

Capanema, Cidade da Rodovia Ecológica - Estrada-Parque Caminho do Colono, 19 de dezembro de 2020 (lei municipal n° 1.677/2019).

Ofício n° 2525/2020

Ref. ao Projeto de Lei da Câmara n° 61/2013

Senhor Presidente

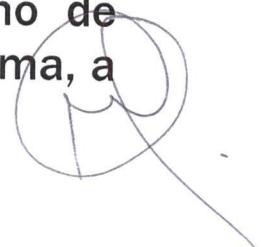
Pelo presente, tenho a honra de dirigir-me a Vossa Excelência a fim de REQUERER, com toda a humildade, a juntada no Projeto de Lei da Câmara n° 61 de 2013 (PLC 61/2013) dos seguintes documentos do Poder Legislativo local:

I - quesitos oficiais respondido, por pesquisadores e professores de Instituições Federais de Ensino Superior, a pedido da Câmara Municipal de Capanema do Estado do Paraná, que a conhecida “Estrada do Colono” foi criada e utilizada antes da instituição do Parque Nacional do Iguaçu. O documento em anexo, denominado “A Estrada do Colono e sua Contextualização Histórica”, é terminante:

“O reconhecimento de sua existência e de sua trafegabilidade já atesta que a estrada existia e que, portanto, era anterior á criação do Parque Nacional do Iguaçu” (pg. 2, documento em anexo).

II – lei municipal n° 1.686/2019 que consagra a verdade histórica e social a respeito da “Estrada do Colono”. O texto é expressivo:

“Art. 1º Fica reconhecido como de valor histórico e cultural do Município de Capanema, a



Estrada do Colono, trecho que nasceu como caminho indígena, utilizado pela Coluna Prestes, na década 1920, anterior a criação do Parque Nacional do Iguaçu e vital para colonização do Sudoeste e Oeste do Paraná” (grifei em parte, documento em anexo); e,

III - lei nº 1.677/2019 que reconhece Capanema, no Estrado do Paraná, com cidade da “Rodovia Ecológica - Estrada Parque Caminho do Colono” e atesta que há desejo comunitário pela sua reabertura. O texto é conclusivo:

“Art. 2º Fica instituído, o Dia Municipal de Resistência pela Estrada Parque Caminho do Colono, a ser promovido anualmente no dia 8 de outubro.

Parágrafo único. A data fixada recorda que nossa comunidade foi tratada com truculência, falsidades, violência e bombas durante toda a história de sua resistência pela manutenção de sua rodovia ecológica” (grifei em parte, documento em anexo).

Certo do deferimento, reitero-lhe as minhas expressões de estima e consideração.

Atenciosamente.



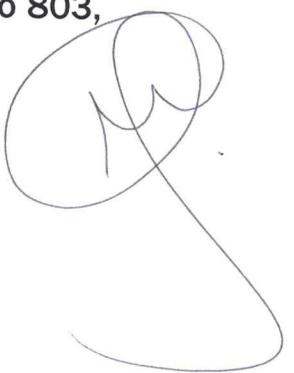
MARCIO GERON

JUIZ DE DIREITO

APOSENTADO E MEMBRO DA COMISSÃO PELA  
REABERTURA PACÍFICA DA ESTRADA-PARQUE  
Caminho do Colono

Excelentíssimo Senhor  
Doutor **DAVID SAMUEL ALCOLUMBRE TOBELEM**  
Presidente do Senado Federal  
Brasília - DF

(para resposta: Marcio Geron, Rua Independência, n° 1217, apto 803,  
centro, Capanema/PR, CEP 85.760-000)

A handwritten signature in black ink, appearing to read "DAVID SAMUEL ALCOLUMBRE TOBELEM". The signature is fluid and cursive, with a large, stylized "D" at the beginning.

## A Estrada do Colono e sua contextualização histórica

Antônio Marcos Myskiw – Professor UFFS

Jaci Poli – professor IFPR

### Questionamentos a responder

Em relação às questões propostas pela Câmara de Vereadores e pelo movimento para a reabertura da Estrada do Colono, inicia-se um processo de elaboração:

**01 - A Estrada do Colono, caminho que liga Capanema - PR a Serranópolis do Iguaçu - PR possui quais antecedentes históricos? A Estrada do Colono existia antes da criação da reserva (Parque Nacional do Iguaçu)?**

Para elaborar uma resposta a essa questão pode-se partir de um documento oficial do Estado do Paraná, datado de 1925/1926 para analisar a existência de um caminho, aberto e utilizado pela população, antes da criação do Parque Nacional do Iguaçu. A reflexão parte do Mappa Viação do Estado do Paraná, onde aparecem evidências da existência e da utilização de um caminho que atravessava a área que atualmente faz parte do Parque Nacional do Iguaçu.

