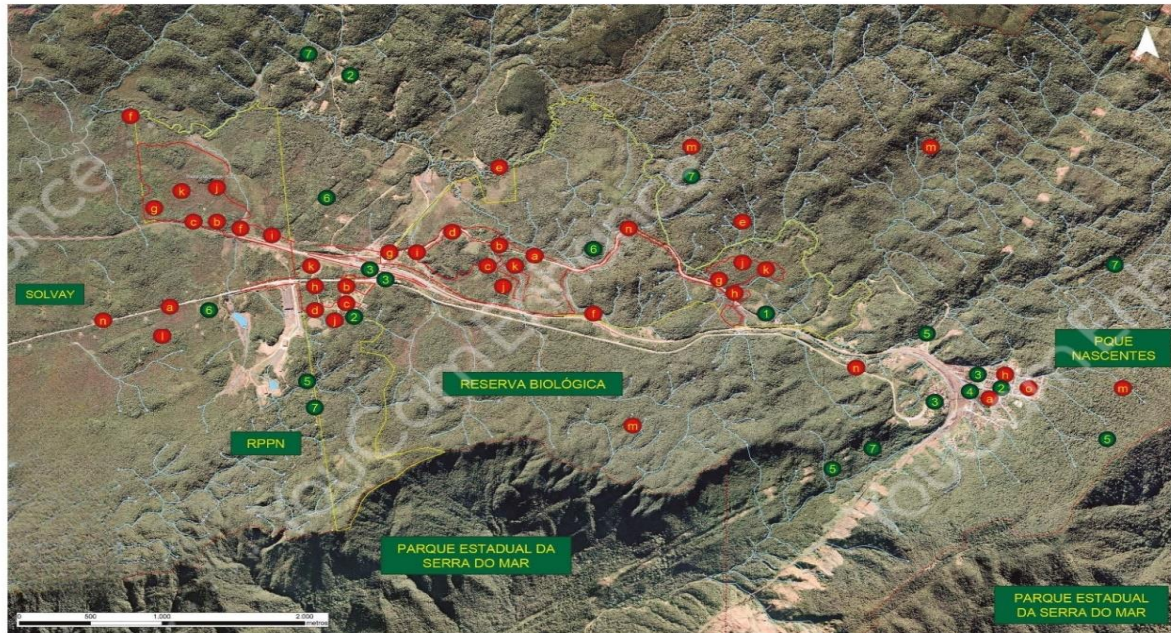
IMPACTOS DO EMPREENDIMENTO DESENVOLVIMENTO AMBIENTAL

a. ASSALTOS
b. INCIDÊNCIA DE PROSTITUIÇÃO E DROGAS
c. POLUIÇÃO SONORA
d. POLUIÇÃO LUMINOSA
e. PERDA DE ÁGUA
f. POLUIÇÃO DA ÁGUA
g. PERDA DA PISAGEM

h. TREPIDAÇÃO
i. ALAGAMENTO
j. POLUIÇÃO DO AR
k. VAZAMENTO DE ÓLEO
l. ATRAÇÃO DE NOVOS EMPREENDIMENTOS
m. PERDA DE BIODIVERSIDADE
n. ACIDENTES DE TRÂNSITO

o. PERDA DE RENDA GERADA PELO TURISMO
1. APIÁRIO
2. MORADIAS
3. PATRIMÔNIO CULTURAL / BENS TOMBADOS
4. DESTINO TURÍSTICO
5. CIRCUITO DE TRILHAS

6. POTENCIAL PARA AGROECOLOGIA
7. POTENCIAL PARA PESQUISA



Fonte: LabGris, UFABC. in PARANAPIACABA, 2021 pág. 97.

Nos quadros 1 e 2 a seguir, constam a síntese dos impactos previstos do CLCG ao meio natural, paisagístico e socioeconômico de Paranapiacaba.

Quadro 1 - Matriz de impacto e aderência do CLCG ao meio natural e paisagístico de Paranapiacaba

Fator	Impacto direto	Impacto indireto
Desmatamento	Área de 91ha (cerca de 90 campos de futebol)	<ul style="list-style-type: none"> • Piora na qualidade do ar; • Aumento de erosão • Assoreamento de corpos hídricos • Perda de elementos da flora, de habitat e de biodiversidade; • Alteração no microclima
Fragmentação ambiental	O recorte no bioma previsto para o empreendimento ocorre entre as 2 unidades de conservação (APP) existentes em Paranapiacaba, o PNMNP e a RBASP, que junto a Zona de Amortecimento do PESH formam um corredor ecológico e somam 736 hectares de cobertura vegetal.	<ul style="list-style-type: none"> • Destruição de habitat • Interrupção do corredor ecológico • Alteração da paisagem • Alteração na dinâmica ecológica
Fauna	A perda da vegetação nativa e alteração do solo implica diretamente no desaparecimento de habitat para a fauna local e migratória.	<ul style="list-style-type: none"> • Mortalidade de espécimes endêmicas • Extinção de espécie ameaçadas • Diminuição do fluxo genético
Segurança hídrica	O empreendimento prevê intervenção em áreas de mananciais, como a instalação de 5 travessias viárias sobre copos hídricos, 10 pontos de coleta de água pluvial para o processo de escoamento e perfuração de poços profundos para o sistema de captação de água e saneamento.	<ul style="list-style-type: none"> • Poluição da água • Redução da recarga dos aquíferos • Interrupção ou redução do fornecimento de água para Vila e regiões adjacentes
Alteração em áreas de proteção permanente (APP)	O CLCG prevê alterações diretas e indiretas em todas as etapas do projeto nas duas unidades de conservação de proteção integral limítrofes, a RBASP e o PNMNP. O empreendimento está inserido na APRM da Billings, em Zona de Amortecimento e Conectividade da RBCVSe Zona de Amortecimento do PESH. As áreas de preservação permanente têm como papel garantir o equilíbrio ecológico e, no caso das áreas existentes em Paranapiacaba, a proteção é fundamental para garantir a preservação dos mananciais, da biodiversidade e da paisagem. Portanto, a intervenção em áreas de APP trará consequências irreversíveis para a preservação da região.	<ul style="list-style-type: none"> • Redução e extinção do habitat para fauna terrestre, aquática, semiaquática e aviária. • Impermeabilização do solo; • Contaminação do solo e corpos hídricos; • Alteração da paisagem natural para antrópica; • Perda dos serviços ecossistêmicos para a população local e regional.

Fonte: Elaborado pelo autor, 2023.

Quadro 2 - Matriz de impacto e aderência do CLCG ao meio socioeconômico de Paranapiacaba

Fator	Impacto direto	Impacto indireto
Aumento do fluxo de veículos	O projeto prevê a circulação de mais 1.100 viagens de caminhões em todos os períodos do dia, na SP120 que liga a Vila Paranapiacaba em seu término por estrada de terra. O Aumento do fluxo de veículos junto as condições climáticas do local assinalam para o aumento de incidentes rodoviários.	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento de acidentes de trânsito; • Atropelamento de animais silvestres; • Sobre carga da via local; • Piora do estado de conservação das vias de acesso • Poluição Sonora • Poluição do ar
Interferência na principal atividade econômica	A lei que determina a Zona de interesse Turístico de Paranapiacaba (ZEIP), e plano diretor municipal evidenciaram a vocação para o turismo como principal atividade econômica no distrito. Atrativos e empreendimentos estão na zona de impacto direto do empreendimento.	<ul style="list-style-type: none"> • Redução do fluxo de turistas • Queda de receita e empregos • Alteração do conceito de lugar para moradores e visitantes • Dano ao patrimônio natural e cultural
Geração de emprego e renda	O empreendimento projeta a abertura de até 120 postos de trabalho (fixos e temporários) no funcionamento total do empreendimento previsto para 25 anos após o início das atividades. Não há estudo de impacto a vizinhança (EIV) ou qualquer outro dispositivo de detalhamento referente ao impacto na população de Paranapiacaba e seu entorno.	<ul style="list-style-type: none"> • Novos empreendimentos satélites • Aprimoramento da infraestrutura urbana • Aumento no índice de assaltos • Incidência de prostituição e drogas

Fonte: Elaborado pelo autor, 2023.

7. O Turismo em Paranapiacaba (Caracterização geral)

Atualmente, o distrito de Paranapiacaba com ênfase na vila ferroviária, única vila conservada em padrão inglês no país, é o principal atrativo turístico do Município de Santo André (PMSA, 2021)

Mediante toda a construção institucional, histórica e social apresentada anteriormente para o desenvolvimento do distrito a partir do turismo, na atualidade o distrito dispõem de meios institucionalizados e dispositivos de participação social e gestão da atividade turística como o Conselho Municipal de Turismo (COMTUR), de formação paritária composto por poder público, representantes da sociedade civil, e representantes da cadeia produtiva do turismo, assim como o Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio e Fórum de Moradores de Paranapiacaba e Parque Andreense

(PMSA, 2021). O distrito possui infraestrutura turística e de apoio adequados para recepção dos visitantes.

Mapa 6 - Mapa Turístico de Paranapiacaba



Fonte: PMSA 2023

7.1 Oferta

7.1.1 Infraestrutura urbana

A cidade de Santo André dispõe de equipamentos de Saúde, sendo 33 Unidades Básicas de Saúde, 04 Pronto Atendimentos Médico Emergencial, espalhados no território, 01 Posto do SAMU - Serviço de Atendimento Móvel de Urgência, 12 unidades básicas e 02 UTI Móveis a disposição dos munícipes e turistas, somando uma capacidade de atendimento emergencial de 2.000 habitantes por dia. (PMSA, 2016; IBGE, 2010).

A estrutura de transporte público conta com um terminal rodoviário TERSA - Terminal Rodoviário de Santo André, ligando a cidade ao interior, litoral e outros

estados brasileiros. Possui também o Terminal Urbano Prefeito Saladino e Vila Luzita, além do Terminal Metropolitano de Santo André, com ônibus municipais, intermunicipais e o trólebus. (PMSA, 2016; IBGE, 2010).

A cidade é cruzada pela linha D da CPTM, por meio da qual é possível acessar diversas localidades do Grande ABC e São Paulo, além da Estação do Tamanduateí e Brás, que dão acesso às linhas do metrô. Santo André possui também acesso a vias importantes como Rodoanel e as Rodovias Anchieta e Imigrantes e às marginais de São Paulo, pela Avenida do Estado (PMSA, 2016; IBGE, 2010).

Ainda dispõem de demais estruturas de apoio e segurança para população e visitantes como delegacias de polícia, guarda civil metropolitana, batalhão e unidades móveis da polícia militar posicionadas por todo território (PMSA, 2016).

7.1.2 Principais Atrativos Naturais

PARQUE NATURAL MUNICIPAL NASCENTES DE PARANAPIACABA (PNMNP)

De acordo com o Atlas do Parque Natural Nascentes de Paranapiacaba (2008), o PNMNP criado pelo Decreto Municipal nº 14.937 de 05 de junho de 2003, é categorizado como Unidade de Conservação municipal (UC), de proteção integral. Com uma extensão territorial de 400 hectares, o parque resguarda um importante remanescente de Mata Atlântica no entorno da histórica Vila Ferroviária de Paranapiacaba.

