

Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio
Diretoria de Unidades de Conservação de Proteção Integral

Parque Nacional da Serra da Bocaina
Relatório de Monitoria – Etapa I
Área Estratégica Interna Caminhos do Ouro
(ESTRADA PARATY-CUNHA)



Fotos: arquivo PNSB



Brasília; fevereiro de 2010

Presidente da República
Luis Inácio Lula da Silva

Ministro do Meio Ambiente
Carlos Minc

Presidente do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio
Rômulo José Fernandes Barreto Mello

Diretor de Unidades de Conservação de Proteção Integral – DIREP/ICMBio
Ricardo José Soavinski

Chefe do Parque Nacional da Serra da Bocaina – PNSB/ICMBio
Francisco Fernando Livino de Carvalho

Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio
Diretoria de Unidades de Conservação de Proteção Integral

Parque Nacional da Serra da Bocaina
Relatório de Monitoria – Etapa I
Área Estratégica Interna Caminhos do Ouro
(ESTRADA PARATY-CUNHA)

Equipe da Monitoria Etapa I:

- Julio Gonchorosky – CGEVI/ DIREP/ICMBio
- Sergio Henrique Collaço de Carvalho – CSAM/CGEVI/DIREP/ICMBio
- Francisco Livino – PNSB/ICMBio (Chefe)

Etapa I – Colaboradores:

- Larissa Moura Dihel – CGEVI/DIREP/ICMBio
- Walter Behr/ICMBio – PNI/ICMBio (Chefe)
- Daniel Di Giorgi Toffoli - PNI/ICMBio
- Marcelo Souza Motta - PNSB/ICMBio

Índice:

- I. Contexto da Monitoria pg. 05**
- II. Área de Abrangência pg. 05**
- III. Cenário Atual pg. 06**
- IV. Avaliação do Plano de Manejo pg. 07**
- V. Re-planejamento pg. 14**
- VI. Ações e Normas pg. 18**
- VII. Considerações Finais pg. 20**

I – Contexto da Monitoria

O plano de manejo do Parque Nacional da Serra da Bocaina data do final da década de 1990, tendo sido concluído e publicado em 2002. Após sua publicação não foi possível a implementação de suas ações de maneira efetiva.

Embora o referido plano encontre-se no prazo previsto para sua revisão geral, optou-se por fazer uma monitoria pontual focando algumas áreas a serem trabalhadas num primeiro momento. O objetivo, com isso, é o de otimizar a reduzida capacidade gestora da unidade através de ações de foco e prioridade. Dessa forma a monitoria em questão aborda as Áreas Estratégicas Internas (A.E.I.) Trindade e Caminhos do Ouro, em Paraty, além da Caminho de Mambucaba (Trilha do Ouro), que liga os municípios de São José do Barreiro-SP e Angra dos Reis-RJ.

Dentre essas três áreas, a Paraty-Cunha justifica uma atenção especial e uma abordagem específica, em virtude da imensa complexidade que envolve todo o seu histórico de relação com a unidade, bem como devido ao seu enorme potencial para o uso público e manejo, além de um quadro situacional que acena com a oportunidade para os grandes investimentos que se farão necessários.

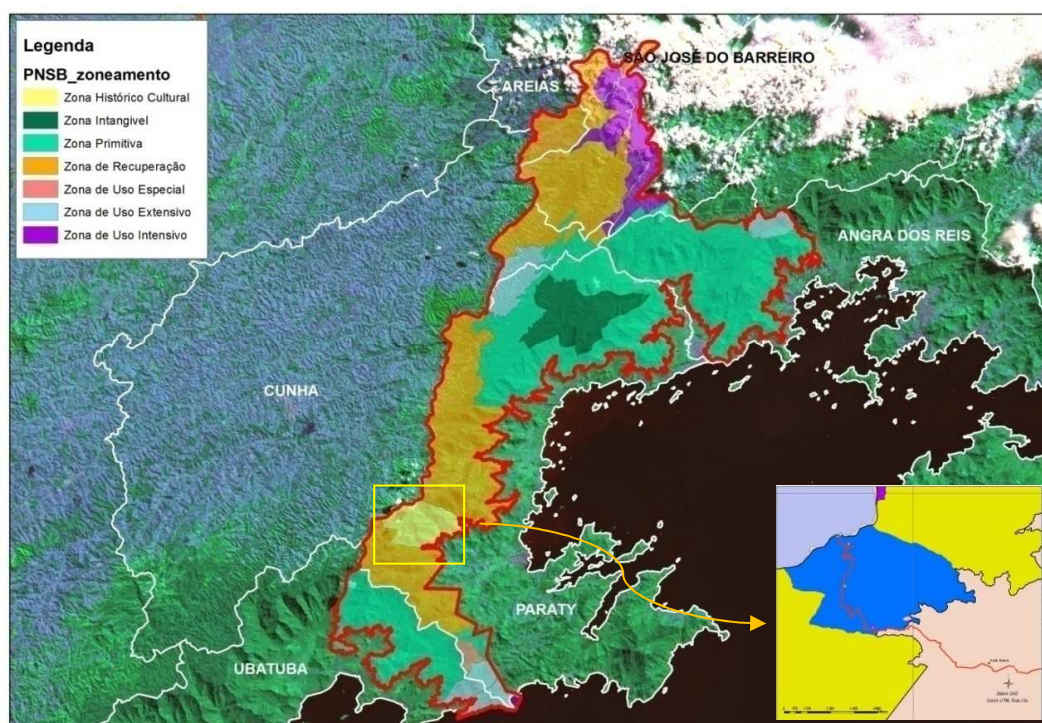
Dessa forma esta etapa da Monitoria abrange unicamente o traçado da estrada Paraty-Cunha, e sua faixa de influência direta, atualizando as orientações institucionais acerca da sua pavimentação permitindo de forma definitiva a sua inserção dentre as principais ações de gestão do Parque Nacional.

A continuidade das ações dessa monitoria será concluída pela segunda etapa que desenvolve o re-planejamento das demais A.E.I. descritas acima, bem como pelos demais atrativos da A.E.I. Caminhos do Ouro.

II – Área de abrangência (Etapa I)

Objetivo da AEI

Esta área tem como objetivo permitir que o visitante desfrute da grande beleza cênica da região e, ao mesmo tempo, desenvolva atividades que permitam aprender sobre a história natural e do homem, bem como seus elos de ligação.



AEI Caminhos do Ouro: Mapa – Thiago Straus/Base PNSB

III – Cenário Atual

O ICMBio vem desenvolvendo, desde julho de 2008, o projeto “Nova Imagem – 40 anos, fev. 2011” visando a consolidação do Parque Nacional da Serra da Bocaina (PNSB). Os resultados desse projeto, que prioriza áreas para a abertura formal à visitação, deverão ser um primeiro passo para transformar em realidade o imenso potencial representado pelos seus mais de 100.000 ha localizados entre os estados do Rio de Janeiro e São Paulo. O maior Parque Nacional de Mata Atlântica costeira. Sua visitação já feita de forma intensa, motivada pelos incontáveis atrativos ecológicos, cênicos e histórico-culturais, tão logo esteja sendo controlada e registrada, o consolidará, minimamente, entre os cinco Parques Nacionais mais visitados do país.