No mapa 01 fica evidenciada a existência da estrada, como parte de uma rodovia que vem seguindo fronteira do estado desde Porto União da Vitória e que dirige para o norte em busca do entrocamento com a rodovia Estratégica, atualmente a BR 277. A trajetória da estrada passa pela fronteira e chega ao Rio Iguaçu na foz do rio Santo Antônio, na localidade conhecida atualmente como Porto Lupon.

Atravessando o Rio Iguaçu, passa pela área atualmente ocupada pelo Parque Nacional do Iguaçu, seguindo em direção à atual BR 277.

Figura 01 – Mappa Viação do Estado do Paraná – 1925/1926



Fonte: Arquivo Público do Paraná.

O reconhecimento de sua existência e de sua trafegabilidade já atesta que a estrada existia e que, portanto, era anterior à criação do Parque Nacional do Iguaçu.

Pode-se, agora, pensar em situar esse documento do Estado do Paraná no contexto regional (regiões Sudoeste e Oeste do Paraná) buscando os fatos históricos que cercam esse caminho em toda a sua trajetória no tempo e no espaço.

O primeiro fato ou processo histórico que devemos levar em conta é a passagem da Coluna Prestes pelo Sudoeste e pelo Oeste do Paraná, em 1925, e que é contemporânea à publicação do Mapa.

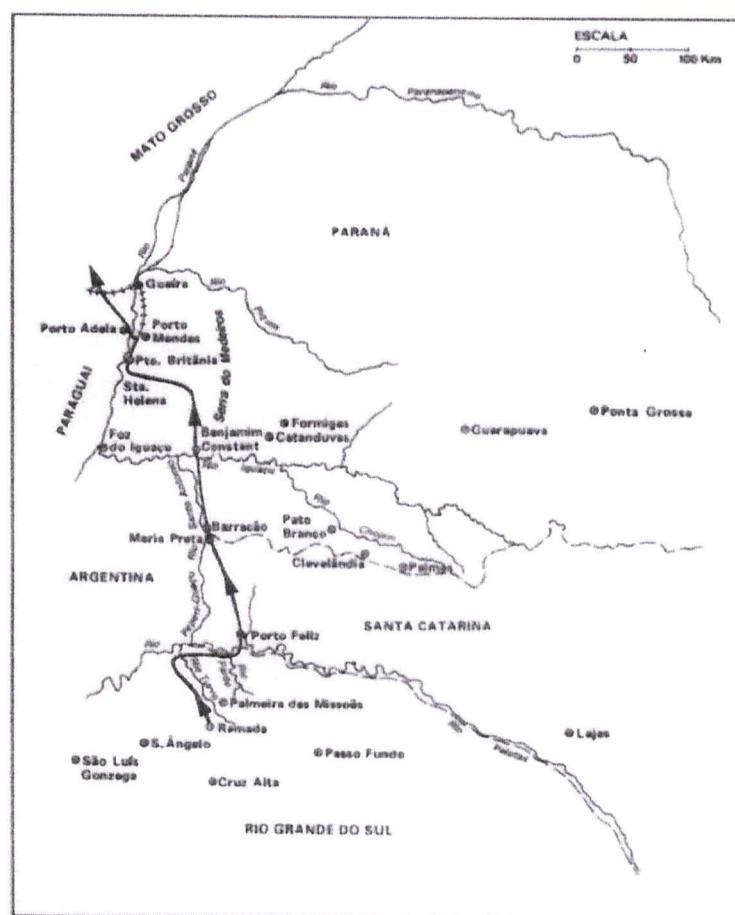
A Coluna Prestes, que tinha como objetivo encontrar-se com as tropas rebeldes vindas de São Paulo e estacionadas na região de Foz do Iguaçu, precisava atravessar o Rio Iguaçu e deslocar-se através das matas fechadas com equipamentos e tropas, obrigando o pessoal a construir uma estrada mais ampla para permitir a passagem.

De acordo com Antônio Myskiw (2019), pode-se afirmar que foram abertas duas picadas para atravessar o Parque Nacional do Iguaçu e vencer a distância entre Barracão e Foz do Iguaçu. Uma delas, a aberta de Barracão em direção à estrada Estratégica, possui mapas e ficou mais claramente definida e coincide com o mapa rodoviário mostrado acima na figura 01.

Nos relatos dos militares João Cabanas e João Alberto, dá-se a entender que foram abertas duas picadas, em direções opostas, com trajetos distintos e quase ao mesmo tempo: uma picada rumo a Barracão por combatentes paulistas e outra picada rumo ao rio Iguaçu e à Picada Benjamim por combatentes gaúchos. A picada aberta pela Coluna Prestes, por possuir detalhados relatos e mapas indicando o trajeto percorrido pelos combatentes para se chegar ao Oeste do Paraná, foi cristalizada como sendo a única picada aberta quando dos combates revolucionários de 1924 e 1925, passando a constar como caminho carroçável no Mapa Rodoviário do Paraná de 1925/26 (p 45).