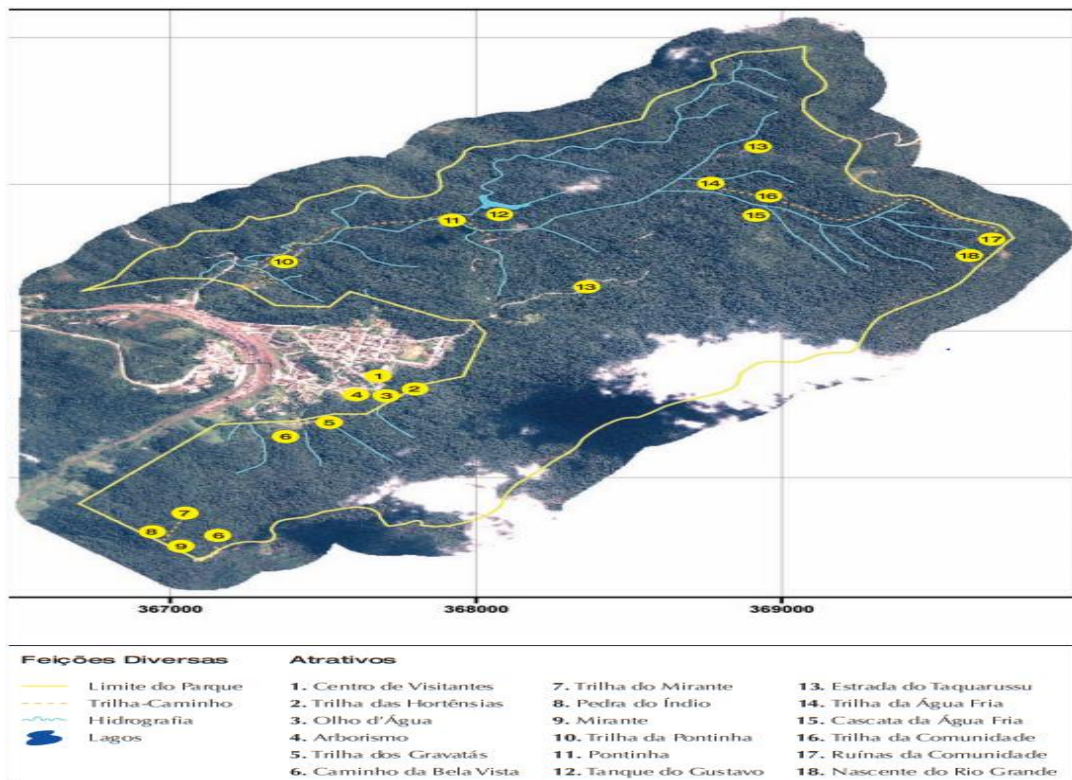
Tem como principais objetivos proteger a paisagem natural, as nascentes formadoras do Rio Grande que por sua vez é um dos principais formadores da represa Billings, preservar os remanescentes de vegetação nativa, proteger espécies da fauna, incluindo as raras e ameaçadas de extinção, recuperar ecossistemas degradados, possibilitar a pesquisa científica voltada à conservação dos recursos naturais, proteger sítios históricos e culturais para pesquisa e visitação, propiciar atividades de educação e interpretação ambiental, possibilitar a recreação em contato com a natureza e o turismo ecológico, promover o desenvolvimento comunitário local, compor a paisagem cultural do patrimônio histórico, cultural e turístico de Paranapiacaba (Atlas do PNMNP, 2008).

A Unidade de Conservação localiza-se ao redor de outras duas UCs, a Reserva Biológica do Alto da Serra de Paranapiacaba e o Parque Estadual da Serra do Mar,

contribuindo para a formação de um extenso corredor ecológico voltado à preservação e sustentabilidade da Mata Atlântica.

Contempla atrativos voltados ao perfil do ecoturista, possui infraestrutura e serviços que possibilitam a permanência e experiência completa do turista como centro de visitantes, alimentos e bebidas, guias, monitores e roteiros para todos os atrativos abertos ao público, minimizando o impacto ambiental negativo da atividade turística por meio da execução do plano de manejo. Conforme a revisão do plano diretor de turismo de Santo André (2020), o parque possui uma média anual superior a 17 mil visitantes. (PMSA, 2020)

Mapa 7 - Extensão e Atrativos do PNMNP



Fonte: Atlas do PNMNP, 2008

RESERVA BIOLÓGICA ALTO DA SERRA DE PARAPIACABA

Considerada a primeira Estação Biológica da América do Sul, fundada na primeira década de 1990 pelo médico e pesquisador alemão Hermann Friederich Albrecht von Ihering, a REBIO Alto da Serra de Parapiacaba destaca sua importância histórica, cultural e ambiental, através da preservação da biota, do

identidade e acervo de forma vívida, tendo a comunidade como protagonista e público ao mesmo tempo.

Riviere conceitua ecomuseu como:

“ Um ecomuseu é um instrumento que um poder e uma população fabricam e exploram juntos. Este poder, com os especialistas, as instalações, os recursos que fornece. Esta população, de acordo com suas aspirações, seus saberes, suas competências. Um espelho onde está população se olha, para se reconhecer, onde ela procura a explicação do território onde vive, onde viveram as populações precedentes, na descontinuidade ou na continuidade das gerações. Um espelho que esta população mostra aos visitantes, para ser melhor compreendida, no respeito do seu trabalho, dos seus comportamentos, da sua intimidade. ” (RIVIERE, 1985)

A vila de Paranapiacaba, primeiro núcleo habitacional do distrito e que antecede até mesmo a criação do município de Santo André, concentra a maior parte dos atrativos culturais do distrito.

Em 2007, o circuito recebeu um reconhecimento notável no "Concurso de Modernização de Museus", organizado pelo IPHAN, contando com sinalização e determinações interativas que possibilitam a visita tanto autoguiada quanto a monitorada por guia turístico. (FIGUEIREDO, 2014)

A vila e seu conjunto arquitetônico atualmente é o maior atrativo turístico do município de Santo André, e oferta ao turista a interpretação conjunta dos diferentes espaços de forma interligada.

Desde as políticas implementadas pela prefeitura municipal, a visita aos patrimônios e exposições de Paranapiacaba são comercializadas de forma profissional e estruturada, a partir dos programas de capacitação dos moradores locais, e atrações de investimentos privados como agências e operadoras de turismo.

O Centro de Visitantes do Parque Natural Nascentes de Paranapiacaba, além de ser o ponto de encontro e partida dos ecoturistas que possuem o parque como principal atrativo, é também um espaço que integra o Circuito Museológico de Paranapiacaba. Possui cinco salas com maquete do parque, exposições sobre a flora e fauna, bibliotecas especializadas como a e a brinquedoteca temática sobre meio ambiente, além da sala de vídeo-treinamento. (Atlas do PNMNP, 2008; Figueiredo, 2011).

Mapa 9 - Circuito museológico de Paranapiacaba



- | | | |
|-------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| 1 Igreja Bom Jesus de Paranapiacaba | 8 Hospital Velho | 15 Clube União Lyra Serrano |
| 2 Cemitério | 9 Pau-da-Missa | 16 CDARQ |
| 3 Relógio da Estação | 10 Viradouro | 17 Antigo Mercado |
| 4 Estação Paranapiacaba | 11 Casa Fox | 18 Castelinho |
| 5 Passarela Metálica | 12 Antiga Padaria | 19 Campo de Futebol |
| 6 Museu do Funicular | 13 Primeiro Grupo Escolar | 20 Centro de visitantes do parque |
| 7 Largo dos Padeiros | 14 Antiga Sociedade Lyra da Serra | 21 Ruínas do Serrano AC |
| | | 22 Reservatório SPR |

Fonte: PMSA, 2008 in FUGITA, 2011

Junto das políticas de incentivo ao desenvolvimento do turismo sustentável na região promovida pela prefeitura de Santo André, foi criado o calendário oficial de eventos de Paranapiacaba. A partir da gestão do turismo local pela população ou turismo de base comunitária, os eventos, feiras e festividades compõem o calendário cultural no distrito, impulsionando a atratividade turística, novos empreendimentos e consequentemente o incremento de emprego e renda.

Com destaque para o festival de inverno de Paranapiacaba (FIP), com expressão e divulgação nacional, os eventos culturais são responsáveis pela visita de 200 mil pessoas em valores aproximados, entre moradores e turistas anualmente. (Revista Grifos, 2017)

No caso do FIP, o incremento do ticket médio em comparação a visita regular durante o final de semana é até 500%, movimentando em igual proporção todo

o arranjo produtivo local, geridos majoritariamente por moradores da vila. (PMSA 2020; Revista Grifos 2017)

Ainda em relação as representações culturais e saberes locais, Paranapiacaba é um dos destaques na rota gastronômica do cambuci, fruto típico da mata atlântica, tendo sua utilização gastronômica passada em gerações desde o tempo que a vila e ferrovia eram geridas pelos ingleses. (FIGUEIREDO, 2014)

Tabela 1 - Calendário de Eventos de Paranapiacaba

Mês	Eventos	Média de Visitantes
Fev	Carnaval	5.000
Abr	Festival do Cambuci	8.000
Mai	Convenção de magos e Bruxas	5.000
Jun	Festa Junina	100
Jul	Festival de Inverno	110.000
Ago	Festa do Padroeiro; STEAMCON.	800
Set	Roda de Primavera; Festival de Fotografia;	200
Dez	Feira de Oratórios e Presépios; Encontro de Motociclistas; Encontro de Ferromodelismo.	1.800

Fonte: Inventário Turístico PMSA, 2021. Elaborado pelo autor

Após o retorno dos trens a vila ferroviária em 2010, o expresso turístico (CPTM) trecho Luz- Paranapiacaba já atendeu cerca de 174 mil turistas. Em um trajeto de 48km com duração de uma hora e meia, o serviço para além do meio de locomoção, compõem o roteiro cultural em Paranapiacaba com vagões restaurados da década de

1950, o trajeto conta com guia turístico e uma experiência imersiva aos tempos áureos da ferrovia paulista. (PMSA 2020; CPTM 2023)

Foto 6 - Expresso Turístico Luz-Paranapicaba



Fonte: GC/Blog Vambora!

<<https://www.blogvambora.com.br/expresso-turistico-paranapiacaba/>>

7.2 Equipamentos e Serviços

Conforme o guia de serviços municipal de Santo André (2023), a Vila de Paranapiacaba conta com 80 empreendimentos diretamente ligados a cadeia produtiva do turismo, nos seguimentos de alimentos e bebidas (A&B), hospedagem com capacidade de 128 leitos, exposição de arte e comercialização de artesanato, agências receptivas e operadoras de turismo, guias e monitores prestadores de serviço regular municipal.

Tabela 2 - Serviços de apoio ao turista em Paranapiacaba

Setor	Tipo	Quantidade
A&B	Restaurante	15
A&B	Bares	5
A&B	Lanchonetes	8
Hospedagem	Pousadas	6

Hospedagem	Bed and Breakfast	7
Arte & Artesanato	Ateliê	5
Agência de Turismo	Receptivo	8
Guias Turístico	Cultural	9
Guias Turístico	Ambiental	25

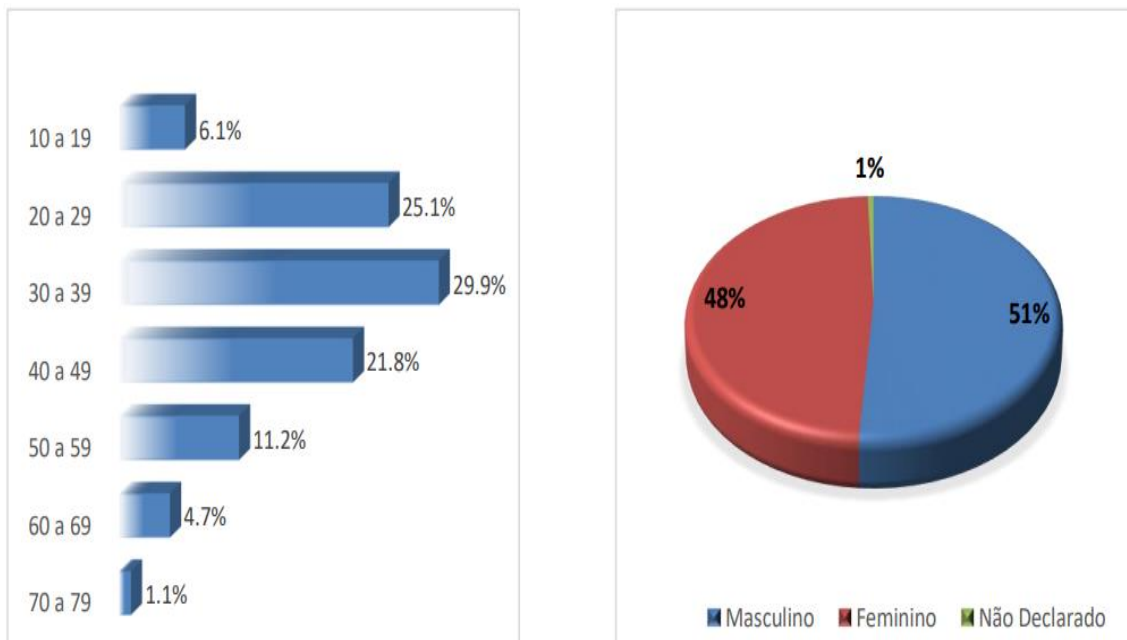
Fonte: Guia de serviços PMSA, 2023. Elaborado pelo autor.