Após longo período concentrando suas ações basicamente na sua região serrana, o PNSB, através do projeto em curso, vem ampliando essas à extensa faixa litorânea da unidade que concentra atualmente seus principais potenciais e ameaças, seja pela sua intensa visitação, ainda desordenada, seja pela dinâmica de crescimento urbano, particularmente nos municípios de Angra dos Reis e Paraty. Dessa forma, torna-se imperativo aperfeiçoar a capacidade gestora da unidade em sua porção sul, fazendo-a de maneira integrada com a gestão norte que permanecerá em São José do Barreiro.

A Estrada Paraty-Cunha é a principal via de ligação entre as vertentes litorânea e serrana do PNSB, por representar o mais curto trajeto rodoviário entre as cidades de São José do Barreiro e Paraty, cidades estas que abrigam atualmente as duas bases administrativas da unidade. A discussão em torno de sua operacionalização hoje decorre de uma re-orientação institucional que enxerga a possibilidade de, com o adequado uso para o manejo da unidade, atender ainda a questões sociais e de política regional.

Devido às suas péssimas condições de trafegabilidade a estrada não se configura hoje numa via oficial de circulação nem mesmo para os veículos funcionais do Parque que encontram em seu traçado mal conservado um forte vetor de depreciação. Ademais, a circulação de uma diversidade de veículos que a cruzam sem nenhum controle, potencializa o uso não autorizado dos recursos naturais do Parque, assim como o seu leito configura-se num forte canal de drenagem potencializando os cursos erosivos e o conseqüente assoreamento dos cursos d’água de sua zona de influência. Para a manutenção das mínimas condições de tráfego, tem-se hoje um conflito instaurado com as prefeituras locais que, em virtude de manutenções periódicas sem a devida técnica ou autorização, acaba por ampliar a quantidade de materiais a serem carregados para os rios da região.

Em janeiro de 2009 o município de Paraty foi assolado por uma tromba d’água que teve como epicentro a bacia do rio Perequê Açu, exatamente no vale onde se insere a estrada. Intensos desmoronamentos provocaram a interrupção de diversos trechos do traçado comprometendo totalmente a sua trafegabilidade. Por ocasião do ocorrido foi publicado Decreto de Estado de Emergência pelo município de Paraty, sancionado posteriormente pelo governo estadual e federal.

Ainda em 16 de janeiro, no dia 16, foi realizada uma reunião na sede do Jardim Botânico do Rio de Janeiro presidida pela Sra. Izabella Teixeira, Secretária Executiva do Ministério do Meio Ambiente, que contou com a presença de autoridades do governo do Estado do Rio de Janeiro, além de Diretores do ICMBio e do IBAMA com a finalidade de estabelecer os procedimentos para a solução definitiva para o impasse representado pela relação da estrada com o Parque Nacional. Como principal encaminhamento desta reunião teve-se a criação de um Grupo de Trabalho, composto pelas esferas federal, estadual e municipal que teve como objetivo a condução das obras emergenciais de recuperação da trafegabilidade da estrada, bem como dos estudos que viriam a indicar, ou não, a viabilidade da pavimentação da Paraty-Cunha.

Em virtude do cenário que se estabeleceu, a monitoria do Plano de Manejo do PNSB, que já se encontrava em curso, tornou-se peça fundamental no contexto, uma vez que viria a analisar a viabilidade ambiental da obra pretendida, dando as diretrizes para o processo de licenciamento ambiental da mesma.

Seguindo as determinações do plano de manejo foi contratada pelo Estado do Rio de Janeiro, uma equipe de arqueólogos da UERJ, que mapearam e identificaram os testemunhos históricos presentes ao longo do traçado da estrada.

Dessa forma foram constatados os trechos de interseção entre a rodovia e o antigo caminho do ouro, bem como demais testemunhos históricos ali presentes, tais como os remanescentes das primeiras obras de abertura da estrada, datados das décadas de 30 e 50.

De posse dessas informações, torna-se possível identificar os trechos nos quais deverão se dar tratamentos diferenciados objetivando a conservação e a valorização do patrimônio histórico-cultural, bem como aqueles passíveis de uma revisão em seu zoneamento, conforme exposto no plano original: “os limites dessa zona são dinâmicos e podem ser alterados à luz dos resultados obtidos nos estudos arqueológicos.”

Essa etapa da monitoria estabelece, portanto, as diretrizes e condicionantes para a operacionalização da rodovia, atendendo às questões práticas do manejo da unidade e às necessidades regionais, e garantindo a proteção e a valorização de seu patrimônio natural e histórico.



Caminho do Ouro - foto: Dossiê de candidatura Paraty-UNESCO

IV – Avaliação do Plano de Manejo

Para melhor entendimento este trecho terá sua formatação construída no sentido de promover uma análise crítica a cada parágrafo extraído do documento original do Plano de Manejo. Para tal serão relacionados abaixo os parágrafos referentes às discussões acerca da pavimentação da estrada, com as considerações dessa monitoria a cada uma das questões levantadas.

“Levantamentos de campo, dados e reuniões técnicas realizadas neste Plano de Manejo evidenciaram que um dos principais conflitos entre o Parque e as comunidades corresponde à presença da estrada Paraty-Cunha, principalmente pelo fato de parte de seu trecho estar dentro dos limites do Parque. Os encontros apontaram divergências de opiniões, com argumentos favoráveis e desfavoráveis à sua existência como via de acesso para as comunidades locais, estratégias para sua manutenção e propostas de pavimentação. As principais questões são destacadas a seguir:”

“Apesar de a estrada Paraty-Cunha não corresponder ao traçado original do “Caminho do Ouro”, ela é importante sob o ponto de vista histórico, pelo fato de corresponder a um trecho deste caminho e pela hipótese de que a rede de acessos construída pelos escravos passava em diferentes pontos da mesma. Pavimentá-la significará obstruir parte do início da história do Brasil. Acredita-se que esta estrada deva ser mantida como patrimônio histórico, com a mesma concepção da Trilha do Ouro, ao norte do Parque, pois parte dela guarda a memória do povo e do processo de ocupação da região no período colonial.”

Recentes levantamentos e estudos, executados pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro mapearam os diversos testemunhos histórico-culturais presentes no traçado da Paraty-Cunha. Esses estudos indicaram o que segue:

1. “O local onde se pode visualizar a cidade de Paraty, corresponde ao ponto indicado nos mapas do século XVIII como *Marco da Boa Vista*. Nestes mesmos mapas aparece nas proximidades deste marco, sinalização de edificações, que correspondem ao mesmo local onde identificamos as ruínas de um muro de pedra na entrada do Sítio Estiva Preta.”
2. “Os únicos trechos coincidentes do Caminho do Ouro e a RJ 165 correspondem aos trechos da altura da Penha até o trevo de Paraty e das proximidades do Sítio Estiva Preta até o limite dos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo.” (Este último, o único trecho inserido nos limites do PNSB)
3. “O local onde há pavimentação visível na estrada corresponde ao século XX, pois as características dos blocos utilizados são totalmente distintos dos evidenciados no Caminho do Ouro. Há referências a abertura deste trajeto da RJ 165 na década de 1930, como há referências a década de 1950.”
4. “...torna-se importante a preservação dos testemunhos ainda existentes do Caminho do Ouro, devendo haver continuidade através de um projeto de resgate e acompanhamento das obras de engenharia com o objetivo de evidenciação destes vestígios e musealização dentro de uma proposta de Arqueologia Pública.”

5. “a pavimentação original da RJ 165, cujos vestígios se restringem a um pequeno trecho, poderia ser incorporada a nova pavimentação, sendo devidamente sinalizada.”

