

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

PROJETO DE LEI Nº 2.346, DE 2003

*Institui Zona de Uso Intensivo no
Parque Nacional do Iguaçu.*

Autor: Deputado Colombo

Relator: Deputado Antonio Carlos Mendes Thame

I - RELATÓRIO

O PL 2.346/03, do Deputado Colombo, institui Zona de Uso Intensivo no Parque Nacional do Iguaçu, abrangendo o trecho nele incluído da antiga BR-163, hoje PR-495, conhecida como “Estrada do Colono”, bem como as áreas marginais à via até a distância de quarenta metros de cada lado de seu eixo.

Na justificação do PL, o Autor alega que não se trata de idéia nova, tendo tomado por base o projeto do Deputado Werner Wanderer e o substitutivo a ele apresentado pelo Deputado Dino Fernandes. Além disso, afirma não haver dúvida que a Estrada do Colono é essencial à integração social e econômica do Parque Nacional do Iguaçu e das regiões Oeste e Sudoeste do Paraná e que a moderna gestão de unidades de conservação pressupõe o envolvimento das comunidades locais.

O PL já foi submetido à apreciação da Comissão da Amazônia, Integração Nacional e de Desenvolvimento Regional – CAINDR, tendo sido rejeitado em 16/03/05. Agora, encontra-se em análise por esta Comissão do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CMADS. Aberto o prazo para apresentação de emendas a partir de 28/03/05, transcorreu ele *in albis*.



E63D9BEF47

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A polêmica Estrada do Colono, que corta o Parque Nacional do Iguaçu em sua parte central, é ora objeto de mais uma proposição legislativa visando à sua reabertura. Em verdade, não é outro o objetivo do nobre Autor ao prever a instituição de uma Zona de Uso Intensivo no Parque, justamente no trecho da Estrada do Colono e áreas marginais. Tal via encontra-se fechada desde 1986, com a exceção de um período entre 1997 e 2001, em que foi mantida aberta à força pela comunidade local, à revelia do IBAMA, responsável pelo Parque.

Zona de Uso Intensivo é aquela constituída por áreas naturais ou por alterações antrópicas, com o objetivo de facilitar a recreação intensiva e a educação ambiental, harmonizadas com o ambiente. Segundo o atual Plano de Manejo do Parque, elaborado em 1998/99 e implementado a partir do início desta década, tal Zona é constituída por uma faixa que abrange o centro de visitantes, a sede do Parque, toda a área de visitação das Cataratas e alguns pontos nos municípios do entorno.

O mesmo Plano de Manejo considera a faixa da Estrada do Colono e entorno como Zona de Recuperação, ou seja, uma zona provisória que, uma vez restaurada, é incorporada a uma das zonas permanentes – à Zona Primitiva ou, quem sabe, até à Zona Intangível. Conforme mencionado em voto anterior, com tal zoneamento pretende-se que todo esse trecho se reintegre ao contexto ambiental e possa um dia chegar a alcançar um alto grau de preservação, harmonizando-se com o objetivo principal do Parque.

Criado pelo Decreto nº 1.035, de 10 de janeiro de 1939, o Parque Nacional do Iguaçu está inserido como uma das categorias de Unidades



E63D9BEF47

de Conservação da Natureza de Proteção Integral, que admite apenas o uso indireto dos recursos naturais, de acordo com a Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000 (“Lei do SNUC”). Localizado entre as regiões Oeste e Sudoeste do Estado do Paraná, o Parque encontra-se dentro da faixa de fronteira, caracterizada como área de segurança nacional.

Assim como os demais parques brasileiros, o do Iguaçu foi criado com o fim de resguardar atributos excepcionais da natureza, e sua importância decorre da presença, além das famosas Cataratas do Iguaçu, também de espécies nativas da floresta tropical subcaducifólia e da floresta de araucária, praticamente extintas no Brasil, que constituem grande parte da cobertura vegetal remanescente do Estado do Paraná. Em razão desses atributos, em 1986 o Parque foi elevado à condição de Patrimônio Natural da Humanidade pela UNESCO.

Transcrevo, a seguir, parte do voto da ilustre Deputada Ann Pontes, Relatora do PL no âmbito da CAINDR, que bem esclarece a relação conflituosa que vem caracterizando a existência da Estrada do Colono:

“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



E63D9BEF47

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,



E63D9BEF47

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.”