7.3 Demanda Turística

Conforme o estudo de demanda turística de Santo André (2022), elaborado e disponibilizado pela PMSA e a Escola Superior de Administração e Gestão (ESAGS), o distrito possui visitação média anual 250 mil pessoas entre turistas e excursionistas. O perfil do turista de Paranapiacaba reflete o perfil geral do visitante do município de Santo André.

Com relação ao perfil etário e de gênero, a maioria dos visitantes tem entre 20 e 39 anos correspondendo a 55% dos entrevistados. No perfil de gênero, há um equilíbrio entre masculino e feminino de 48% e 51% respectivamente.

Gráfico 4 - Perfil geral do turista em Paranapiacaba (Idade e gênero)



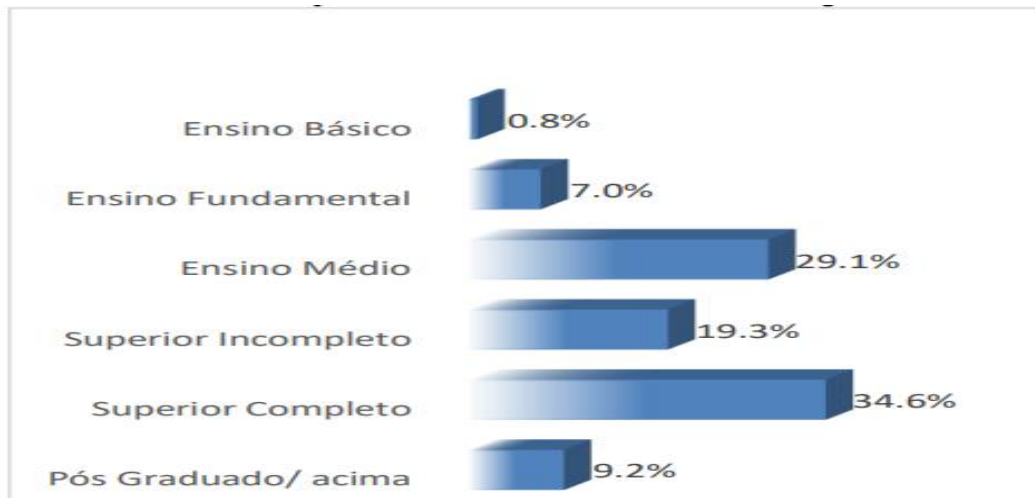
Fonte: PMSA, 2020; 2022

Quanto aos polos emissores, a demanda é predominantemente doméstica e do estado de São Paulo, com destaque para municípios de São Paulo, que corresponde

a 40,4%, e municípios do Grande ABC com destaques para as cidades de Mauá, São Bernardo do Campo, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra, que correspondem juntos a 27,2% do total dos entrevistados (PMSA, 2020)

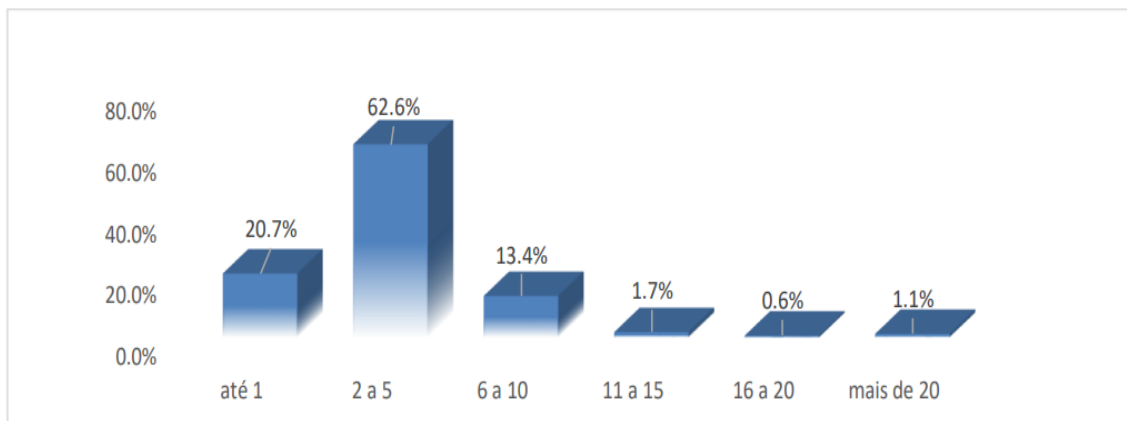
Referente a formação e renda do turista, é composta majoritariamente por ensino superior completo com renda familiar per capita de 2 a 5 salários mínimos.

Gráfico 5 - Formação do turista em Paranapiacaba



Fonte: PMSA, 2020; 2022

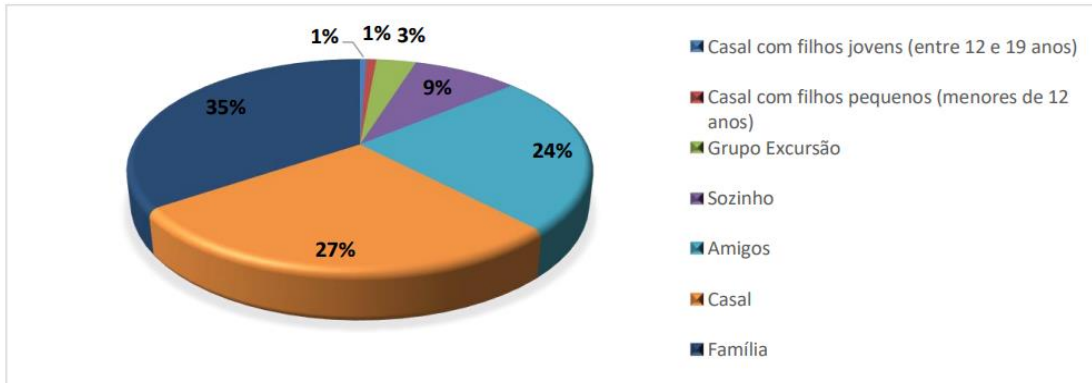
Gráfico 6 - Renda Familiar Per Capta do Turista



Fonte: PMSA, 2020; 2022

Viajam normalmente com a família, amigos e casais sem filho, que correspondem a 35%, 27% e 24% respectivamente.

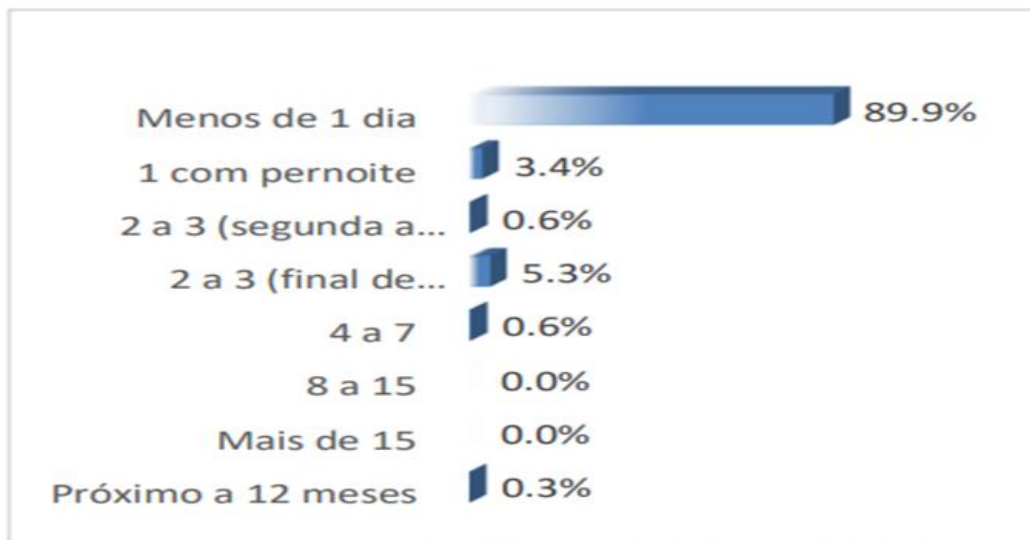
Gráfico 7 - Tipo de acompanhantes na Viagem



Fonte: PMSA, 2020; 2022

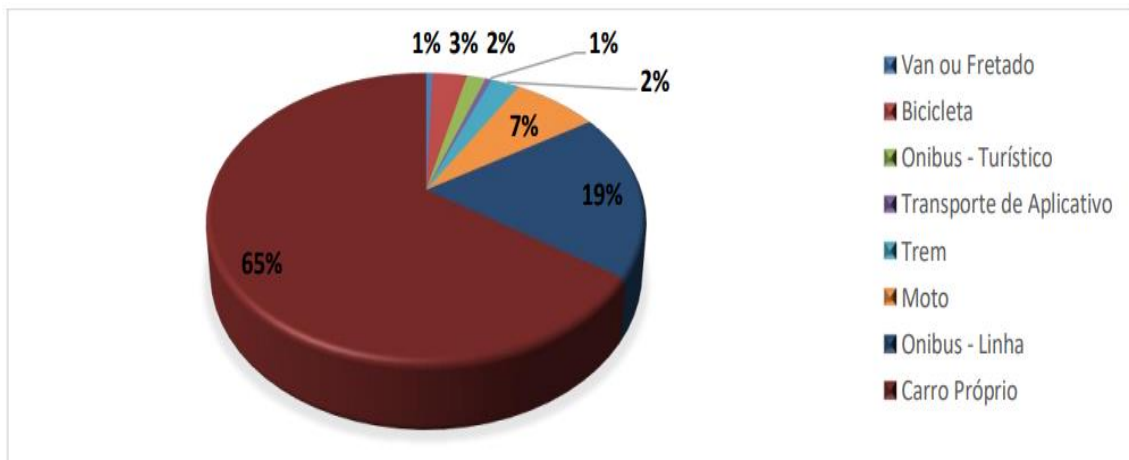
Com relação a permanência, 90% correspondem a excursionistas, ou seja, não pernoitam no destino.

Gráfico 8 - Número de Pernoites



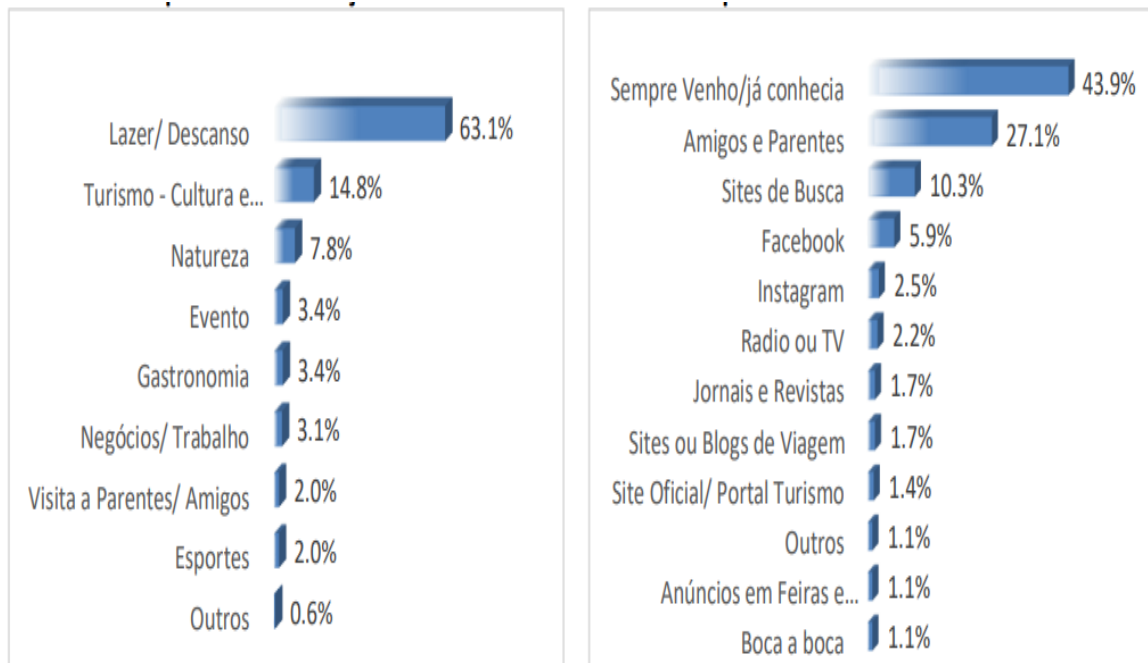
Fonte: PMSA, 2020; 2022

Segundo a pesquisa, 65% dos visitantes se deslocam por carro próprio, seguido pela modalidade de ônibus convencional correspondente a 25% dos entrevistados.