(OLIVEIRA, Nanci V. (2010) - Projeto de Diagnóstico e Prospecções Arqueológicas para as Obras de Pavimentação e Melhorias na Rodovia RJ-165, Estrada Parque Paraty-Cunha, Estado do Rio de Janeiro)

A partir das informações resultantes, e do maior detalhamento dos levantamentos, poder-se-á então identificar de maneira exata os trechos e pontos de interesse histórico-cultural. Dessa forma e através da elaboração e implementação de projetos específicos de arquitetura, engenharia e arqueologia, pode-se preservar os testemunhos presentes, adotando-os ao projeto de interpretação do PNSB. Assim sendo a pavimentação não traria necessariamente prejuízos ao patrimônio cultural do traçado, devendo, ao contrário, valorizá-los.

As diretrizes referentes aos cuidados com o patrimônio histórico-cultural serão desenvolvidas no decorrer desta monitoria, cabendo aos projetos específicos os detalhamentos.

“Uma questão de grande importância são as evidências atuais de impactos secundários expandidos ao longo desse caminho.... Esta área do Parque é um corredor estreito de Floresta Atlântica, que liga as diferentes fisionomias de escarpa, montanhas e morros, numa faixa de transição climática. Além disso, a aplicação do método de Avaliação Ecológica Rápida apontou para uma grande diversidade de espécies da flora e da fauna. Em suma, aliado ao valor histórico, este território tem alto "valor intrínseco da natureza", aliado a "valores éticos e morais" conforme definido por Spelleberg (1.992) sobre a valoração da biodiversidade. Ainda sob o aspecto da biodiversidade, os diagnósticos elaborados na região mostram que esta área ainda tem alto valor estético – voltado à contemplação, observação e exploração dos sentidos, e alto valor como recurso educacional e de pesquisa científica. Em um Parque Nacional, a forma adequada de explorar esses recursos é, primeiro, usar medidas que asseverem sua integridade e, segundo, revelar os seus valores à comunidade em programas educacionais. Sob esse prisma, o traçado da Paraty-Cunha, dentro do Parque, deveria ser entendido como um caminho para a educação e conservação local. Obviamente, esta perspectiva conflita com o uso dessa via como passagem para comércio, turismo ou outros usos.”

A pavimentação da estrada em si tratar-se-ia da mitigação de impactos já existentes, decorrentes do vetor de assoreamento representado pela estrada atual. A adoção de medidas de controle da estrada e suas restrições de uso, previstas no texto da monitoria em curso, minimizarão, por sua vez, os impactos decorrentes do aumento de fluxo resultante da pavimentação. Ao mesmo tempo o investimento nas estruturas e programas trarão resposta aos impactos atuais decorrentes do uso descontrolado da estrada.

Dessa forma a consolidação da estrada como ferramenta de gestão do Parque possibilitará a proteção aos recursos naturais e culturais ali presentes, além do uso público qualificado conciliando-os com o atendimento às demandas regionais.

“Para o PNSB existem, na realidade, duas trilhas com características históricas e turísticas similares – a Paraty-Cunha e a Trilha do Ouro. Assim, tecnicamente, elas deveriam ter ações semelhantes, que induzissem usos vizinhos. No entanto, os argumentos favoráveis à pavimentação consideram somente o caminho Paraty-Cunha, o que resultaria em propostas de uso distantes. Pavimentar as duas trilhas seria, no mínimo, uma proposta técnica inadmissível.”

O Caminho de Mambucaba (segundo denominação do IPHAN), tratado pelo plano de manejo pelo nome comercial “Trilha do Ouro”, configura-se por uma longa trilha de mais de 40 km de extensão inseridos no Parque. Segundo o IPHAN o traçado, inicialmente uma das diversas rotas indígenas que cruzavam a serra, foi pavimentado no ciclo do café, ligando as fazendas do Vale do Paraíba, particularmente a “Pau D’Alho”, atualmente tombada e um dos atrativos de São José do Barreiro. Esta trilha jamais se configurou como estrada carroçável, salvo aproximados 8 km, contados a partir da portaria do Parque. Recentes estudos contratados pelo IPHAN indicaram diversas construções de valor histórico ao longo do traçado, havendo inclusive iniciativas para o tombamento de seu traçado e zona de influência.

Já a estrada Paraty-Cunha, a despeito de sua interface com o “Caminho Real”, é uma estrada aberta na década 50, anterior portanto ao Parque Nacional, e que representou, até a abertura da BR 101

(Rio-Santos), o único acesso rodoviário para o município de Paraty. Ressalta-se que esta estrada já se encontra integralmente pavimentada, com exceção dos aproximadamente 9,5 km inseridos no Parque Nacional.

Na realidade, para o PNSB, a discussão sobre pavimentação tem prioridade para a Rodovia da Bocaina (SP 221), que dá acesso ao Parque. Os levantamentos de campo e os depoimentos mostram que, por muitas vezes, a chegada ao PNSB é impossível. Em outras palavras, a pavimentação desta via facilitaria e agilizaria a chegada dos administradores, dos funcionários e visitantes ao interior do Parque. Assim, neste aspecto, o conflito reside na prioridade de ação.

A pavimentação da SP 221 é da mesma forma, identificada como ação importante para a consolidação do PNSB, possibilitando o incremento da visitação de sua área serrana através do município de São José do Barreiro. Em função disto tem sido feita gestão junto ao governo municipal e do estado de São Paulo de modo a atrair os recursos e os subsídios técnicos para a viabilidade desta ação.

A contraposição entre a pavimentação de uma ou outra via, entretanto, não se justifica, ressaltando o fato de estarem as duas localizadas em estados diferentes e, portanto, sob responsabilidades e empreendedores distintos.

O enfoque do texto neste parágrafo, o que se repete diversas vezes, trata ainda a chegada ao PNSB, unicamente, como o acesso de São José do Barreiro, parecendo desconsiderar a diversidade e a grandiosidade da uc.

Outro ponto de conflito é sobre o entendimento das normas técnicas. Sob o ponto de vista daqueles que defendem o direito de acesso, bem como o de pavimentação, o argumento mais contundente é o fato de que este caminho sempre foi usado pelas comunidades locais, anteriores à criação do Parque. Em outras palavras, a demarcação de seus limites não levou em consideração esta questão.

A abertura e a consolidação do uso da estrada se deram de fato antes da criação do PNSB. Este fato, por si só, entretanto, não justificaria os argumentos para a sua pavimentação, exigindo, entretanto, ações para a mitigação do conflito instaurado.

Outro argumento de defesa à pavimentação é que o atual estado da estrada Paraty-Cunha contribui para o assoreamento do rio Perequê-Açu. Os levantamentos de campo identificaram processos erosivos locais, porém eles devem ser interpretados como de baixa magnitude, se considerada a potencialidade à erosão mapeada, a estabilidade atual sob o ponto de vista geotécnico verificada em campo e, principalmente, se comparado aos vários focos de erosão resultantes das várias pequenas interferências antrópicas conseqüentes do acesso que este caminho induz. Em outras palavras, a erosão e o assoreamento praticamente independem da pavimentação ou não da estrada, mas de um manejo periódico e ambientalmente adequado, bem como de uma infra-estrutura de fiscalização apropriada. Além disso, se o argumento tiver prevalência, novamente deve-se considerar que a alternativa proposta para este caminho deverá se estender para as outras trilhas de características semelhantes dentro do Parque.

O vetor de erosão e assoreamento representado pela estrada é agravado pelas manutenções periódicas desautorizadas promovidas regularmente pelas prefeituras locais, através do depósito de materiais a título de paliativos.