No âmbito da CAINDR, o exame de mérito do PL enfatizou os aspectos econômicos, sociais e culturais associados à existência da Estrada do Colono. Concluiu-se, então, que a alegada integração dos municípios lindeiros ao Parque proporcionada pela Estrada não encontrava dados mais concretos. Além disso, a sua reabertura, por si só, não asseguraria o desenvolvimento desses municípios e poderia, até mesmo, ter efeitos deletérios à economia local, por representar um risco a mais à integridade do Parque.

Do ponto de vista jurídico, é necessário lembrar que o art. 28 da Lei do SNUC prevê que *“são proibidas, nas unidades de conservação, quaisquer alterações, atividades ou modalidades de utilização em desacordo com os seus objetivos, o seu Plano de Manejo e seus regulamentos”*. Ou seja, a eventual transformação deste PL em lei implicaria a necessidade de revisão do Plano de Manejo atual do Parque, que foi elaborado após vários anos de estudo.

Além disso, a reabertura da Estrada poderia colocar o Parque novamente sob ameaça de perda do título de Patrimônio Natural da Humanidade, conforme ocorreu em 1999, quando a Unesco o incluiu na Lista dos Patrimônios da Humanidade em Perigo, da qual foi retirado dois anos depois, com a nova interdição da Estrada. Ressalte-se que a reabertura da Estrada do Colono não foi o único fator motivador dessa atitude, mas também as condições então existentes de sobrevôo turístico de helicóptero sobre o Parque e a demora na entrega do novo Plano de Manejo pelo Governo brasileiro.

Já do ponto de vista ambiental, é de observar que o objetivo-mor do Parque é a preservação da biota ali existente. Para isso, foi sugerida a sua criação ao Imperador D. Pedro II, em 1876, por André Rebouças; para isso, foram suas terras desapropriadas por decreto estadual em 1916; para



isso, foi ele criado, ainda em 1939, como o segundo Parque Nacional; para isso, foi sua área ampliada até quase seus limites atuais em 1944.

O Parque é dotado de belezas naturais que muito justificam o seu aproveitamento turístico, não sendo à toa que ele recebeu o título de Patrimônio Natural da Humanidade em 1986. Assim, toda a população brasileira, e mesmo mundial, tem o direito de exigir que ele seja preservado da melhor maneira possível, para a atual e as futuras gerações. Mas a manutenção do tráfego na Estrada, mesmo que acompanhada de medidas minimizadoras de impactos ambientais, ainda assim representaria um significativo risco ao Parque.

Na sua rica biota, conforme o Plano de Manejo, destacam-se espécies da flora e da fauna endêmicas da região e outras raras, algumas delas afetadas diretamente pela Estrada do Colono. São os casos da planta jaracatiá (*Jaracatia spinosa*), sob ameaça de extinção no Paraná, e do inseto aquático do gênero *Grumicha*, um tricóptero que havia sido registrado somente em rios de água limpa da bacia litorânea daquele Estado. Ambas as espécies são encontradas no córrego Quilômetro Oito e sua encosta adjacente, curso d'água que é cortado pela Estrada.

A Estrada também representa ameaça à integridade dos sistemas aquáticos próximos e, por conseguinte, à ictiofauna. O mesmo córrego Quilômetro Oito, no trecho a montante da Estrada, registra a maior riqueza de espécies da fauna aquática entre todos os pontos amostrados durante a execução do Plano de Manejo e, portanto, deve ser alvo de medidas especiais quanto à sua conservação.

Além disso, ainda segundo o Plano de Manejo, em períodos chuvosos poderia ocorrer o transporte de grande quantidade de partículas sólidas, provenientes da pista de rodagem, para dentro do córrego e de outros cursos d'água atravessados pela Estrada do Colono. Desse modo, os cursos d'água poderiam apresentar, em trechos em que correm paralelamente à Estrada, modificações na coloração da água, turbidez e natureza do leito, com efeitos deletérios à flora e fauna limnícolas.