Gráfico 9 - Meio de transporte do Turista

Fonte: PMSA, 2020; 2022

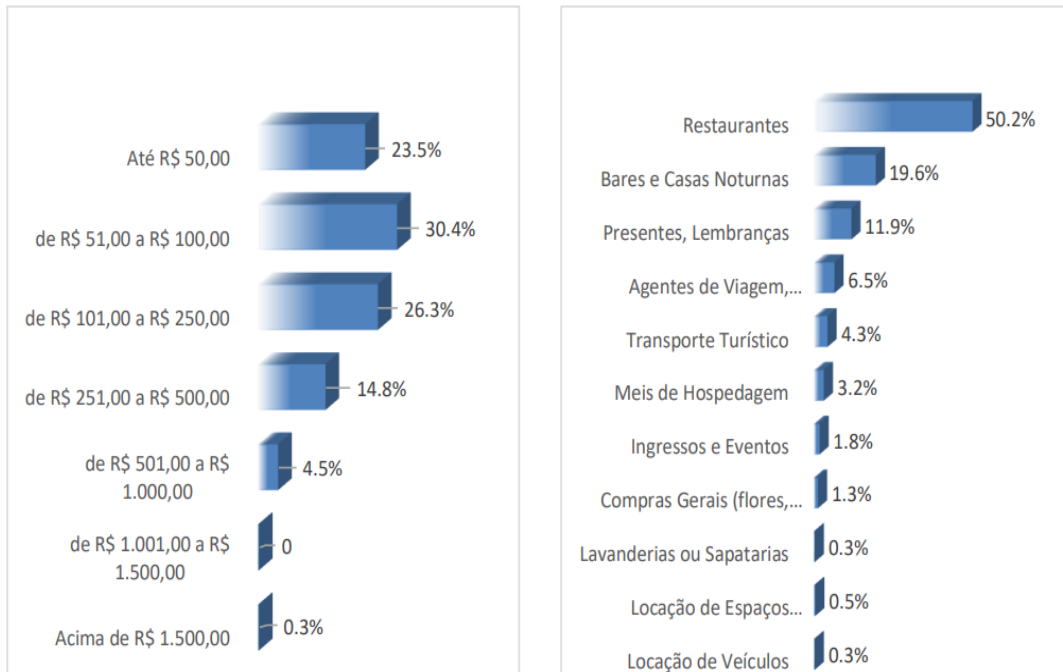
Com relação a motivação da viagem, mais de 70% estão diretamente ligados ao Turismo de lazer. A respeito da fonte informação, prevalece a alta taxa de retorno seguido pela indicação de amigos e parentes que corresponde a 43,9% e 27,1% respectivamente.

Gráfico 10 - Motivação da viagem e fontes de informação

Fonte: PMSA, 2020; 2022

Quanto ao gasto médio, a pesquisa indica um gasto médio de 250,00R\$ por visitante, destinados predominantemente ao setor de alimentos e bebidas.

Gráfico 11 - Gasto médio e destinação



Fonte: PMSA, 2020; 2022

Em síntese, a demanda turística atual de Paranapiacaba é predominantemente formada por jovens adultos entre 20 e 39 anos, viajando a lazer acompanhado por família e amigos de até 4 pessoas de mesma faixa etária, não utilizam hospedagem e possuem gasto médio per capto de R\$ 250,00.

7.4 Impactos previstos para o turismo em Paranapiacaba

Com o desenvolvimento do turismo como política pública, Paranapiacaba se consolidou como um importante destino turístico no estado de São Paulo se posicionando como produto turístico em dois segmentos principais, o turismo de natureza ou ecoturismo a partir da oferta de seus atrativos naturais consideravelmente preservados, e o turismo histórico-cultural, mediante sua rica história centenária, arquitetura e paisagismo singular.

O ministério do turismo conceitua o ecoturismo como:

“ Ecoturismo é um segmento da atividade turística que utiliza, de forma sustentável⁴ o patrimônio natural e cultural, incentiva sua conservação e busca a formação de uma consciência ambientalista por meio da interpretação do ambiente, promovendo o bem-estar das populações.” (MTUR, 2010)

Conforme Rodrigues (2003), o ecoturista pode ser dividido em 4 grupos principais: a) Pesquisador Ecoturista que tem como motivação principal a pesquisa científica em ambiente natural consideravelmente preservado; b) Ecoturista Pesquisador, que tem por premissa se inserir aos grupos de pesquisa ou informacionais a partir de áreas com rica biodiversidade motivado por novos conhecimentos; c) Ecoturistas Naturalistas, com algum conhecimento prévio sobre o ambiente e atividades que almejam, e viajam para locais conservados com alta biodiversidade para observação da natureza, e atividades específicas em ambientes naturais; d) Ecoturistas Casuais, movidos por interesse de experiências singulares no ambiente natural, sem conhecimento prévio ou interesse específico.

Segundo a pesquisa de Perfil do Turista de Aventura e do Ecoturismo no Brasil, produzida pela Associação Brasileira das Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura (ABETA, 2010) em parceria com o ministério do turismo, o ecoturista no Brasil de modo geral possui elevada consciência ambiental e algum conhecimento prévio do ambiente que deseja visitar, buscam experiências ímpares e autênticas que congreguem a conservação do ambiente, e a partilha das experiências da comunidade local quanto a interpretação do ambiente.

Na pesquisa são citadas duas motivações primárias, a fuga da rotina e trabalho em busca de descanso físico, mental ou ambos, e o resgate da vida, do lazer e reconexão com o natural, origens e infância.

Ainda segundo o estudo, tem idade majoritariamente entre 18 e 29 anos, solteiros, viajam acompanhado de amigos ou familiares, utilizam veículo próprio como principal meio de transporte, e possuem ensino médio completo e superior incompleto respectivamente.

⁴ Turismo Sustentável é o que relaciona as necessidades dos turistas e das regiões receptoras, protegendo e fortalecendo oportunidades para o futuro. Contempla a gestão dos recursos econômicos, sociais e necessidades estéticas, mantendo a integridade cultural, os processos ecológicos essenciais, a diversidade biológica e os sistemas de suporte à vida. (Mtur,2010)

O projeto CLCG vai de encontro as principais motivações dos turistas que buscam o destino de Paranapiacaba, tendo os ativos naturais como principal atrativo. O estudo de impactos ambientais encomendado pelo empreendimento (EIA/RIMA), prevê desmatamento em larga escala, fragmentação ambiental, alteração da paisagem natural conservada para antrópica principalmente na entrada da vila e atrativos turísticos, perturbação na fauna, flora e ecossistema, como a morte e afugentamento de espécimes nativas e migratórias entre as demais alterações naturais e paisagísticas que reduzem ou inviabilizam Paranapiacaba para os ecoturistas motivados tanto pela pesquisa e aprendizado, quanto pelo lazer.

Os impactos negativos projetados na implementação, maturação e plena atividade do centro logístico, convergem diretamente com os fatores decisórios do ecoturista.

O estudo indica o aumento de acidentes rodoviários devido ao aumento do fluxo de veículos nas principais vias de acesso ao distrito, poluição do ar, do solo e sonora em área limítrofe aos atrativos naturais, e risco a segurança hídrica tanto da população quanto dos afluentes e nascentes que compõem a paisagem e atrativos.

As ações necessárias para implementação e manutenção do CLCG também indicam incompatibilidade com o segmento de turismo cultural praticado em Paranapiacaba, através da atratividade do turista para o patrimônio histórico-cultural abundante, conservado e protegido pela população civil, organizações privadas e públicas, e órgãos de proteção ao patrimônio material e imaterial do Brasil em âmbito municipal, estadual e federal.

O ministério do turismo conceitua o turismo cultural como:

“Turismo Cultural compreende as atividades turísticas relacionadas à vivência do conjunto de elementos significativos do patrimônio histórico e cultural e dos eventos culturais, valorizando e promovendo os bens materiais e imateriais da cultura” (Mtur, 2010).

De acordo com Stebbins (1996), o turista cultural pode ser categorizado em dois tipos principais: a) Turistas Culturais gerais, que viajam atraídos pela oferta e manifestações culturais de uma região ou lugar, embora a especificidade dos atrativos não seja fator decisivo para a escolha do destino; b) Turista Cultural Específico, que

tem as especificidades e singularidades dos atrativos culturais como fator primário e determinante para a escolha do destino (SETOCA, 2021).

Quanto as suas características e costumes, dispõem de um elevado grau de escolaridade, utilizam majoritariamente meios de hospedagem convencionais, viajam acompanhados de amigos, familiares e amigos, possuem renda e gasto acima da média, se identificam predominantemente com o gênero feminino e possuem idade média superior aos demais tipos de turistas (SETOCA, 2021; Mtur, 2010).

A vila de Paranapiacaba é o centro urbano mais próximo de onde se pretende instalar o complexo logístico. É na vila também onde se concentra a maior parte do patrimônio cultural do distrito, reconhecido e protegido pelos órgãos de proteção ao patrimônio material e imaterial. A vila inclusive figura na lista Unesco aventando o título de patrimônio da humanidade, devido sua importância e singularidade histórica e cultural. Além do mais, a vila é o principal atrativo turístico do distrito conforme aponta a pesquisa de demanda turística.

Gráfico 12 - Atrativos e Locais mais visitados



Fonte: PMSA, 2020; 2022

O projeto CLCG prevê o aumento exponencial da circulação de veículos pesados na principal via de acesso, a poucos quilômetros da vila de Paranapiacaba. É intuitivo pensar que parte desses profissionais buscará serviços e produtos na vila, o centro urbano mais próximo de onde se pretende instalar o centro logístico, o que

geraria um aumento do fluxo de pessoas e possíveis consumidores na vila, mas não pelos seus atrativos diretos.

Além dos impactos diretos e indiretos à população e visitantes de Paranapiacaba, como aumento de incidentes de trânsito, poluição e degradação urbana e ambiental, o plano de negócio proposto pelo empreendimento também pode gerar riscos ao patrimônio histórico tombado. Toda a vila de Paranapiacaba compõe o perímetro de proteção da arquitetura histórica e espaços de memória, em diferentes graus de proteção e conservação, possibilitando a sua fruição e permanência.

Segundo o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), a mobilidade em centros históricos e áreas consagradas como patrimônio cultural deve ter por princípio proporcionar um deslocamento fácil e seguro para todos os usuários, além de possibilitar a permanência para sua fruição (IPHAN, 2014). Outro aspecto citado é a aceleração da degradação de edificações com valor histórico e cultural pela emissão de poluentes e danos estruturais oriundos principalmente de veículos com combustão a diesel, preponderantemente em veículos pesados no Brasil, como caminhões, caminhonetes e ônibus (IPHAN, 2014).

Tais considerações são diretamente contrárias às motivações e fatores decisórios ao considerar o destino turístico para ambos os perfis e públicos-alvo direcionados pelas políticas públicas de Turismo no distrito de Paranapiacaba, acarretando na redução de turistas, receita, emprego e renda.