Entende-se que obras, não só de pavimentação, mas principalmente de contenção e drenagem, promoveriam a mitigação desse vetor de impacto, bem como o controle de seus acessos contribuirá significativamente para a diminuição das ações antrópicas às quais o texto original se refere.

Em relação a “outras trilhas de características semelhantes” pode-se afirmar que esta é a única estrada carroçável que cruza o Parque no sentido serra-litoral.

Pelo bem da verdade deve-se ressaltar que, apesar da fácil constatação de que a Paraty-Cunha facilita a penetração indiscriminada para o PNSB, preferencialmente ao sul da área, é necessário também se reconhecer que há um conjunto de outras vias que permitem acesso nessa região e que independem do

traçado da estrada. Em suma, fechar somente essa estrada não significa, por si, solucionar os impactos aqui citados.

Talvez a maior ameaça à integridade do PNSB deva-se justamente à sua extrema permeabilidade, seja por trilhas consolidadas, seja por algumas vias carroçáveis que o atingem. Obviamente o controle meramente sobre a Paraty-Cunha não solucionará todos os problemas de invasões na porção sul do Parque, entretanto, este possibilitará a minimização dessas em extensa área. Ao mesmo tempo vêm-se trabalhando no controle em curto prazo, minimamente de mais cinco acessos, aguardando capacidade gestora para a ampliação dessas ações visando um necessário, mas ainda utópico, controle de todos os acessos do PNSB.

Nos argumentos técnicos apresentados pelos defensores da pavimentação há um enfoque bastante grande sobre medidas compensatórias, como por exemplo, “a melhoria das condições de acesso ao PNSB, facilitaria a fiscalização do Parque” (Boueri et al., 1.998). No entanto, este é o território mais estreito e distante da área maior e mais concentradora de impactos. Nesta lógica, pressupõe-se que a medida deveria ser estabelecida para a estrada de acesso direto ao Parque, a partir de São José do Barreiro, ou a que trafega em direção a Arapeí, ou aquela que dá acesso às cachoeiras de Bracuí. Novamente, o conflito prende-se à prioridade.

Mais uma vez o plano se refere ao “acesso direto ao Parque” como se esse fosse tão somente o que parte de São José do Barreiro.

A melhoria das condições de trafegabilidade da Paraty-Cunha, bem como de outras vias que interceptam o Parque, desde que acompanhadas do controle em cada um desses acessos, é de extrema importância para o aperfeiçoamento das ações de manejo do Parque. Em relação à Paraty-Cunha esta é ainda de maior importância, uma vez que esta via representa o principal elo de ligação entre as vertentes litorânea e serrana da unidade possibilitando, a partir dela, um rápido deslocamento à maior parte das regiões da uc.

Uma questão bastante delicada refere-se às características do próprio traçado e geometria atual desse caminho. Independentemente de estar ou não em Parque Nacional, seus atributos indicam, tecnicamente, a não pavimentação. É mais razoável usar soluções técnicas compatíveis com a vocação e traçado da estrada, que permitiriam a melhoria das condições de tráfego. Dentre estas, há soluções simples como a regularização do leito da estrada e a implantação de um sistema de drenagem. Acredita-se que a pavimentação possa exigir mudanças da largura e/ou de traçado, além de contemplar grandes movimentos de terra para as obras, o que vai totalmente contra a noção de Parque Nacional.

Estudos feitos como base ao próprio Plano de Manejo, como o “Sustentabilidade Ambiental da Paraty-Cunha” elaborado pela Universidade de Taubaté, bem como projetos da Fundação DER-RJ, indicam a viabilidade da sua pavimentação, minimamente sob o aspecto meramente técnico da engenharia.

Em virtude das condições topográficas e climáticas nas quais se encontra a estrada, a mera regularização do leito demandaria obras constantes de manutenção.

Cabe ressaltar que as condicionantes estabelecidas pela monitoria em curso restringem a possibilidade de alteração e alargamento do traçado, com exceção dos trechos indicados pela mesma e que virão de encontro aos interesses da gestão da unidade.

A pavimentação pode implicar na descaracterização do trajeto histórico e natural. Mesmo regulamentando-se a velocidade podem ocorrer abusos e o barulho causar transtornos para a fauna local. Sem dúvida, para o PNSB, o caminho ideal neste cenário histórico é aquele que permita aos usuários uma caminhada para contemplação em vários pontos existentes como mirantes, ou, no limite da tolerância, o fluxo bastante lento e controlado de veículos em determinados períodos adequados do dia.

As regras estabelecidas pela monitoria, tais como a obrigatoriedade da adoção de controladores de velocidade, minimizarão os impactos alertados pelo Plano de Manejo. A monitoria re-define ainda os horários permitidos ao trânsito estabelecidos pelo documento original, no qual encontravam-se nos períodos do início da manhã e final de tarde, horários nos quais costumam ser mais intensas as atividades da

fauna. Cabe ressaltar que ficará proibido o fluxo de veículos desde o final da tarde até o início da manhã, compreendendo todo o período noturno.

Existem dois argumentos que, tecnicamente, não devem ser admitidos: que a abertura e pavimentação dessa estrada permite a integração das Unidades de Conservação da região e que ela representa uma via de escoamento da população em caso de acidente na usina nuclear de Angra dos Reis. A integração entre as Unidades ocorre através da formação de corredores íntegros de cobertura vegetal natural e não por estradas que, pelo contrário, as seccionem. As características adequadas para uma estrada de escoamento, em caso de acidente nuclear, não têm a menor similaridade com as características da Paraty-Cunha. Além disso, essa estrada não está prevista no programa de prevenção de riscos de acidente, defendido pelos técnicos da usina e já aprovado pelos Órgãos competentes.

Há concordância na íntegra com este parágrafo. Entretanto, em virtude da criação do Mosaico da Bocaina, que pré-supõe a gestão integrada entre as unidades, estas vêm adquirindo a prática de interações regulares entre suas equipes gestoras. Em virtude da sua localização a estrada acabará possibilitando maior integração administrativa entre as diversas unidades que compõem o Mosaico.

O refrão usado por alguns segmentos comunitários é que a garantia de acesso permanente pela estrada significaria a melhoria da qualidade de vida dos moradores de Paraty e Cunha. A questão qualidade parece estar ligada a sete principais considerações:

- ✓ *Saúde – Há a reivindicação de garantir acesso rápido à Rodovia Presidente Dutra, para poder-se desfrutar das facilidades médicas e hospitalares nas cidades lineares a essa estrada. Sob essa consideração ressalve-se que a melhor opção para urgências e especialidades médicas encontra-se em Furnas (Mambucaba) e não ao longo da Rodovia Presidente Dutra. Se o sistema médico é deficitário, o município de Paraty deveria melhorar o atendimento, já que possui um bom hospital. Além disso, na proposta de remodelação e pavimentação da estrada Paraty-Cunha apresentada no Plano de Sustentabilidade Ambiental da Estrada Paraty-Cunha, propõe-se velocidade controlada e fechamento noturno, o que não atenderia a casos de emergência.*

Esta monitoria corrobora os argumentos do Plano de Manejo. Entende-se que o município de Paraty, principalmente em virtude dos inúmeros investimentos e atenção que este vem recebendo do governo estadual e federal, tem plenas condições de se estruturar melhor em sua área de saúde, não devendo permanecer na dependência de outros pólos.

