

COMISSÃO DA AMAZÔNIA, INTEGRAÇÃO NACIONAL E DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

PROJETO DE LEI Nº 2.346, DE 2003

Institui Zona de Uso Intensivo no
Parque Nacional do Iguaçu.

Autor: Deputado **Colombo**

Relatora: Deputada **Ann Pontes**

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 2.346, de 2003, de autoria do Deputado Irineu Colombo, institui, em conformidade com o art. 225, § 1º, inciso III, da Constituição Federal, a Zona de Uso Intensivo no Parque Nacional do Iguaçu, criado pelo Decreto nº 1.035, de 1939.

A Zona de Uso Intensivo de que trata a proposição será formada pela faixa que abrange o trecho da antiga BR-163, atual PR-495, conhecida como Estrada ou Caminho do Colono, e as áreas marginais a essa via, até a distância de quarenta metros de cada lado do eixo da estrada, que está inserida no Parque Nacional do Iguaçu.

De acordo com os incisos do parágrafo único do art. 2º do projeto de lei, a administração da Zona de Uso Intensivo deverá observar os objetivos do Parque Nacional do Iguaçu, a integração social, histórica e cultural dos Municípios da região, a compatibilização dos interesses da sociedade local com a preservação ambiental e a ampliação da proteção do entorno ao Parque, com estímulos à agricultura orgânica, recomposição das matas ciliares e cuidados com os rios afluentes.

A proposta encontra-se nesta Comissão da Amazônia, Integração Nacional e de Desenvolvimento Regional – CAINDR para apreciação do mérito. Posteriormente, será analisada pelas Comissões do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CMADS e de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto de lei.

Cumpre-nos, agora, por designação do Presidente desta Comissão, a elaboração do parecer.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Parque Nacional do Iguaçu, criado pelo Decreto nº 1.035, de 10 de janeiro de 1939, está inserido como uma das categorias de Unidades de Conservação da Natureza de Proteção Integral, de acordo com a Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000 (“Lei do SNUC”). Está localizado entre as regiões Oeste e Sudoeste do Estado do Paraná, encontrando-se dentro da faixa de fronteira, que é caracterizada como área de segurança nacional, nos termos do §2º do art. 20 da Constituição Federal.

O Parque Nacional do Iguaçu, assim como os demais parques brasileiros, foi criado com o fim de resguardar atributos excepcionais da natureza, conciliando a proteção integral da flora e fauna e das belezas naturais com a sua utilização para objetivos educacionais, recreativos e científicos. No caso específico do Parque em foco, sua importância decorre da presença de espécies nativas da floresta tropical subcaducifólia e da floresta de araucária, praticamente extintas no Brasil, e do fato de abrigar grande parte da cobertura vegetal remanescente do Estado do Paraná e as famosas Cataratas do Iguaçu.

Sua área de 185 mil hectares é administrada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, órgão executor da política ambiental brasileira, vinculado ao Ministério do Meio Ambiente – MMA. Em 1986, o Parque Nacional do Iguaçu foi elevado à condição

de Patrimônio Natural da Humanidade pela *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization* – UNESCO.

O primeiro Plano de Manejo do Parque foi elaborado em 1979, mas, em avaliação ocorrida em 1994, constatou-se que menos de 30% das ações previstas haviam sido implementadas. Assim, outro Plano de Manejo foi elaborado em 1998/99, no qual se estabeleceram o zoneamento e as normas que determinam o uso atual da área, bem como o manejo dos recursos naturais, e se definiu a estrutura física necessária à gestão do Parque.

A Estrada do Colono, antiga BR-163, atual PR-495, não é pavimentada e possui 17,5 km de extensão e oito a doze metros de largura média. Com direção aproximada NS, corta o Parque na sua parte centro-sul. Enquanto alguns alegam que sua origem remonta à década de 20 do século passado, por ocasião da ocupação do Sudoeste do Paraná e da passagem pela região da Coluna Prestes, outros afirmam que sua abertura ocorreu apenas na década de 50 – portanto, após a criação do Parque –, quando foi oficializada nos mapas rodoviários e nas cartas topográficas.

O certo é que a estrada permaneceu aberta, após a criação da unidade de conservação, até 12 de setembro de 1986, quando uma liminar da Justiça Federal de Porto Alegre a interditou, sob a argumentação de que ela era prejudicial ao Parque e que o então Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal – IBDF, que antecedeu o IBAMA, deveria tê-la fechado logo após a publicação do Decreto nº 84.017, de 21 de setembro de 1979, que aprovou o Regulamento dos Parques Nacionais Brasileiros. A população recorreu da liminar, sem sucesso, e a estrada permaneceu fechada por mais de dez anos.

Em maio de 1997, em ato de força, as comunidades lindeiras reabriram a estrada, instigadas por lideranças locais, realizando obras de encascalhamento e alargamento em seu leito. Nos meses seguintes, diversas decisões e liminares da Justiça mandaram desocupar a via, permitiram sua reabertura e, por fim, fecharam-na novamente.