O município de Santo André, através das políticas públicas de turismo implementadas desde o início dos anos 2000 e do planejamento municipal turístico definido (PDMT), obteve o parecer técnico favorável do Grupo Técnico de Análise dos Municípios Turísticos (GAMT) para que o município de Santo André se torne um município de interesse turístico (MIT) e possa compor as políticas estaduais de desenvolvimento turístico, tendo acesso a recursos técnicos, humanos e fundos financeiros específicos (PMSA, 2023).

O reconhecimento do título ainda depende da inclusão do município ao rol de municípios turísticos do estado de São Paulo através de lei estadual publicada pela Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (Alesp) e posteriormente a sanção do governador (PMSA, 2023).

A metodologia aplicada pela Secretaria Estadual de Turismo para o reconhecimento turístico do município e cálculo da verba destinada para o

desenvolvimento turístico considera, entre outros fatores, o fluxo de visitantes, a conservação do patrimônio cultural e natural, infraestrutura e oferta turística. Os impactos negativos previstos na implementação e funcionamento do centro logístico podem inviabilizar o título pretendido pelo município (Secretaria de Turismo de São Paulo, 2020).

Outro ponto que carece de dados oficiais sobre a demanda turística de Paranapiacaba é a grande quantidade de turistas que chegam ao distrito pela rota ecoturística "Caminho do Sal".

O Caminho do Sal é uma rota ecoturística com extensão de 53,5 quilômetros que liga os municípios de São Bernardo do Campo, Rio Grande da Serra, Santo André e Mogi das Cruzes, tendo a vila de Paranapiacaba como interseção. O trajeto pode ser percorrido de forma monitorada ou autoguiada, em sua totalidade ou por trechos (PMSA, 2022).

Imagem 3 - Rota do Caminho do Sal



Fonte: PMSA, 2022.

Durante a pesquisa e observação em loco, foi possível identificar dezenas de visitantes com origem em diferentes locais da região metropolitana de São Paulo percorrendo o trecho até Paranapiacaba a pé, e majoritariamente de bicicleta. A pesquisa foi feita durante 2 dias de temperatura amena e tempo chuvoso

característicos do local. Condições climáticas que seriam desfavoráveis a atividades ao ar livre.

Segundo a entrevistada 4, ciclo turista, moradora da cidade de São Paulo, jornalista e organizadora de grupos e eventos de ciclismo em escala regional, o “Caminho do Sal” é uma rota amplamente conhecida e disseminada entre os grupos de ciclistas, turistas motivados por atividades de bem-estar, observadores de pássaros e esportistas amadores e profissionais.

Visitante de Paranapiacaba desde a década de 1970, ao discorrer sobre como a efetivação do projeto Centro Logístico afetaria seu modo de vida, relata:

“ Isso vai inviabilizar a circulação de ciclistas e pedestres. Não há um compartilhamento agradável com mobilidade ativa com Caminhões pesados, movidos à diesel e carregando contêiner circulando nas mesmas vias. Mesmo que haja um projeto de separação, não dá para ter prazer em caminhar ao lado de caminhões, barulho e fumaça. Para mim, e para maioria das pessoas que compõem o meu grupo de ciclistas será uma rota inviável “.

O Caminho do Sal, embora seja notoriamente um atrativo turístico popular e com potencial para desenvolvimento e melhorias, não possui qualquer infraestrutura turística ou de apoio ao longo do trajeto além das placas indicativas. Também não há coleta ou base de pesquisa de demanda receptiva sobre esses turistas e excursionistas.

8. Considerações finais

A partir da descrição dos modelos produtivos aplicados em Paranapiacaba, seus impactos na formação estrutural, cultural, social e econômica no distrito, e os principais conflitos gerados, mediante uma ampla pesquisa bibliográfica e documental, esta pesquisa teve por objetivo geral avaliar, por meio da metodologia de estudo de caso, a aderência do projeto Centro Logístico Campo Grande à região que o empreendimento pretende ocupar, considerando os aspectos naturais, paisagísticos, legais e socioeconômicos, assim como os atuais conflitos gerados. Os principais resultados obtidos indicam a incompatibilidade do plano de negócio proposto, devido à necessidade de grandes alterações no ambiente para possibilitar a implementação do negócio, gerando impactos negativos diretos e indiretos no curto, médio e longo

prazo, de cunho ambiental, social e econômico em toda a região de Paranapiacaba, com reflexo parcial na região metropolitana de São Paulo.

Dentre os resultados obtidos, cabe ressaltar as diversas alterações necessárias para a implementação do centro logístico, evidenciando a falta de aderência do projeto à região de Paranapiacaba, resultando em um alto impacto negativo no âmbito natural, social, econômico e legal. Parte desses impactos, destacados no próprio estudo de impactos ambientais encomendado pelo empreendimento, pleiteando a licença ambiental do empreendimento.

No aspecto natural e paisagístico, destaca-se o desmatamento de 91 hectares, a fragmentação ambiental alterando a paisagem natural para antrópica e interrupção do corredor ecológico responsável pela manutenção do ecossistema. Ainda se destaca a ameaça à segurança hídrica da população local e parte do abastecimento da região metropolitana de São Paulo, derivado de intervenções em áreas destinadas à preservação dos corpos hídricos e nascentes da região. Todas essas alterações ocorrerão em áreas destinadas à conservação ambiental reservadas para atividades de baixo impacto e modelo sustentável, conforme definido pela legislação local, estadual e federal.

No âmbito socioeconômico, cabe destacar o aumento exponencial na circulação de veículos na região. O projeto prevê a circulação de mais de 1.100 caminhões diariamente em Paranapiacaba, número superior à atual população dos principais centros urbanos, indicando aumento de acidentes de trânsito, da poluição sonora e do ar, impactando negativamente o bem-estar da população e visitantes.

Ainda em relação aos conflitos socioeconômicos, o projeto vai de encontro à atividade turística na região, principal atividade econômica local e modelo de gestão e desenvolvimento local decidido coletivamente desde a compra da vila de Paranapiacaba e seu entorno pelo município de Santo André no início dos anos 2000. Os resultados obtidos na pesquisa indicam divergência direta entre as alterações necessárias para implantação do centro logístico e seu modelo produtivo, com as motivações e fatores de decisão para a demanda turística em Paranapiacaba, acarretando na redução da visitação, emprego, renda e no modo de vida dos moradores e empreendedores locais.

Espera-se que os resultados dessa pesquisa tenham contribuições práticas para a população da região estudada, e contribuições teóricas na produção e

disseminação da pesquisa científica em relação à temática geral e específica deste trabalho.

Referente às contribuições práticas e sociais, esse trabalho tem por objetivo dispor de uma pesquisa científica informativa, contribuindo com o acervo histórico de consulta pública, no processo de tomada de decisão acerca da avaliação do projeto Centro Logístico Campo Grande e suas implicações, e na criação e gestão de políticas públicas.

No que tange às contribuições teóricas, a pesquisa tem por propósito contribuir com a temática geral e específica a respeito dos conflitos socioambientais e econômicos, a partir dos modelos produtivos implementados e propostos, e os planos de gestão e visões de desenvolvimento de gestores públicos, sobretudo no distrito de Paranapiacaba.

Quanto às limitações da pesquisa, diante da formação conflituosa da população e cultura local, conforme demonstrado anteriormente, somado ao caráter atual do conflito objeto deste estudo de caso, alguns moradores receberam a abordagem sobre a pesquisa de forma receosa sobre o tema. Outros abordados preferiram não registrar suas percepções sobre a problemática abordada, mesmo diante da informação da metodologia escolhida para a entrevista, o que restringiu o tamanho da amostragem pesquisada. Outra limitação restritiva à mesma variável foi a característica individual deste trabalho, que limitou os recursos humanos necessários para efetuar as entrevistas.

Outra limitação foi o caráter transversal da pesquisa e a natureza atual e contínua do objeto pesquisado. Dessa forma, os resultados da pesquisa possuem aspectos descritivos e dedutivos.

Considerando o caráter "transdisciplinar" dos conflitos socioambientais pesquisados, assim como da atividade turística, somando-se à relevância de Paranapiacaba como patrimônio natural, histórico-cultural, tecnológico e turístico, sugere-se uma pesquisa ampliada sobre os temas abordados de caráter quantitativo, capaz de somar resultados e possibilitar novas análises a partir da ampliação da amostragem pesquisada.

Ainda referente às sugestões para futuras pesquisas sobre este tema, foi possível identificar na pesquisa a sugestão de que as alterações no ambiente e os impactos negativos socioambientais gerados pelos modelos produtivos hegemônicos são um "mal necessário" para o desenvolvimento econômico, assim como o objeto

desse estudo. Dessa forma, recomenda-se estudos sobre a valoração ambiental dos ativos naturais na região de Paranapiacaba.

Referências Bibliográficas

ALVAREZ, Isabel Aparecida Pinto. As políticas espaciais contemporâneas e a reprodução do capital e do urbano. In: Revista Cidades, vol.9, no 16, p.62-85, 2011. Disponível em: <http://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/viewFile/2373/2116>.

_____. Cidade em disputa. In: Revista Caros Amigos. São Paulo. Ano XIX, n.76, agosto de 2015.

ALCIDES DE FARIAS, Virgílio. Processo nº 1014182-34.2018.8.26.0554. Vara da Fazenda Pública da Comarca de Santo André do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Petição Inicial em Ação Popular com Pedido de Medida Liminar, 20/06/2018.

ALAMINO, C. A. M. Vila de Paranapiacaba: paradoxo de um patrimônio histórico e um ponto turístico. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH. São Paulo, 2011.

ALESP – Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Lei complementar Nº 1.261, DE 29 DE ABRIL DE 2015. Estabelece condições e requisitos para a classificação de Estâncias e de Municípios de Interesse Turístico e dá providências correlatas. São Paulo, 2015.

AMORIM Reis, OLIVEIRA Regina AS UNIDADES DE PAISAGEM COMO UMA CATEGORIA DE ANÁLISE GEOGRÁFICA: O EXEMPLO DO MUNICÍPIO SÃO VICENTE – SP UNICAMP Campinas 2018.

BENI, Mário Carlos. Sistema de Turismo-SISTUR: Estudo do Turismo face à moderna Teoria de Sistemas. Revista turismo em análise, v. 1, n. 1, p. 15-34, 1990.

BRASIL, Ministério do Turismo. Coordenação Geral de Regionalização. Programa de Regionalização do Turismo - Roteiros do Brasil: Ação Municipal para a Regionalização do Turismo. / Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico. Coordenação Geral de Regionalização. – Brasília, 2007.

BRASIL, Senado Federal. Projeto de Lei da Câmara (PLC) 74/2017. Disciplina o trânsito por bens de propriedade privada para o acesso a sítios naturais públicos. Disponível em: <<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/129955?o=t>>. Acesso em 18 mar. 2023.

BRASIL, Ministério do Turismo. Programa de Regionalização do Turismo, 2015. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/acesso-a-informacao/63-acoes-e-programas/5019-programa-de-regionalizacao-do-turismo-diretrizes>> Acesso em: 12 abr. 2023.

BRASIL, Câmara dos Deputados: Em 1895 foi disputada a primeira partida de futebol oficial no Brasil - Rádio Câmara. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/radio/programas/431278-em-1895-foi-disputada-a-primeira-partida-de-futebol-oficial-no-brasil/>>. Acesso em: 23 fev. 2023.

BRASIL, Ministério do Turismo. Dinâmica e Diversidade do Turismo de Base Comunitária: desafio para a formulação de política pública. Brasília: Ministério do Turismo, 2010. Disponível em: <<https://ava.icmbio.gov.br/mod/data/view.php?d=17&rid=2978>>. Acesso em: 23 fev 2023.

BRITO, Daguiete Maria Chaves et al. Conflitos socioambientais no século XXI. PRACS: Revista Eletrônica de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP, v. 4, n. 4, p. 51-58, 2011.

BOTELHO, Adriano. Reestruturação produtiva e produção do espaço: o caso da indústria automobilística instalada no Brasil. Revista do departamento de Geografia, v. 15, p. 55-64, 2002.