- ✓ *Turismo – A proposta de desenvolver o turismo na região por meio do slogan "serra e mar" é forte entre as cidades de Paraty e Cunha. Sem dúvida, a estrada remodelada e pavimentada em toda a sua extensão facilitaria o fluxo da serra para o mar e vice-versa. O acesso direto da Rodovia Presidente Dutra para Paraty deveria, realmente, estimular um maior número de freqüentadores à região. No entanto, algumas perguntas têm que ser respondidas pelas Prefeituras de ambas as cidades, como: o incremento do turismo não implicaria na piora da estrutura de saneamento em Paraty, que hoje já se encontra deficiente? Cunha tem infraestrutura para suportar um turismo de alta densidade e rotatividade? O turista dividiria seu tempo entre Cunha e Paraty ou desfrutaria Cunha como um meio caminho em direção ao mar? O tipo de turismo induzido por fácil acesso e, também, rapidez na estadia é desejado pelos comerciantes, donos de hotel ou outros cidadãos envolvidos com essa atividade em ambas as cidades? Em relação ao Parque a resposta é bastante clara: à pressão do crescimento turístico em direção aos seus limites leste e oeste dessa região, que já vem aumentando significativamente, tenderia a piorar.*

O ICMBio tem como uma de suas diretrizes institucionais o incremento do turismo nos Parques Nacionais, dessa forma o projeto de pavimentação acompanhado de rígido controle e cobrança de taxas

vêm de encontro ao estabelecido. Destaca-se que, tanto Cunha, quanto Paraty, se notabilizam por um turismo diferenciado que aposta no alto padrão de seus atrativos. Dessa forma as demandas recorrentes dentre o setor turístico das duas cidades vêm em função da melhoria da qualidade dos acessos, não necessariamente na diminuição do custo do deslocamento.

Quanto ao aumento da pressão no entorno do Parque, entende-se que a consolidação desse trecho como pólo gestor da UC poderá vir a mitigar os impactos gerados, em função do maior controle na região.

- ✓ *Educação – São duas, basicamente, as reivindicações relativas à educação: acesso para dar atendimento escolar à área rural de Cunha por grupos de Paraty e possibilidade de acesso da comunidade estudantil às escolas de terceiro grau que estão ao longo da rodovia Dutra. Sobre essas solicitações devem ser feitas três questões: a) por determinação legal, a Prefeitura de Cunha deveria garantir atendimento escolar em nível de primeiro grau a todos os seus cidadãos, sejam da zona urbana ou rural, dentro dos limites do seu próprio município, excluindo assim a necessidade de transportá-los entre cidades; b) louve-se a atitude de Paraty em relação à Cunha, mas deve-se ressaltar que este município tem problemas semelhantes, não resolvidos, para seus próprios cidadãos da zona rural: o atendimento escolar para crianças residentes no Parque e a necessidade de transporte e melhores vias de acesso que permitiriam adolescentes freqüentarem as escolas existentes somente na zona urbana; c) quanto ao atendimento ao terceiro grau, nada se pode dizer. Não foram encontrados documentos oficiais que permitissem concluir sobre a demanda existente, seja em relação ao número de estudantes, seja em função da renda dessa comunidade potencial, uma vez que as escolas nesse eixo pretendido são particulares.*

Não há o que acrescentar a esse parágrafo.

- ✓ *Comércio – Afirma-se que existem e poderiam ser melhor estreitadas as relações comerciais entre Cunha e Paraty. Os levantamentos socioeconômicos evidenciaram que a relação permanente no comércio entre Paraty – Cunha limita-se ao transporte de três cabeças de gado/dia pela estrada Paraty-Cunha. Paraty é abastecido por produtos agrícolas de Barra Mansa (RJ), sendo bastante reduzido esse comércio. Obviamente, estes dados são oficiais, do comércio formal. Não se considerou o comércio informal, uma vez que ele não se traduziria em bônus para ambos os municípios.*

A abertura da estrada ao uso público não tem no comércio um de seus objetivos focais. As restrições às dimensões dos veículos que terão acesso a essa via corroboram neste sentido. Entretanto o comércio de pequena escala entre as duas cidades, principalmente de produtos agrícolas oriundos de pequenas propriedades de Cunha, é significativo, o que se comprova ao vivenciar essa região. Neste aspecto a melhor qualidade na ligação entre os dois municípios deverá proporcionar incremento.

- ✓ *Redução do tempo de percurso para os centros do vale do Paraíba – É verdadeira a afirmação de que a distância a ser percorrida pela comunidade de Paraty e vizinhanças, para atingir a Rodovia Presidente Dutra e cidades lineares, é menor. No entanto, essas comunidades devem refletir sobre a seguinte consideração: se, de acordo com as propostas locais, a velocidade na Paraty-Cunha dentro do Parque for controlada e reduzida a 40 km/h (cf. Boueri et al., 1.998), e houver pedágio para cruzar os limites do Parque, então não haveria melhoria significativa para a redução do tempo e de custo.*

O tempo para transpor o trecho da Paraty-Cunha inserido no PNSB, atualmente, varia em torno de 1 h. Com a pavimentação, mesmo considerando velocidade máxima de 40 km/h, portanto uma velocidade média de aproximadamente 30 km/h, reduzirá este tempo para em torno de 20 minutos. Em relação à diminuição de custos, a monitoria prevê a “isenção da taxa de passagem, com exceção do seguro ambiental, a moradores dos dois municípios mediante cadastro prévio que caracterize a relação de dependência

econômica, saúde, educação ou familiar, neste trajeto.” Dessa forma poder-se-á esperar redução também no custo do deslocamento.

- ✓ *Manutenção de relações familiares — em reuniões com a comunidade foi citado que muitos moradores em Cunha tinham laços familiares em Paraty. Assim, o impedimento da travessia nesse caminho dificultaria ou até mesmo interromperia esses laços. Apesar dos esforços empregados, não se obtiveram, neste trabalho, dados oficiais que permitam julgar a veracidade ou a extensão dessa afirmação.*

A vivência na região mostra-nos uma relativa gama de relações, tanto familiares, quanto de amizade, entre moradores dos dois municípios.

- ✓ *Aumento da oferta de emprego e redução do custo de vida – Sobre esses aspectos, não foi encontrado nenhum dado oficial ou elaborado academicamente, que permitisse uma análise relacional.*

Da mesma forma que o no parágrafo anterior, tem-se percebido que é significativa a relação de emprego entre as duas cidades, notadamente em relação a moradores de Cunha que trabalham nos empreendimentos turísticos e imobiliários de Paraty. Ressalta-se que, por ocasião do fechamento da estrada, motivado pela tromba d'água de janeiro de 2009, vários trabalhadores desciam o trajeto a pé, em direção a seus postos de trabalho.

No entendimento deste trabalho, baseado nos dados e entrevistas obtidos, há um único forte argumento para permitir o acesso da população entre Cunha e Paraty. Refere-se às condições comumente desfavoráveis da Rodovia Rio-Santos. Em algumas ocasiões de chuvas intensas no litoral, amplamente divulgadas pela mídia, houve completo isolamento de Paraty e cidades vizinhas em direção a Ubatuba-São Paulo, em virtude de escorregamentos intensos e fraturas na pista. Nesta situação, a estrada Paraty-Cunha seria, atualmente, a única alternativa. Resta, no entanto, a seguinte questão: a solução é manejar o traçado e pavimentar o caminho dentro do Parque, ou pensar em soluções técnicas para a Rodovia Rio-Santos, ou encontrar traçados alternativos à travessia do Parque, que ligaria Paraty ao Vale do Paraíba.