Quanto à biodiversidade, uma unidade de conservação é tão mais eficiente para a sua proteção quanto maior for o seu tamanho, pois apenas uma área grande garante fluxo gênico, estabilidade de populações de predadores e diversidade de espécies, ambientes e processos ecológicos. O Parque é cercado de áreas agrícolas e urbanas, não existindo zona de amortecimento, função esta exercida pela faixa externa de seu perímetro. A manutenção da Estrada do Colono viria a constituir mais uma fragmentação do Parque, sujeitando uma nova área da floresta ao efeito de borda.

Esse citado efeito de borda é manifestado por mudanças na luminosidade, radiação, evaporação, temperatura, umidade, ventos, ruídos, ciclagem de nutrientes etc., que ocorrem nas faixas limítrofes de cada fragmento florestal. Tal situação provoca a modificação das comunidades vegetais locais e constitui obstáculo para a natural dispersão de espécies da fauna, podendo atingir até cem metros em direção ao interior da floresta – no caso, de cada lado da Estrada –, especialmente nos locais em que há descontinuidade do dossel, ou seja, em que as copas das árvores não se tocam.

Para algumas espécies, as estradas significam barreiras intransponíveis, e parques fragmentados por elas transformam-se numa coleção de unidades agrupadas, ao invés de uma única área coesa. Como nenhuma população isolada pode manter sua integridade genética e demográfica indefinidamente, as estradas podem ser, no longo prazo, tão devastadoras quanto a destruição direta do *habitat*. Nesse aspecto, a fragmentação causada pela Estrada do Colono teria um efeito bastante danoso, além de não permitir a continuidade do dossel.

Além do efeito de borda e da barreira que a Estrada poderia representar para certas espécies animais, ela ainda ensejaria: a poluição do ar (basicamente por gases veiculares), da água e do solo (por derramamento de óleos e graxas e pelo lixo atirado de dentro dos veículos, por exemplo); a ocorrência de focos de erosão a partir da implantação de galerias pluviais; a entrada de ventos fortes, que são comuns na área, com a eventual derrubada de árvores de grande porte e, por fim, o atropelamento de animais (principalmente



mamíferos, aves e répteis, nos locais de maior travessia, como próximo aos cursos d'água).

A manutenção da Estrada também poderia alterar padrões de comportamento entre predador e presa (por permitir mais fácil movimentação de espécies predadoras cosmopolitas, tais como aves e insetos típicos de áreas abertas ou alteradas) e funcionaria como facilitadora do acesso de extratores de palmito, caçadores, animais domésticos e outras espécies exóticas, doenças e fogo. Cabe lembrar que o palmito é fonte alimentar de alta importância para diversas espécies da fauna de mamíferos e de aves, como a jacutinga, e a diminuição de suas populações repercutiria ao longo de toda a cadeia trófica.

Quanto ao fogo, já foram registrados vários incêndios de grande porte no Parque, ao longo de sua história, principalmente nos anos de 1957, 1975, 1977, 1991 e 1993, a maioria deles originados a partir da faixa de domínio da BR-277, no limite norte do Parque. Com o fluxo intenso pela Estrada do Colono, a probabilidade de surgimento de incêndios a partir de tocos de cigarro atirados do interior dos veículos cresceria exponencialmente.

Desta forma, não adiantaria transformar a Estrada do Colono em via turística, ou em Estrada-Parque, operando só durante o dia e com eventuais passagens para animais, pois essas são medidas que podem reduzir alguns impactos, mas beneficiam apenas determinadas espécies e muitas vezes transformam-se em mais uma fonte de desequilíbrio. Outro fator que não permite transigir na liberação da Estrada é o desconhecimento quanto aos ecossistemas protegidos do Parque, que ainda estão sendo pesquisados.

Em síntese, a possibilidade de reabertura da Estrada do Colono, mesmo com todas as condicionantes que pudessem ser impostas, representaria efeitos ambientais negativos ao Parque e constituiria fator de risco permanente à sua integridade. Desta forma, recomenda-se que o trecho da Estrada do Colono e sua faixa marginal permaneça como Zona de Recuperação, conforme o atual Plano de Manejo, ou seja, que não seja transformado em Zona de Uso Intensivo, como prevê o projeto de lei.



Pelo exposto, também sou pela **rejeição do Projeto de Lei nº 2.346, de 2003.**

Sala da Comissão, em de de 2005.

Deputado Antonio Carlos Mendes Thame

Relator

2005_2853_Antonio Carlos Mendes Thame_225



E63D9BEF47