CÁSSIA ARIZA DA CRUZ, R. de. Planejamento Governamental do Turismo: Convergências e Contradições na Produção do Espaço. América Latina: cidade, campo e turismo, 2006.

CANDIANI, G.; DE TOLEDO SANTANA, A. REVISÃO DA QUALIDADE DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL CENTRO LOGÍSTICO CAMPO GRANDE: UM ESTUDO DE CASO. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 21, n. 76, p. 147–160, 2020. DOI: 10.14393/RCG217652170. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/52170>. Acesso em: 11 fev. 2023.

CORÁ, Maria Amelia Jundurian. Políticas públicas culturais no Brasil: dos patrimônios materiais aos imateriais. Revista de Administração Pública, v. 48, p. 1093-1112, 2014.

COLANTUONO, Aline. PARANAPIACABA: DINÂMICA ECONÔMICA EM FUNÇÃO DE SEUS EVENTOS. REVISTA GRIFOS - N. 42, 2017.

CRUZ, T.F.S. Paranapiacaba: a Arquitetura e o Urbanismo de uma Vila Ferroviária. São Carlos, Dissertação de Mestrado. Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2007.

_____. Intervenções de restauro em Paranapiacaba: entre teorias e práticas. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-03072013-112559/>> Acesso em: 02 set. 2023.

COSTA, H. A. Destinos do turismo: percursos para a sustentabilidade. Rio de Janeiro: FGV, 2013.

CHAGAS, D. M. Estudo sobre fatores contribuintes de acidentes de trânsito urbano. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2011.

COELHO, D. H. F.; Prates, T. T. e Teodoro, A. B. Avaliação dos riscos à segurança por baixa visibilidade em rodovias de pista simples na percepção dos usuários. XXXI Congresso Brasileiro de Pesquisa e Ensino em Transportes. Anais ANPET: Tráfego Urbano e Rodoviário, p. 3201-3212, Recife, 2017.

CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. Trem expresso Paranapiacaba. Disponível em: <<https://www.cptm.sp.gov.br/sua-viagem/ExpressoTuristico/Trajetos/Paginas/Trem-Expresso-Paranapiacaba.aspx>> Acesso em: 2 jul. 2023.

DA SILVA, ARTHUR RODRIGO FERREIRA. Paranapiacaba: patrimônio histórico e periferia urbana. FFLCH / USP, 2017.

DA VEIGA, José Eli. O prelúdio do desenvolvimento sustentável. CAVC, Economia brasileira: perspectivas do desenvolvimento, p. 243-266, 2005.

DE SOUSA COLANTUONO, Aline Correia; CESTARO, Natália Galindo. Paranapiacaba: dinâmica econômica em função de seus eventos. Revista Grifos, v. 26, n. 42, p. 130-163, 2017.

Diário do Transporte. Cetesb nega pedido de licença ambiental para Centro Logístico Campo Grande, em Santo André (SP) 2022. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2022/05/03/cetesb-nega-pedido-de-licenca-ambiental-para-centro-logistico-campo-grande-em-santo-andre-sp/>>. Acesso em: 5 mai. 2023.

ESTENDER, Antônio Carlos; PITTA, Tercia de Tasso Moreira. O conceito do desenvolvimento sustentável. Revista Terceiro Setor & Gestão de Anais-UNG-Ser, v. 2, n. 1, p. 22-28, 2008.

EIA/RIMA - Estudo e Relatório de Impacto Ambiental do Centro Logístico Campo Grande. 2017. Disponível em: <<https://cetesb.sp.gov.br/licenciamentoambiental/eia-rima/#-1521128443701-09f4291b-3736>>. Acesso em: 20 out 2022.

FABRINO, N. H.; NASCIMENTO, E. P. do; COSTA, H. A. Turismo de Base Comunitária: uma reflexão sobre seus conceitos e práticas. Caderno Virtual de Turismo. Rio de Janeiro, v. 16, n. 3, p. 172- 190, dez. 2016

FERREIRA, João Settle Whitaker. O mito da cidade-global: o papel da ideologia na produção do espaço terciário em São Paulo. In Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP. São Paulo, n.16, p.26-49, dez. 2004.

FERREIRA, Maria Nazareth. Identidade cultural e turismo emancipador. CELACC ECA/USP: São Paulo, 2005.

FERREIRA, João, PASSARELLI, Sílvia, SANTOS, Marco Antonio Perrone. Paranapiacaba – estudos e memória. Santo André: Prefeitura de Santo André, 1990.

FIGUEIREDO, Vanessa Gayego Bello. Da Tutela dos Monumentos à Gestão Sustentável das Paisagens Culturais Complexas: inspirações à política de preservação cultural no Brasil - São Paulo, 2014. 542 p.: il.

_____. Gestão sustentável da paisagem cultural: legados e lições da experiência de Paranapiacaba. Revista CPC, São Paulo, n.18, p. 29–55, dez. 2014/abril 2015.

_____. Zonas Especiais na Preservação do Patrimônio Cultural e no Desenvolvimento Sustentável: questões sobre a experiência de São Paulo e Santo André. In: XV ENANPUR - Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2013, Recife. Anais do XV ENANPUR. Recife: UFPE, 2013.

FIOCRUZ - Fundação Oswaldo Cruz. Mapa de Conflitos, Injustiça Ambiental e Saúde no Brasil, 2023. Disponível em: <<https://mapadeconflitos.ensp.fiocruz.br/>>. Acesso em 12 fev. 2023.

FRANCO, Luiz Henrique Simões. A criação de mercadorias a partir da biodiversidade: o caso do cambuci (*Campomanesia phaea*) / Luiz Henrique Simões Franco. - versão revisada de acordo com a resolução CoPGr 6018 de 2011. Piracicaba, 2016. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/91/91131/tde-19042016-100633/publico/Luiz_Henrique_Simoes_Franco_versao_revisada.pdf> Acesso em 28 de fev 2023.

FLORIT, Luciano Félix. Conflitos ambientais, desenvolvimento no território e conflitos de valoração: considerações para uma ética ambiental com equidade social. Desenvolvimento e Meio Ambiente. v. 36, 2016.

FUGITA, Susan. Turismo Cultural: Um estudo de caso sobre a economia criativa na Vila de Paranapiacaba. Trabalho de conclusão de pós-graduação. Gestão de Projetos Culturais e Organização de Eventos, Universidade de São Paulo, 2012.

FURLAN, S. A; MALDONADO, W; NUNES, M. Corredores ecológicos da Mata Atlântica: visão integradora do planejamento territorial no contínuo de Paranapiacaba – Estado de São Paulo – Brasil. Revista Geográfica de América Central, I Semestre 2009, n. 43. 2009.

FURLAN, Sueli Angelo. Florestas culturais: manejo sociocultural, territorialidades e sustentabilidade. InCID: Revista de Ciência da Informação e Documentação, n. 3, p. 3-15, 2005.

GALDINO, Letícia Cristina Fernandes; DA COSTA, Michele Leandro. Análise das principais políticas públicas de turismo no Brasil, da década de 1990 à atualidade. Revista Acadêmica Observatório de Inovação do Turismo, v. 6, n. 3, 2011.

GIL, Antônio Carlos. Métodos e técnicas de pesquisa social. – 6º ed. São Paulo: Atlas, 2008.

_____. Como elaborar projetos de pesquisa. – 4º ed São Paulo: Atlas, 2002.

GOUVEIA, L.A.; Gosling, M.; Coelho, M.F.; Pereira, G.A. Fatores que influenciam a intenção de compra de viagens de ecoturismo e turismo de aventura. *Revista Brasileira de Ecoturismo*, São Paulo, v.7, n.3, ago/out 2014, pp.551-575.

GUTA. C. Expresso Turístico Paranapiacaba – Como ir e nossa experiência! Blog Vambora! São Paulo, 2023. Disponível em: <<https://www.blogvambora.com.br/expresso-turistico-paranapiacaba/>> Acesso em: 2 jul. 2023.

HART, Stuart; SCHARMA, S. *Engaging Fringe Stakeholders for Competitive Imagination*, 2004.

HART, Stuart. *Capitalism at the Crossroads*. USA: Wharton School Publishing, 2005.

HOLZER, Werther. A GEOGRAFIA HUMANISTA: UMA REVISÃO. *Espaço e Cultura*, [S.l.], n. 3, p. 8-19, jul. 2013.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 2000. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/>> Acesso em: 2 fev 2023.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Vila Ferroviária de Paranapiacaba. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1523/>>. Acesso em 28 out. 2022.

Instituto Florestal da Secretaria de Infraestrutura e Meio Ambiente do Estado de São Paulo. Reserva da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo. Disponível em: <<https://www.infraestruturameioambiente.sp.gov.br/institutoflorestal/o-instituto/rbcv/>> Acesso em: 19 mar 2023.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). Tecnologia, produção e comércio exterior, Brasília, n. 28, 46 p., ago. 2013. Disponível em: <<https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/5333>> Acesso em: 28 fev. 2023

JACOBI, Pedro. JACOBI, Pedro. Educação Ambiental, Cidadania e Sustentabilidade. In: *Cadernos de Pesquisa*-vol. 118. Fundação Carlos Chagas, 2003.

LAMARCA, Vicente Adolfo. *A história de Paranapiacaba*. São Paulo: Prol, 2008

LAVANDER JR, M.; MENDES, P. A. (2005). SPR, *Memórias de uma inglesa: a história da concessão e construção da primeira ferrovia em solo paulista e suas conexões*. São Paulo: [s.n].

LIMA, M.E.L. Dynamics of the Paranapiacaba Atlantic rain forest. 2015. Thesis (Doctorate). Instituto de Botânica de São Paulo – Pós-Graduação em Biodiversidade Vegetal e Meio Ambiente.

LYNCH, Kevin. *A Imagem da Cidade*. Rio de Janeiro: Ed. Martins Fontes, 1999.

MILLS, J.R. (2005). *Charles Miller: o pai do futebol brasileiro*. São Paulo: Panda Books.

MATOS, Lucina Ferreira. Ferrovias como patrimônio: estudo sobre o PRESERVE e PRESERFE e sua contribuição às políticas do patrimônio cultural (1980-1996). 2016.

MACHADO, Carlos; SANTOS, Caio Floriano dos. Conflitos Ambientais e Urbanos: debates, lutas e desafios. 2013.

MAZZONI-VIVEIROS, Solange C.; TRUFEM, Sandra FB. Efeitos da poluição aérea e edáfica no sistema radicular de *Tibouchina pulchra* Cogn. (Melastomataceae) em área de mata Atlântica: associações micorrízicas e morfologia. *Brazilian Journal of Botany*, v. 27, p. 337-348, 2004.

Mielke, E. J. C., & Pegas, F. V. (2013). Turismo de base comunitária no Brasil. Insustentabilidade é uma questão de gestão. *Revista Turismo Em Análise*, 24(1), 170-189. Disponível em: <<https://doi.org/10.11606/issn.1984-4867.v24i1p170-189>> Acesso em Acesso em: 28 fev. 2023

MINAMI, Issao. (1983). Expressão e representação do espaço urbano por meio da codificação visual da imagem: memória da vida de Paranapiacaba. 2 v. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1983.

_____. (1994). Vila Martin Smith, no Alto da Serra, em São Paulo, um exemplo típico de Model Company Town. 291p. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1994.

_____. (1996). Vila de Paranapiacaba: patrimônio ambiental, tecnológico e arquitetônico. In: YAZIGI, E. et.al. Turismo; espaço, paisagem e cultura. São Paulo: Hucitec.

MORETTO, M. Protagonismo comunitário em Paranapiacaba: o impacto das ações governamentais no desenvolvimento sócio-econômico-comunitário da Vila de Paranapiacaba no período de 2001 a 2004. Dissertação (mestrado). Universidade de São Caetano do Sul, São Caetano do Sul, 2005.

MORAIS, M. (2003). As vilas ferroviárias paulistas. Arquitetura e as relações urbanas nos núcleos habitacionais ferroviários. 238p. Dissertação (Mestrado). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo. São Carlos, 2003.