As ações necessárias às duas vias independem, até pelo fato de que as características da Paraty-Cunha não comportariam o volume de tráfego da BR 101. Ressalta-se que as interrupções, de fato recorrentes, na rodovia Rio-Santos, em ambas as direções, têm sido solucionadas em tempos reduzidos, mesmo as de maior gravidade, como os recentes deslizamentos na região de Angra dos Reis.

Pelo exposto, acredita-se que os conflitos residem em três aspectos principais: a) a quem ou quanto atende, de fato, o objetivo central desse caminho: aos objetivos e interesses do PNSB, ou aos das Prefeituras, ou aos das pessoas que trafegam; b) o que é prioritário para o Parque, enquanto ação de manejo pelo IBAMA e enquanto ação política pelas Prefeituras, e c) quem deve participar do processo de tomada de decisão.

As considerações presentes neste parecer pretendem esclarecer os questionamentos acima. Ressalta-se que estas não refletem um posicionamento situacional desta gestão, uma vez que todos os gestores anteriores do PNSB moveram esforços pela implementação da estrada como ferramenta de gestão do Parque, indicando pela sua pavimentação. Ressalta-se, ainda, que o chefe durante o período de 2003 a 2005, o analista ambiental Daniel Di Giorgi Toffoli, fez parte das discussões da monitoria em curso, assinando conjuntamente a primeira versão do texto. Fez parte da mesma redação o também analista ambiental Walter Behr, hoje chefe do Parque Nacional do Itatiaia, e que além de já ter trabalhado no PNSB, teve participação na elaboração do Plano de Manejo.

No Encarte 6 são apresentadas alternativas para a solução do impasse. No entanto, a questão não é só técnica. Assim, acredita-se que, especialmente para este conflito, soluções obtidas em audiência pública devem ser encontradas e encaminhadas. Reitere-se, no entanto, a necessidade de não se perder a

perspectiva, durante o debate, de que as decisões sobre Cunha – Paraty rebaterão sobre as propostas da Trilha do Ouro.

Esta monitoria corrobora com a indicação de audiência pública para o processo de Licenciamento Ambiental.

Por fim, de acordo com o já exposto, rechaça-se a idéia de que as definições relacionadas à Paraty-Cunha tenham igual rebatimento quanto ao Caminho de Mambucaba (Trilha do Ouro).

V – Re-Planejamento

Guarita de Controle de Acessos – Portal de Cunha

Escopo das ações, segundo a versão original do Plano de Manejo:

“Elaborar e implementar projeto específico do Portal das Serras. O projeto contemplará:

- ✓ cabina para venda e controle de ingresso;
 - ✓ sanitário privativo.
- ⇒ A temática dos detalhes arquitetônicos será a história das cidades serranas no século XVII.
- ⇒ Deverá considerar a passagem de carros de passeio, vans, bicicletas e pedestres.

A atividade foi mantida, tendo sido alterados a temática arquitetônica e os detalhes de sua operacionalização. Sua arquitetura deverá adotar uma linguagem que guarde harmonia conceitual com as demais estruturas previstas para o PNSB promovendo idealmente uma releitura da paisagem natural na qual se insere. Já em relação à operacionalização do portal, esta será definida por projeto específico explicitado abaixo.

O portal deverá funcionar ainda como limitador para as dimensões de veículos estabelecidas pelo plano de operacionalização a ser indicado por este documento. Deverá prever acesso secundário para veículos maiores excepcionalmente admitidos por ocasião de serviços autorizados pelo PNSB.



Mirante Marco da Boa Vista

Escopo das ações, segundo a versão original do Plano de Manejo:

Projetar e construir o mirante Varanda do Passado.

- ➡ O mirante deverá estar localizado entre as cotas 1.420 e 1.440 m e entre as coordenadas 517.051 e 7.437.400 (UTM-23S).
- ➡ O projeto deverá sugerir uma varanda das casas do Brasil Colonial, cujas janelas permitam a contemplação da paisagem.

“O local onde se pode visualizar a cidade de Paraty, corresponde ao ponto indicado nos mapas do século XVIII como Marco da Boa Vista” (OLIVEIRA, Nanci V. (2010) - Projeto de Diagnóstico e Prospecções Arqueológicas para as Obras de Pavimentação e Melhorias na Rodovia RJ-165, Estrada Parque Paraty-Cunha, Estado do Rio de Janeiro).

A atividade permanece, entretanto, visando uma melhor inserção no contexto histórico, foi rebatizada seguindo os estudos.



Vista a partir do Mirante Marco da Boa Vista – foto: arquivo PNSB

As estruturas, bem como o projeto de interpretação, seguirão projeto específico, não cabendo ao Plano de Manejo o detalhamento das atividades.

O partido arquitetônico seguirá a linha conceitual adotada para as demais estruturas do PNSB.

Sede Administrativa Sul

Escopo das ações, segundo a versão original do Plano de Manejo:

Implementar o Escritório Regional Sul e a Central de Fiscalização de Cunha.

- ➡ O escritório e a Central deverão ser locados numa casa situada nas proximidades das coordenadas 516.185, 7437.941 (UTM-23S), próximo ao Centro de Visitantes das Serras.

A atividade se mantém, entretanto foi redesenhada para melhor atender às condições atuais de gestão, procurando-se otimizar as estruturas necessárias. A sede atenderá às diversas ações de manejo da unidade incorporando as atividades de planejamento da fiscalização, dispensando dessa forma uma nova edificação que atenda à Central de Fiscalização prevista.

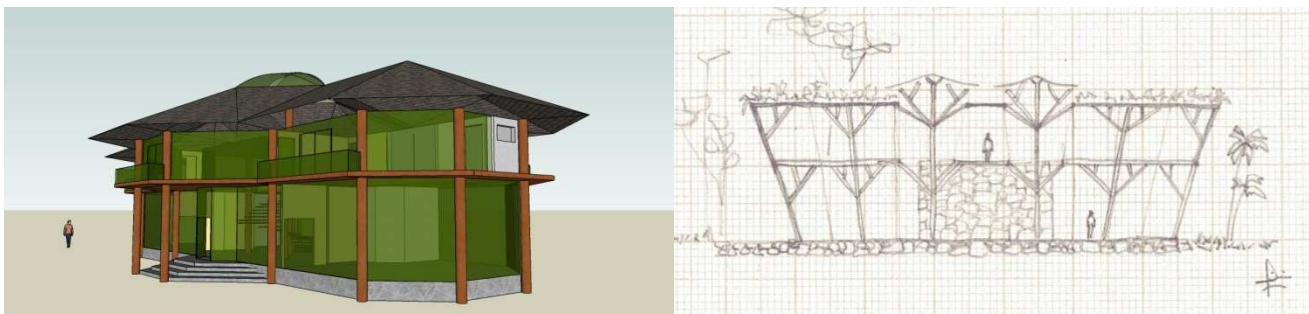
Em função da descentralização do PNSB, este não permite a boa parte de seus servidores o estabelecimento de residência fixa na região. Dessa forma percebe-se a necessidade da instalação de alojamentos funcionais que atendam aos servidores em exercício. Estes alojamentos terão caráter funcional e dispensarão a implantação da residência do chefe que será também atendido pelas estruturas.