Em negociação com as comunidades, o IBAMA comprometeu-se a apresentar novo Plano de Manejo do Parque. Após nove meses sem que o órgão cumprisse o prometido, a população reabriu a estrada à força em janeiro de 1998. Mesmo com decisões contrárias da Justiça, a estrada ficou aberta até junho de 2001, quando o Exército e Polícia Federal a fecharam

de novo, dando cumprimento a ordem de reintegração de posse, reiterada pelo Supremo Tribunal Federal – STF.

No período de quase três anos e meio em que permaneceu aberta, ela foi administrada por um movimento comunitário, que cobrava ilegalmente pedágio pelo seu uso, e até hoje não se sabe que destino teve o montante arrecadado. À época, a imprensa denunciou outros abusos, tais como a passagem de cargas perigosas, ônibus com contrabando, veículos roubados e traficantes de drogas. Os próprios técnicos do administrador legal do Parque, o IBAMA, eram obrigados a pedir autorização às lideranças do movimento para entrar no Parque pela estrada.

A última reabertura da estrada ocorreu em 03 de outubro de 2003, após novo fracasso das negociações entre as lideranças locais e o IBAMA. Foram utilizados tratores e máquinas para reabri-la, mas a desocupação ocorreu apenas quatro dias após, pelas Polícias Federal e Militar e pelo Exército. As comunidades ingressaram novamente com ação junto ao TRF solicitando a reabertura da estrada, o que demonstra que o conflito ainda não foi solucionado.

Todo esse relato das seguidas interdições e desinterdições da Estrada do Colono ocorridas nos últimos anos, apresentado aqui de forma resumida, teve o objetivo de registrar que a situação conflituosa no local não é de fácil resolução. De um lado, encontram-se o MMA/IBAMA e as entidades ambientalistas, que defendem a integridade da área protegida; de outro, as comunidades locais, que alegam depender social e economicamente da estrada.

O projeto de lei em análise cria nova Zona de Uso Intensivo no Parque, como a que inclui a área de visitação das Cataratas, de forma a permitir a existência da Estrada do Colono. O autor do projeto alega que ela será de uso restrito, controlado e ambientalmente viável, e que a via é essencial à integração social e econômica da região. Por outro lado, o atual Plano de Manejo do Parque considera a faixa da estrada e entorno como Zona de Recuperação, ou seja, uma zona provisória que, uma vez restaurada, é incorporada novamente a uma das zonas permanentes – no caso, a Zona Primitiva.

Para entender melhor a questão, é necessário salientar que, quanto à localização geográfica, os quinze municípios lindeiros ao Parque estão divididos em dois grupos, aqueles localizados entre as cidades de Foz do Iguaçu e Cascavel, a noroeste do Parque (incluídos na região Oeste) e os situados entre Cascavel e Capanema, a leste e a sudeste do Parque (incluídos

na região Sudoeste). São distintas as realidades econômica, social e ambiental desses dois conjuntos de municípios.

O primeiro deles apresenta maior dinâmica regional e caracteriza-se pela agricultura intensiva e pela industrialização e comercialização de seus produtos. Nessa área, a rodovia BR-277 assume papel importante (tanto como instrumento de ligação quanto como geradora de impactos), as propriedades são maiores e o relevo é mais plano, o que permite o uso intensivo do solo. Parte dos rios dessa região atravessam o Parque, razão pela qual são necessários maiores cuidados quanto às atividades ali desenvolvidas, sendo a cidade de Medianeira um centro urbano regional.

Com relação ao segundo conjunto, é formado por municípios de pequeno porte, com baixos níveis de urbanização e predomínio de atividades agropecuárias, pequenas propriedades e produção de subsistência. Neles, o relevo é mais ondulado e o uso do solo, menos intensivo. Os cursos d'água locais drenam para os rios que delimitam o Parque, o que reduz os eventuais efeitos negativos em seu interior. Ainda nesse conjunto, destaca-se a agricultura orgânica, implantada principalmente no Município de Capanema.

De acordo com as comunidades lindeiras, a Estrada do Colono tem significado histórico, econômico e social. Quanto ao primeiro aspecto, observa-se que ela teve relevante importância até meados do século XX, por ocasião da colonização do território. Todavia, essa não é mais a realidade atual, uma vez que a extensa malha viária implantada no final do século passado permite rápido acesso à quase totalidade das cidades ali situadas. Por outro lado, a exuberante floresta que cobria a região por ocasião de sua ocupação encontra-se hoje quase exclusivamente restrita ao Parque Nacional do Iguaçu.

Quanto ao segundo aspecto, os dados existentes acerca do impacto econômico provocado pelo fechamento da estrada são conflitantes. Alega-se que os maiores prejudicados seriam os pequenos agricultores orgânicos do Sudoeste, principalmente do Município de Capanema, que, com a reabertura da estrada, poderiam ter no turismo de Foz do Iguaçu um bom mercado consumidor de seus produtos.