PARANAPIACABA: conflitos, saberes e perspectivas de desenvolvimento na Macrometrópole Paulista / Organizado por Ruth Ferreira Ramos, Samia Nascimento Sulaiman, Sílvia Helena Passarelli e Pedro Roberto Jacobi. — Santo André, SP : EdUFABC, 2021.

PASSOS, Thiago de Moraes dos. Habitando o patrimônio arquitetônico: os curadores da Vila de Paranapiacaba, Santo André, SP. 2016.

PERÉZ, Xerardo Pereiro. Turismo cultural. Uma visão antropológica. Tenerife, Espanha: ACA y PASOS, RTPC, 2009.

PIRES, Mario Jorge - TURISMO DE NÃO-MERCADO: Perigoso, porém libertário. Revista Turismo em Análise, v. 18, n. 1, p. 24-32, maio 2007.

PREFEITURA DE SANTO ANDRÉ. Atlas do Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba: revelando o nosso Parque. 2a. Edição ampliada e revisada. / Prefeitura do Município de Santo André. - - São Paulo: Annablume; Paradiso, 2008.

PREFEITURA DE SANTO ANDRÉ, Secretaria de Gestão dos Recursos Naturais de Paranapiacaba e Parque Andreense, Departamento de Meio Ambiente, Gerência de Educação e Extensão Ambiental. Diagnóstico de cobertura vegetal e definição para o reflorestamento de áreas degradadas na região de Paranapiacaba e Parque Andreense. Santo André, 2012b.

PREFEITURA DE SANTO ANDRÉ, Secretaria de Turismo. Caminho do Sal. Santo André, 2022. Disponível em: <<https://www3.santoandre.sp.gov.br/turismosantoandre/caminho-do-sal/>>. Acesso em 05 ago. 2023.

PREFEITURA DE SANTO ANDRÉ, Secretaria de Gestão dos Recursos Naturais de Paranapiacaba e Parque Andreense, Departamento de Meio Ambiente, Gerência de Recursos Naturais. Plano de Manejo Participativo do Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba. Santo André, 2012a. 204p.

PREFEITURA DE SANTO ANDRÉ, Guia de serviços, 2023. Disponível em: <<https://web.santoandre.sp.gov.br/guia-de-servicos>> Acesso 28 jun. 2023.

RABELLO, Sonia. O tombamento. Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural, v. 1, 2015.

RAIMUNDO, Sidnei. Em busca da sustentabilidade perdida: lazer e turismo diante das desigualdades socioambientais. [S.l: s.n.], 2019.

RIBEIRO, Mariana Alice Pereira Schatzer. Trabalho e cotidiano dos africanos livres na Estrada da Maioridade - São Paulo - Santos (1840-1864). 2019.

RIVIERE, George Henri. Definição Evolutiva de Ecomuseu. Museum International, v. 37, p. 4, 1985.

RODRIGUES, A.B. Ecoturismo: limites do eco e da ética. In: RODRIGUES, A. B. Ecoturismo no Brasil: possibilidades e limites. São Paulo: Contexto, 2003.

SABESP. CHESSE - Crise Hídrica, Estratégia e Soluções da SABESP para a Região Metropolitana de São Paulo. São Paulo, SP: SABESP, 2015. Disponível em: <https://site.sabesp.com.br/site/uploads/file/crisehidrica/chess_crise_hidrica.pdf> Acesso em: 20 mar 2023.

SANTO ANDRÉ. Lei nº 8.696, de 17 de dezembro de 2004. Institui o novo Plano Diretor do município de Santo André. Diário do Grande ABC: nº 12351:04, 18/12/04. PL nº 13, de 30/03/2004. Disponível em: <http://www4.cmsandre.sp.gov.br:9000/arquivos/?tipoArquivo=norma&arquivo=LEI_O_RDINARIA8696_3261.pdf>. Acesso em 10 mar. 2023.

SANTO ANDRÉ. Lei nº 9.924, de 21 de dezembro de 2016. Dispõe sobre a Lei de Uso, Ocupação e Parcelamento do Solo no Município de Santo André, e dá outras providências. Diário do Grande ABC: nº 16738:02, 23/12/2016. Processo administrativo nº 45.143/2005. PL nº 40/2016. Disponível em:< <http://www4.cmsandre.sp.gov.br:9000/legislacoes/27481/ficha>>. Acesso em: 10 mar 2023.

SANTO ANDRÉ. Lei nº 9.018, de 21 de dezembro de 2007. Regulamenta a zona especial de interesse do patrimônio de Paranapiacaba vide lei 9.039/08 - 9.214/10 - 9.518/13 dec.15.820/08 e 16.698/15. Diário do Grande ABC: nº 13449, 22/12/17. Disponível em:< <http://www4.cmsandre.sp.gov.br:9000/legislacoes/10638/ficha>>. Acesso em: 11 fev 2022.

SANTO ANDRÉ, Prefeitura Municipal. Plano de Desenvolvimento Sustentável da Vila de Paranapiacaba. Santo André: FAUUSP-LUME, 1999

SANTO ANDRÉ. Prefeitura Municipal. Plano Patrimônio Paranapiacaba: converter a história em futuro. Santo André: Prefeitura de Santo André, 2002

SANTO ANDRÉ. Plano de Desenvolvimento Turístico Sustentável de Paranapiacaba. Santo André: Prefeitura de Santo André, 2008

SANTO ANDRÉ. Lei Ordinária Nº 10373 de 14/05/2021. Dispõe sobre o Conselho Municipal de Turismo de Santo André – COMTUR. Processo Administrativo nº 33.209/2001 - Projeto de Lei nº 09/2021.

SANTO ANDRÉ. Mapa turístico de Paranapiacaba, 2023. Disponível em: <https://www3.santoandre.sp.gov.br/turismosantoandre/wp-content/uploads/2022/03/Mapa-de-Paranapiacaba.pdf>. Acesso 3 jul. 2023.

SANTO ANDRÉ. Secretaria de Desenvolvimento e Geração de Emprego. Inventário da oferta Turística. Santo André, 2021. Disponível em: <<https://www3.santoandre.sp.gov.br/turismosantoandre/wpcontent/uploads/2021/10/ANEXO-III-Inventario-Turistico-de-Santo-Andre-Revisao-26.10.2021.pdf>> Acesso em: 10 fev. 2023.

SANTO ANDRÉ. Secretaria de Desenvolvimento e Geração de Emprego. Estudo de Demanda Turística. Santo André, 2022. Disponível em: <<https://www3.santoandre.sp.gov.br/turismosantoandre/wpcontent/uploads/2023/03/Estudo-de-Demanda-Santo-Andre-2022-v16.02.2023-FINAL1.pdf>>. Acesso em Acesso em: 10 fev. 2023.

SANTO ANDRÉ. Secretaria de Desenvolvimento e Geração de Emprego. Revisão do Plano Diretor de Turismo (2021 – 2024). Santo André, 2021. Disponível em: <<https://www3.santoandre.sp.gov.br/turismosantoandre/plano-diretor-de-turismo/>>. Acesso em: 10 fev. 2023.

SANTO ANDRÉ, Prefeitura Municipal. Anuário de Santo André 2016. Santo André, 2016. Disponível em: <<https://www.santoandre.sp.gov.br/pesquisa/ebooks/381434.PDF>>. Acesso em: 13 fev. 2023.

SANTOS, Cecília Rodrigues dos; LAGE, Claudia; SECCO, Gustavo. São Paulo Railway 150 anos. Patrimônio industrial ferroviário ameaçado. *Arquitextos*, São Paulo, ano 17, n. 201.05, Vitruvius, fev. 2017 Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.201/6435>>. Acesso em 02 jan. 2023.

Silva, L. de O., & Figueiredo, L. A. V. de. (2011). Racionalidades e sensibilidades em trilhas interpretativo-perceptivas: promovendo ações formativas de Educação Ambiental na Vila de Paranapiacaba-Santo André (SP). *Revista Brasileira De Ecoturismo (RBEcotur)*, 4(1).

SILVA, Paulo Diego D.'Ovídio; DE LOLLO, José Augusto. O Estudo de impacto de vizinhança como instrumento para o desenvolvimento da qualidade de vida urbana. *Holos Environment*, v. 13, n. 2, p. 151-162, 2013.

SILVA, I. R.; PASSARELLI, S. H. (1990). A São Paulo Railway. São Paulo: FAU/USP. Monografia.

SIGA - Sistema de Informações Geográficas Andreense. Prefeitura Municipal de Santo André. Disponível em: <<https://siga.santoandre.sp.gov.br/PainelIndicadores.aspx>> Acesso em: 2 jun. 2023.

SISTEMA NACIONAL DE INFORMAÇÕES FLORESTAIS (SNIF). Áreas de Preservação Permanente. Brasil, 23/09/2019. Disponível em: <<https://snif.florestal.gov.br/pt-br/conservacao-das-florestass/183-areas-de-preservacaopermanente>>. Acesso em: 20 mar. 2023

SEMIL - SP. Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística. Guia de áreas protegidas. Disponível em: <<https://guiadeareasprotegidas.sp.gov.br/ap/reserva-biologica-alto-da-serra-de-paranapiacaba/>> Acesso em: 1 mai. 2023.

SETOCA, A. Manuel Fernandes. O Perfil do Turista Cultural da Cidade de Portalegre. Dissertação de Mestrado, Universidade de Évora, 2021.

SOS Mata Atlântica. Atlas dos remanescentes florestais da Mata Atlântica 2021. Disponível em: <https://www.sosma.org.br/iniciativas/atlas-da-mata-atlantica/>. Acesso em: 19 mar 2023.

SCHVARSBERG, Benny et al. Estudo de impacto de vizinhança: caderno técnico de regulamentação e implementação. Secretaria Nacional de Acessibilidade e Programas Urbanos, Programa Nacional de Capacitação das Cidades e Universidade de Brasília. Brasília: Universidade de Brasília, 2016.

SUESS, R C e RIBEIRO, A. da S. S. O Lugar na Geografia Humanista: Uma Reflexão Sobre O Seu Percurso e Questões Contemporâneas - Escala, Críticas e Cientificidade. *Revista Equador (UFPI)*, Vol. 6, No 2, p.1 – 22.

UFABC – Universidade Federal do ABC. Cartas geotécnicas de aptidão à urbanização dos municípios de Santo André e Ribeirão Pires – SP. Santo André, 2017.

VAINER, Carlos Bernardo. Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos & MARICATO, Ermínia. A cidade do Pensamento único. Editora Vozes, 2002a.

VEZANNI, F.M. Solos e os serviços ecossistêmicos. Revista Brasileira de Geografia Física V. 08, número especial IV SMUD (2015).

ZANIRATO, Silvia Helena. Usos sociais do patrimônio cultural e natural. Patrimônio e Memória, v. 5, n. 1, p. 137-152, 2007.

ZILIOOTTO, S Lisandre. Plano de metas no governo Juscelino Kubitschek (1956/1961): uma análise sobre o desenvolvimento econômico através do IDH. Setor de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2005. Disponível em: <<https://acervodigital.ufpr.br/handle/1884/75953>>. Acesso em: 18 maio 2023.

APÊNCICES

Apêndice A - Estrutura das entrevistas

As entrevistas ocorreram de modo presencial e online em outubro de 2022 e julho de 2023. Todas as entrevistas tiveram o conteúdo gravado em áudio com autorização do entrevistado, e todos tiveram ciência da finalidade da pesquisa. Foi optado por não identificar pessoalmente os entrevistados em virtude da característica do objeto desse estudo.

As entrevistas foram estruturadas a partir das seguintes perguntas:

- 1). Qual sua relação com Paranapiacaba?
- 2). Como ficou sabendo do projeto Centro Logístico Campo Grande (Porto Seco) em Paranapiacaba?
- 3). Como a efetivação do empreendimento irá alterar seu modo de vida.
- 4). Quais são os fatores decisivos para a escolha do destino Turístico?

Apêndice B – Transcrição das entrevistas

Entrevistado 1

Morador local, Guia Turístico, Monitor Ambiental credenciado e prestador de serviço autônomo no Distrito de Paranapiacaba.

- 1). Qual sua relação com Paranapiacaba?