Estabeleceu-se, ainda, a adequação na localização das edificações, transferidas para o interior do Parque, tornando desnecessária a aquisição de áreas fora da unidade, inclusive em virtude do passivo fundiário da mesma. A nova localização, nas proximidades do mirante Marco da Boa Vista (7437443-S/517075-W), explora ainda um dos principais diferenciais da unidade: A relação entre serra e mar, contemplando um belíssimo mirante da Baía de Paraty, a mais de 1400m de altitude.

Entre as normas da atividade segue a atualização abaixo:

- A sede deverá abrigar o centro das ações administrativas e de gestão do Parque em função de sua localização centralizada.

- A sede deverá contemplar minimamente: Sala de chefia, salas de técnicos, recepção, banheiros públicos e privativos, almoxarifado, serviços (garagem, refeitório, lavanderia, depósito), sala de rádio, sala de guarda de armas e formulários, alojamento funcional e sala multi-uso.



Estudos arquitetônicos para a sede administrativa – Francisco Livino

PIC – Sítio Interpretativo Fecha Nunca

Escopo das ações, segundo a versão original do Plano de Manejo:

Projetar e instalar a lanchonete Fecha Nunca, com uma pequena área de descanso, local para depósito de bicicletas e instalações sanitárias.

- ➔ Deverá ser aproveitado o espaço físico onde hoje se encontram as ruínas de um antigo bar e venda denominado Fecha Nunca, localizado nas coordenadas 516.611 e 7.435.439 (UTM-23S).

Com a nova distribuição das estruturas de visitação do PNSB, este atrativo passa a ter uma maior carga no programa, funcionando como o principal receptivo nesta A.E.I., a atividade foi então reprogramada passando a adotar a seguinte redação:

Elaborar e implementar o projeto específico do Posto de Informação e Controle - Sítio Interpretativo Fecha Nunca.

- O projeto de interpretação do PIC deverá englobar áreas externas de modo a valorizar a paisagem circundante e os possíveis testemunhos do Caminho Real, presentes nas proximidades.
- A temática do projeto de interpretação neste PIC deverá ter ênfase no Caminho do Ouro, entretanto, em virtude de sua localização e intenso fluxo esperado, deverá apresentar ao visitante uma breve contextualização de toda a diversidade do PNSB.
- Elaborar e implementar projeto específico de trilhas que criem a relação entre esta área e o traçado do Caminho do Ouro.
- O partido arquitetônico poderá se aproveitar das linhas da ruína, marcantes na ambiência da estrada.
- O PIC deverá contemplar, minimamente: Recepção, sala de exposições, loja e lanchonete (condicionada a estudo de viabilidade), banheiros públicos.



Ruína do Fecha Nunca e estudo arquitetônico do PIC – Francisco Livino

Mirante Serra Mar

Escopo das ações, segundo a versão original do Plano de Manejo

Projetar e implantar o mirante Tupinambana.

- Este mirante deverá estar localizado entre as coordenadas 516.445 e 7.434.552 (UTM-23S).
- Deverá ser construída uma estrutura em estilo rústico, sugerindo um rancho de passagem, com uma torre para auxiliar a melhor contemplação da paisagem do vale do rio do Sertão (formador do rio Perequê-Acu).

Em função de maior atrativo este mirante foi re-planejado para o local de coordenadas (7434516 S/ 516916 W), onde é possível se ter ampla visão da Baía da Ilha Grande, ressaltando a relação entre “serra e mar”, como o principal diferencial do PNSB.

As estruturas, bem como o projeto de interpretação, seguirão projeto específico, que traçará o detalhamento das atividades e estruturas necessárias de acordo com a situação atual.

Guarita de Controle de Acessos – Portal de Paraty

Escopo das ações, segundo a versão original do Plano de Manejo

Elaborar e implementar projeto específico do Portal Caminho para o Passado. O projeto contemplará:

- cabina para venda e controle de ingresso;
- sanitário privativo.
- A temática arquitetônica será o Ciclo do Ouro.
- A construção deverá considerar a passagem de carros de passeio, vans, bicicletas e pedestres.

A atividade foi mantida, tendo sido alterada apenas a temática arquitetônica, que deverá adotar uma linguagem que guarde harmonia conceitual com as demais estruturas previstas para o PNSB promovendo idealmente uma releitura da paisagem natural na qual se insere.

Segue integralmente o previsto para o Portal de Cunha, entretanto, com projeto reduzido, em virtude da exigüidade da área de implantação.

Plano de Operacionalização da Estrada.

O plano de manejo aborda as questões referentes à operacionalização da estrada nas atividades dos portais e no “caminho para o passado”.

Dentre as normas ressalta-se aquelas a serem adequadas por essa monitoria, cuja redação reproduz-se no quadro abaixo:

- “A passagem de carros de passageiros e carros utilitários fechados, que objetivam atravessar o Parque para fazer o traslado Cunha-Paraty ou Paraty-Cunha, será das 6:00 horas às 7:30 horas e 15:30 horas às 17:00 horas.”
- “No período das 7:30 horas às 15:30 horas, circulará um veículo do sistema de transporte único do Parque que poderá estar interligado com linhas regulares de transporte coletivo do município de Paraty”.
- “A escolha dos tipos de tratamento do leito deverá manter as características de rusticidade da época do Ciclo do Ouro, levando em consideração também as condições climáticas, a baixa trafegabilidade, as atividades a ser conduzidas, tipos de rochas e solos existentes ao longo do traçado e as propriedades dos materiais a ser utilizados que não impliquem na impermeabilização do seu leito.”

As normas acima foram adequadas às demandas do Parque Nacional e respaldadas pelos recentes levantamentos realizados no traçado. Os detalhamentos constantes do documento original não permanecem, cabendo aos estudos específicos determiná-los.

O funcionamento e uso da estrada deverão estar definidos em plano de operacionalização específico aprovado pelo ICMBio, incluindo, dentre outras, as ações e normas descritas nesta monitoria.

VI - Ações e Normas

As ações e normas descritas abaixo deverão constar na íntegra das condicionantes para o licenciamento ambiental da obra.

- O uso da estrada será permitido para fins de manejo da unidade e ligação entre municípios, não sendo permitida a circulação de veículos de grande porte.
- A abertura da estrada ao tráfego deverá ser precedida de estudo de capacidade suporte e de viabilidade econômica, de modo a fornecer subsídios para o detalhamento das ações e normas aqui descritas.
- As obras de pavimentação deverão obrigatoriamente ser acompanhadas e fiscalizadas por profissionais capacitados nas áreas de geologia da engenharia e arqueologia, sob a supervisão do ICMBio.

- A pavimentação do trecho só será admitida acompanhada das estruturas de controle e gestão da estrada, descritas acima nesta monitoria, bem como da implementação do projeto de interpretação de seus atrativos.

Obs.: No caso das estruturas citadas acima, e das áreas necessárias a sua implantação, serem viabilizadas pelo empreendedor, estas deverão ser repassadas ao patrimônio do ICMBio.

- Deverá ser previsto no projeto de pavimentação da Paraty-Cunha suporte de estacionamento para suprir as demandas das áreas de uso público previstos nessa monitoria, de acordo com a demanda específica de cada área.
- Não será permitida a remoção de quaisquer evidências históricas, salvo peças avulsas para deposição em local adequado, preferencialmente inseridas no projeto de interpretação ambiental da estrada.
- A passagem na estrada deverá ser alvo de cobrança de taxa de passagem de modo a garantir os recursos necessários para a manutenção do trecho e de seu sistema de controle.
- A taxa acima descrita deverá incorporar valor correspondente a seguro relativo a possíveis acidentes envolvendo danos ambientais.
- É permitida a isenção de taxas a cidadãos de terceira idade e portadores de Necessidades especiais.
- É permitida a isenção da taxa de passagem, com exceção do seguro ambiental, a moradores dos dois municípios mediante cadastro prévio que caracterize a relação de dependência econômica, saúde, educação ou familiar, neste trajeto.