Todavia, as informações por nós obtidas pessoalmente em visita feita à região nos dias 14 e 15 de outubro do corrente ano indicam que a produção orgânica de Capanema e região, principalmente de soja e abacaxi, é vendida diretamente a empresas estrangeiras e exportada pelo porto de

Paranaguá, escoando, portanto, no sentido leste, oposto ao do Parque. Mas poderia haver, sim, a venda de outros produtos orgânicos, tais como frutas, aguardente, café colonial, biscoitos e doces, tendo em vista o intenso afluxo turístico às Cataratas.

Uma análise das distâncias rodoviárias entre Capanema e Foz do Iguaçu, contudo, joga por terra a necessidade de reabertura da Estrada do Colono por esse motivo. O uso eventual dessa via representaria um percurso de pouco mais de 100 km, dos quais 17 km dentro do Parque, em estrada de terra e com limitações de velocidade e outras. Tal uso importaria, adicionalmente, o dispêndio de um certo tempo de espera pela balsa e na travessia do rio Iguaçu. Todavia, segundo informações obtidas, também é de pouco mais de 100 km a distância entre Capanema e Foz do Iguaçu passando-se pelo território argentino, com acesso pela ponte do rio Santo Antônio, construída há pouco tempo.

Outra alegação das comunidades é que o fechamento da Estrada do Colono interrompe laços existentes entre Medianeira e Capanema, impedindo até mesmo que estudantes desta última possam freqüentar faculdades existentes na primeira. De fato, nesse caso específico – que é o mais crítico em termos de ligação entre cidades das regiões Oeste e Sudoeste do Paraná –, observa-se que uma distância de cerca de 60 km passando-se pela Estrada do Colono transforma-se em pouco mais de 160 km contornando-se o Parque, seja por sua porção norte, seja pelo território argentino.

Mas há opções viáveis mesmo quanto a esse aspecto educacional dos estudantes de Capanema: as faculdades de Cascavel (distante cerca de 120 km, asfaltados) ou de Foz do Iguaçu (pouco mais de 100 km, parte asfaltada, parte em estrada sem pavimentação). Nesses casos, a distância a mais – de 40 a 60 km – em relação às faculdades de Medianeira é compensada pelo limite de velocidade dentro da unidade de conservação e pelo tempo de espera da balsa, isso sem contar que a Estrada do Colono, caso reaberta, não funcionaria à noite, só durante o dia. Por fim, também há notícias de que em breve será aberta uma faculdade em Capanema.

Outro aspecto a ser considerado é que a simples instituição de uma Zona de Uso Intensivo na faixa da Estrada do Colono e áreas marginais não necessariamente representaria livre acesso a qualquer tipo de veículo ou carga. Ao contrário, o simples fato de atravessar uma unidade de conservação já implica a existência de restrições de tráfego, como hoje se observa na própria

estrada de acesso às Cataratas. Desta forma, a mera proibição ao trânsito de veículos pesados ou com problemas de poluição sonora ou atmosférica, bem como a de cargas vivas, químicas, tóxicas ou perigosas, representaria uma séria restrição a diversos usos da estrada reivindicados pelas comunidades lindeiras.

Em síntese, a alegação de que a integração social e econômica dos municípios lindeiros ao Parque é bastante afetada com o fechamento da Estrada do Colono não encontra, na prática, argumentos de maior relevo. Além disso, a abertura da estrada, por si só, não asseguraria o desenvolvimento desses municípios e poderia, até mesmo, ter consequências funestas para a economia local, por representar um risco a mais à integridade do Parque e pelo fato de a degradação ambiental vir sempre acompanhada de deterioração econômica e social.

Cremos que é possível gerar desenvolvimento econômico sem colocar em risco a unidade de conservação. Os inúmeros projetos de turismo ecológico, educação ambiental, recreação e lazer, agricultura orgânica e reflorestamento ciliar previstos no atual Plano de Manejo do Parque são um excelente ponto de partida para a inserção dos municípios lindeiros nos mercados de comércio e de prestação de serviços ambientalmente corretos.

Desta forma, o princípio da precaução e a falta de dados mais concretos de danos à economia regional recomendam que a Estrada do Colono e sua faixa marginal permaneçam como Zona de Recuperação, conforme o atual Plano de Manejo, ou seja, que não sejam transformadas em Zona de Uso Intensivo, como prevê o projeto de lei. Na verdade, após a última invasão, em outubro de 2003, que resultou em danos aos recursos naturais do Parque, os cuidados ambientais devem ser mesmo redobrados.

Por todo o exposto, somos pela **rejeição do Projeto de Lei nº 2.346, de 2003**.

Sala da Comissão, em de de 2004.

Deputada ANN PONTES
Relatora