Sou nascido e criado na vila, hoje sou o último da minha família de três gerações de ferroviários que se aposentaram e se mudaram para cidades do grande ABC como Rio Grande da Serra. Passei toda minha vida aqui, e me formei na segunda turma do programa jovens da biosfera em 2002 para trabalhar com turismo. Entre as décadas de 1980 e 1990, presenciei o período em que todos se conheciam já que 90% das pessoas trabalhavam para a rede ferroviária, e a mudança das pessoas que perderam o emprego e a chegada de pessoas de fora que invadiram as casas deixadas pelos ferroviários, isso que fez com que as pessoas ficassem mais desconfiadas e se fechassem nas suas casas. A partir da compra da vila e tudo em volta, hoje acho que menos de 10% dos moradores ainda trabalham para a ferrovia na MRS Logística no Rio Grande da Serra, e o turismo com certeza é maior gerador de emprego e renda aqui. O Problema, é que a parte das pessoas ainda trabalham na informalidade, o que gera insegurança nas pessoas que ficaram.

- 2). Como ficou sabendo do projeto Centro Logístico Campo Grande (Porto Seco) em Paranapiacaba?

Próximo do Natal de 2016, havia comentários entre as pessoas da vila e de outros bairros que uma empresa iria vir para cá, mas nada concreto e ninguém sabia dos detalhes. Entre o Natal e o Réveillon, eu estava em viagem para o Mato Grosso e recebi uma ligação de alguém ligado ao Centro Logístico falando que tinham uma

excelente oportunidade para vila e queriam marcar uma reunião com as lideranças da Vila. Na época eu era vice-diretor de uma ONG, e parte do conselho técnico sobre a reserva da biosfera agora como biólogo formado. Em abril de 2018, teve a reunião para a apresentar a Centro Logístico aos moradores e lideranças no Lira Serrano. Nesse momento já se via uma clara divisão entre os que eram contra e os a favor da empresa, mas poucos leram o EIA/RIMA. Muitos do meu bairro ficaram com medo de se posicionar, já que as casas são da prefeitura e temiam alguma perseguição pois era de conhecimento comum que eles tinham o apoio de pessoas da prefeitura.

3). Como a efetivação do empreendimento irá alterar seu modo de vida.

Primeiramente afeta a construção visual da minha memória e da minha vida. No documento diz que o Centro Logístico vai ficar há 5 quilômetros da vila, mas não fala que essa é apenas uma das glebas. O desmatamento percorre toda a zona de amortecimento, e a gleba Rio Pequeno vai ficar há menos de 500 metros logo atrás da linha férrea. Ali eu cresci, brinquei, colhi Cambuci com meus pais, e é ali que eu mostro para os meus sobrinhos que vem me visitar, como eram as coisas quando eu tinha a idade deles, fora todo impacto ambiental que está lá colocado no EIA/RIMA e na qualidade de vida aqui. Eu e muitas pessoas aqui trabalhamos com o turismo, e esses impactos vão reduzir a grande maioria das pessoas que vem e retornam à Paranapiacaba. 40% dos grupos que eu atendo, são de grupos escolares de toda região metropolitana acompanhados de professores de história, artes e biologia. Além da redução de turistas pelo aumento da sensação de insegurança, me preocupa um acidente entre o ônibus de excursão e um caminhão. O hospital geral mais próximo fica a mais de 30 quilômetros da vila.

4). Quais são os fatores decisivos para a escolha do destino Turístico?

Dos grupos que eu recebo, ou turistas que me contratam para o guiamento seja nas áreas de conservação ou na vila, eles dizem que é um conjunto de fatores, mas em comum todos falam da beleza cênica da região e dos animais que é possível observar aqui, mas não tem nas grandes cidades. Outro ponto que todos falam é sobre a calma e paz que Paranapiacaba transmite logo no começo da estrada quando estão entrando no distrito.

Entrevistado 2

Morador do município de Diadema – SP, Advogado, Consultor Jurídico e excursionista no distrito de Paranapiacaba.

1). Qual sua relação com Paranapiacaba?

Conheci Paranapiacaba ainda nos anos 70 quando cheguei em Diadema. Era comum aos finais de semana eu ir sozinho, com amigos ou em família para desfrutar das belezas naturais, trilhas, cachoeiras e águas limpas que podíamos tomar perto da nascente sem nenhum receio. Presenciei o processo de decadência da Vila, o aumento de crimes patrimoniais e ambientais. No início da década de 80 comecei a atuar como advogado e ambientalista, e participei de reuniões e decisões entre ONGS, a população do Grande ABC e poder público sobre a degradação ambiental

que ocorria não só em Paranapiacaba, mas em toda região. Depois que a prefeitura assumiu a vila de Paranapiacaba e criou todo um processo participativo de desenvolvimento sustentável para o distrito, participei como profissional do direito e como voluntário nas comissões que discutiam o futuro de Paranapiacaba. Desde então, presto serviços de assessoria jurídica para diversas empresas e organizações em Paranapiacaba e no grande ABC, e me mantenho atento e atuante como cidadão a todos desmandos e crimes praticados contra o nosso meio ambiente.

2). Como ficou sabendo do projeto Centro Logístico Campo Grande (Porto Seco) em Paranapiacaba?

No mês de setembro de 2017, lideranças, movimentos populares da vila, empresários e ambientalistas, procuraram o Movimento de Defesa da Vida do Grande ABC ao qual participo desde a década de 80, denunciando ações da prefeitura de Santo André para favorecer a implementação de um Centro Logístico na área protegida de Paranapiacaba. No início do mesmo ano, amigos que moram na vila e clientes já haviam comentado sobre o centro logístico, preocupados ou curiosos. Diante das denúncias, nos debruçamos em diferentes frentes para analisar a viabilidade, impactos e legalidade do empreendimento. No de 2018, entramos com uma ação popular denunciando ao poder judiciário fundamentado nos estudos de impacto ambiental e ilegalidades da proposta, bem como a improbidade praticada pelo prefeito e secretário de meio ambiente da época, que alteraram a lei de ocupação e uso do solo em 2016 por decreto municipal, ferindo a constituição estadual e federal no que diz respeito ao direito público aos recursos naturais e uso do solo.

3). Como a efetivação do empreendimento irá alterar seu modo de vida.

Pensar que apenas a população de Paranapiacaba será afetada pelos impactos anunciados pelo Centro Logístico é um erro sem tamanho. Ali nasce o Rio Grande que é o principal formador da represa Billings, todos nós seremos afetados. A área onde querem instalar o porto seco não é protegida por um acaso, a região de Paranapiacaba é essencial para toda região metropolitana. Além disso, o processo não respeitou a democracia local e desconsiderou o bem-estar e opinião da população que gera insegurança patrimonial e jurídica aos moradores e empreendedores na vila. Não há segurança de acessar a vila histórica para lazer ou a trabalho pela mesma estrada que irá circular mais de mil caminhões. O meu trabalho e de outras pessoas que fazem esse trajeto diariamente será prejudicado.

4). Quais são os fatores decisivos para a escolha do destino Turístico?

As belezas naturais, a cultura local, o respeito ao meio ambiente, a segurança pública e dos locais.

Entrevistado 3

Empresária do ramo de alimentos e moradora do distrito de Paranapiacaba.

1). Qual sua relação com Paranapiacaba?

A origem da minha família se dá na vila de Paranapiacaba, meu avô era ferroviário e eu pai nasceu aqui na vila em 1940. Freqüento o distrito desde criança, os passeios em família aos domingos e feriados era vir para a Vila, para meu pai, avós e tios, matassem a saudade dos tempos bons de morar/trabalhar no Alto da Serra. Moro aqui no bairro Campo Grande com minha família desde o ano de 2003. Moramos em uma chácara, e sempre estávamos vindo aqui passar o final de semana. A partir de 2003, passamos a morar e ter nosso rendimento da nossa propriedade: apiário, produção de geleias com frutas da Mata Atlântica, licores, artesanato com madeira reaproveitada, educação ambiental entre outras atividades que desenvolvemos.

2). Como ficou sabendo do projeto Centro Logístico Campo Grande (Porto Seco) em Paranapiacaba?

Por um convite para participar de uma apresentação sobre o projeto aqui na vila de Paranapiacaba, no Clube Lira.

3). Como a efetivação do empreendimento irá alterar seu modo de vida.

Impactaria na tranquilidade em todos os sentidos: moradia, transitar a pé ou de veículo na rodovia ou estrada. Como a minha residência é mais próxima a construção do projeto, a atividade de apicultura seria quase 100% prejudicada, e a qualidade do ar e água aqui da Vila poderiam ser prejudicadas também. Também temos um índice baixo de violência (roubos, furtos, sequestros, prostituição, etc....), com a construção e instalação do Porto Seco, toda nossa calma seria prejudicada

4). Quais são os fatores decisivos para a escolha do destino Turístico?

As pessoas que eu recebo no meu empreendimento ou conheço na Vila, dizem que veem à Paranapiacaba para conhecer a Vila histórica, aproveitar contato com a natureza, respirar ar de boa qualidade e tomar água direto das nascentes e aproveitar as trilhas no Parque Nascentes.

Entrevistado 4

Ciclo turista, moradora da cidade de São Paulo, fotógrafa, jornalista, organizadora de grupos e eventos de ciclismo.

1). Qual sua relação com Paranapiacaba?

Nos anos 70, quando o trem ainda chegava até Paranapiacaba, amigos do Clube Excursionista Universitários o CÉU, meus irmãos e eu, íamos de trem até lá, e caminhávamos em trilhas que hoje estão proibidas, até a pedra lisa para desfrutar uma cachoeira linda que tem lá. No comecinho de 80, eu já fotógrafa, fiz um ensaio fotográfico da Vila que é lindo. Inclusive no estilo "fine art" em 1982, fiz um cartão de Natal para uma empresa dar de brinde no fim de ano. Paranapiacaba me surge no cenário como cicloturista no início dos anos 2010, quando a Rota do Sal foi uma das matérias que rendeu mais audiência no "Bike é Legal" (Blog). A Rota do Sal que sai da estrada de Riacho Grande, aquela da estrada Velha do Mar, cruza a estrada de Rio Grande da Serra, passa por Paranapiacaba e depois Mogi das Cruzes no bairro de Taiapuêba. A Rota do Sal é uma das trilhas de cicloturismo mais divulgadas e

feitas por grupos de ciclismo na região de São Paulo e atrai ciclistas de todo canto do Brasil.

2). Como ficou sabendo do projeto Centro Logístico Campo Grande (Porto Seco) em Paranapiacaba?

Fiquei sabendo do Porto Seco pelo movimento #SOS Paranapiacaba. Um pouco antes já havia sido informada por autoridades do Dersa sobre o projeto, mas só foi quando li melhor nas postagens de ambientalistas como o Virgílio Alcides que caiu a ficha. Houve um protesto em Paranapiacaba, num dia de muita chuva, e nesse evento vários pesquisadores, cientistas, falaram de forma embasada e consistente sobre o crime ambiental que o Porto Seco representa. Em vários pedais pela região pude ver com meus próprios olhos a imensa área que vinha e vem sendo prejudicada por incêndios criminosos justamente para degradar a área onde se pretende fazer o Porto Seco, isso entre 2020 e hoje.

3). Como a efetivação do empreendimento irá alterar seu modo de vida.

Além da área em si que vai bloquear a Rota do Sal, o relatório de impacto ambiental do próprio projeto da conta que uma quantidade significativa de caminhões (1200 ou 1800 aqui o número certo não sei), estará circulando na estrada turística de Rio Grande da Serra. Isso vai inviabilizar a circulação de ciclistas e pedestres. Não há um compartilhamento agradável com mobilidade ativa com Caminhões pesados, movidos à diesel e carregando contêiner circulando nas mesmas vias. Mesmo que haja um projeto de separação, não dá para ter prazer em caminhar ao lado de caminhões, barulho e fumaça. Para mim, e para maioria das pessoas que compõem o meu grupo de ciclistas será uma rota inviável.

4). Quais são os fatores decisivos para a escolha do destino Turístico?

Acredito que segurança patrimonial e viária em primeiro lugar, beleza do local, e população acolhedora.