Obs.: O seguro ambiental a moradores poderá ser cobrado em taxa única mensal, independente da quantidade de deslocamentos.

- Não será permitido o tráfego noturno, com exceção de atividades de manejo do Parque, veículos oficiais em deslocamento a serviço ou em situações de emergência.
- O horário de abertura ao trânsito será de 7h30 as 17h30, podendo ser ajustado, de acordo com as estações do ano e horário de verão, a critério do ICMBio.
- É vedado o trânsito de cargas perigosas.
- É facultado ao ICMBio a adoção de normas adicionais de restrição e/ou regulamentação de modo a corrigir impactos ambientais que venham a ser identificados.



Estruturas de Controle e Gestão - Paraty-Cunha
Mapa: Thiago Straus/Francisco Livino - Fonte IBGE

- As características dos veículos para a circulação neste trecho terão as limitações definidas por estudo específico durante o licenciamento ambiental, respeitados os seguintes limites máximos: 2 eixos de rodagem, altura: 3.00m, largura: 2.20m, tonelage: 7.00t.
- A operação de transportes coletivos neste trecho deverá ter seus impactos indicados e analisados através de estudos específicos a serem submetidos ao ICMBio, respeitando as mesmas limitações dos demais veículos.
- Somente será permitida a abertura da estrada ao uso público após a implementação deste controle, a cargo da gestão do PNSB.
- A estrada permanecerá oficialmente fechada até que se venha a estabelecer as normas contidas neste plano, exceção feita a ações de manejo do PNSB e emergências.
- A operação da estrada poderá ser objeto de concessão específica para sua operação e manutenção.
- As limitações de tráfego da estrada, definidas de acordo com as recomendações deste documento, deverão ser oficializadas através de publicação normativa competente pela Fundação DER-RJ.
- As especificações executivas referentes ao tipo de pavimento, ao detalhamento da drenagem, cortes, contenções e demais intervenções pontuais que se façam necessárias deverão ser detalhadas em nível executivo através de projeto específico a ser desenvolvido pelo empreendedor. Este projeto necessitará de aprovação pelo ICMBio e pelo órgão responsável pelo licenciamento da obra, sendo necessariamente objeto de Licenciamento Ambiental.

Obs.: O projeto específico acima citado deverá contemplar, além do aspecto técnico e econômico, as questões ambientais e cênicas, sempre ressaltando o fato de ser a estrada um local de contemplação, além de mera via de ligação.

- Os trechos de interesse histórico e cultural, necessariamente levantados previamente por pesquisas científicas, deverão adotar projetos específicos de engenharia e arquitetura, com vistas à sua conservação e interpretação, em total consonância às regras e especificações definidas pelo IPHAN para bens registrados e tombados e a serem aprovados pelo ICMBio.
- A técnica de pavimentação deverá adotar o uso de blocos inter travados de concreto.

Obs.: Dentre as justificativas para o uso do pavimento inter travado, ressalta-se a sua condição natural de limitador de velocidade. O ruído gerado pelo deslocamento sobre este tipo de pavimento afugenta a fauna, reduzindo ainda os riscos de atropelamento de animais silvestres. Sua durabilidade, qualidade visual e baixo impacto de instalação e manutenção, por serem executadas manualmente, vêm de encontro aos critérios de minimização de impactos.

- A alteração no traçado ou o alargamento de seu leito só será permitida quando imprescindível por ocasião de trechos com passagem para apenas um veículo ou por necessidade de adequá-lo aos objetivos de gestão do Parque nas áreas a receberem as estruturas de controle e gestão da estrada.
- Os limites de velocidade por trecho deverão ser definidos por estudos específicos durante o processo de Licenciamento Ambiental, respeitando o máximo de 40 km/h.
- Os limites de velocidade deverão ser amplamente sinalizados e controlados em sua operacionalização, sendo obrigatória a utilização de sonorizadores, controladores e redutores de velocidade, inclusive com cobranças de multa.
- A circulação de pedestres e bicicletas deverá ser objeto específico no plano de operacionalização da estrada. Este deverá indicar as medidas de limitação de horários, espacialização e ordenamento necessários.
- Deverá ser elaborado e operacionalizado um programa de monitoramento ambiental de modo a fornecer subsídios técnicos para alterações nas normas iniciais de operação da estrada, se necessário e onde couber. Este programa deverá aferir minimamente: possíveis casos de atropelamento de animais silvestres, índices de poluentes na vegetação, solo, água, dentre outros, grau de satisfação do usuário, níveis de ruído e perturbação ao ambiente natural.
- Deverá ser elaborado e implementado um projeto de recuperação para as áreas degradadas, indicadas pelo ICMBio, existentes ao longo da rodovia, bem como todos os trechos eventualmente impactados pelas obras de implementação.
- Todas as áreas de empréstimo e bota-fora deverão necessariamente se localizar fora dos limites do Parque.
- Os estudos desenvolvidos como subsídios ao licenciamento ambiental da obra deverão incluir um levantamento cadastral atualizado de posses, ocupações e propriedades existentes na faixa de domínio de seu traçado a fim de evitar novas ocupações e de viabilizar a regularização destas áreas, por parte do

ICMBio, indispensáveis à boa gestão pública do PNSB.

- ➡ A sinalização da Paraty-Cunha deverá seguir as recomendações oriundas do ICMBio, conciliadas com as normas do DER-RJ.
- ➡ Deverá ser feita gestão junto aos órgãos responsáveis pelos trechos da estrada localizados fora dos limites do Parque (DER-RJ e DER-SP) de modo a garantir ampla sinalização que oriente os usuários com relação às limitações impostas no trecho compreendido dentro da área protegida.

VII - Considerações Finais

A intensa agenda de implementação motivada pelo “Projeto Nova Imagem” compele o ICMBio à atualização de seus instrumentos de planejamento, adequando-os às atuais condições do PNSB.

O interesse do Governo Estadual do Rio de Janeiro e do Ministério do Turismo na pavimentação da rodovia RJ 165 (Paraty-Cunha) configura-se como oportunidade para o investimento na estrada com a efetiva implementação do planejamento do Parque Nacional para esta Área.

Os recentes estudos e levantamentos realizados no trajeto, possibilitam ao ICMBio a atualização dos parâmetros definidos pelo plano de manejo permitindo a adoção de medidas cuidadosas que venham a potencializar seus atrativos, salvaguardando todo esse patrimônio.

Por fim, este relatório de Monitoria traz uma reorganização do planejamento do PNSB, indicando novas alternativas para a implementação da Paraty-Cunha associada a ações de melhoria na gestão da UC e de contenção de impactos decorrentes da operação desta área, sem qualquer alteração no zoneamento já colocado pelo Plano de Manejo.

Brasília, 03 de março de 2010.

Julio Gonchorosky

Analista Ambiental – Oceanógrafo
Coordenador Geral de Uso Público e Negócios
CGEVI/DIREP/ICMBio

Francisco Livino

Analista Ambiental – Arquiteto Urbanista
Chefe do Parque Nacional da Serra da Bocaina
ICMBio

Sergio H. Collaço de Carvalho

Analista Ambiental – Biólogo
Coordenador
CSAM/CGEVI/DIREP/ICMBio