A passagem da Coluna Prestes é recordada, a partir de memórias preservadas pelas famílias dos mais antigos moradores da região, como tendo sido a responsável pela abertura da estrada, tornando-a mais ampla e permitindo o deslocamento de carroças e outros veículos de tração animal que faziam parte do arsenal da tropa.

Figura 02 – Mapa da trajetória da Coluna Prestes



MAPA 3. A travessia de Santa Catarina e Paraná pela Coluna Prestes.

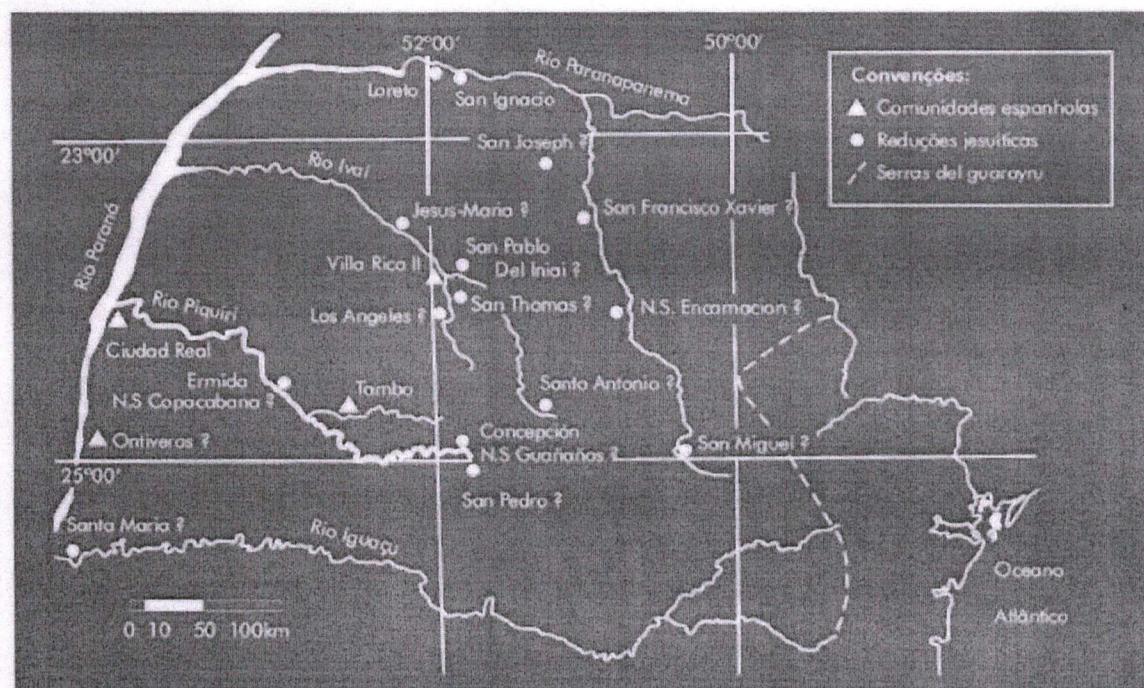
Além da Coluna Prestes, essa região foi palco de muitos outros processos históricos. Durante muitos anos os argentinos exploraram madeira e erva-mate nas regiões oeste e sudoeste, percorrendo os caminhos existentes para o transporte dos produtos, especialmente a erva-mate, que era transportada nas costas pelos trabalhadores. Conforme descrição em vídeo produzido pela Assesoar – Associação de Estudos, Orientação e Assistência Rural, os trabalhadores faziam fardos e os amarravam às costas com cipós ou taquara e, durante seu deslocamento, cortavam árvores formando assentos para descansar sem necessidade de tirar o fardo das costas, porque eram muito difíceis de recarregar.

Outro processo histórico marcante na região foram as Reduções Jesuíticas de Guairá, que ocuparam a grande maioria do território do atual Paraná. Criadas ainda no século XVI, pelos jesuítas espanhóis, foram iniciativas de catequização desenvolvidas entre os povos nativos da região, principalmente os Guaranis. No território do atual Paraná foram 14 (quatorze) reduções, espalhadas desde as fronteiras com São Paulo até a região Oeste/Sudoeste do estado. Alguns autores identificam apenas 13 (treze) reduções e outros ainda apontam 15 (quinze).

O que liga este território às reduções jesuíticas foi a presença da Redução de Santa Maria, cuja localização, a partir dos mapas elaborados pelos Jesuítas, coincide com a área do Parque Nacional do Iguaçu.

A redução somente foi implantada a partir da presença de uma população guarani muito significativa, e por sua localização estratégica. Sua destruição, já no século XVII, foi obra dos bandeirantes que vinham de São Paulo em busca da captura de índios para trabalho escravo nas fazendas de São Vicente.

Figura 3 – Mapa das Reduções Jesuíticas do Guairá



Mapa da Província do Guairá, com as prováveis vilas espanholas do final do Século XVI e reduções jesuíticas do início do século XVII (Fonte: Parellada, 1997).

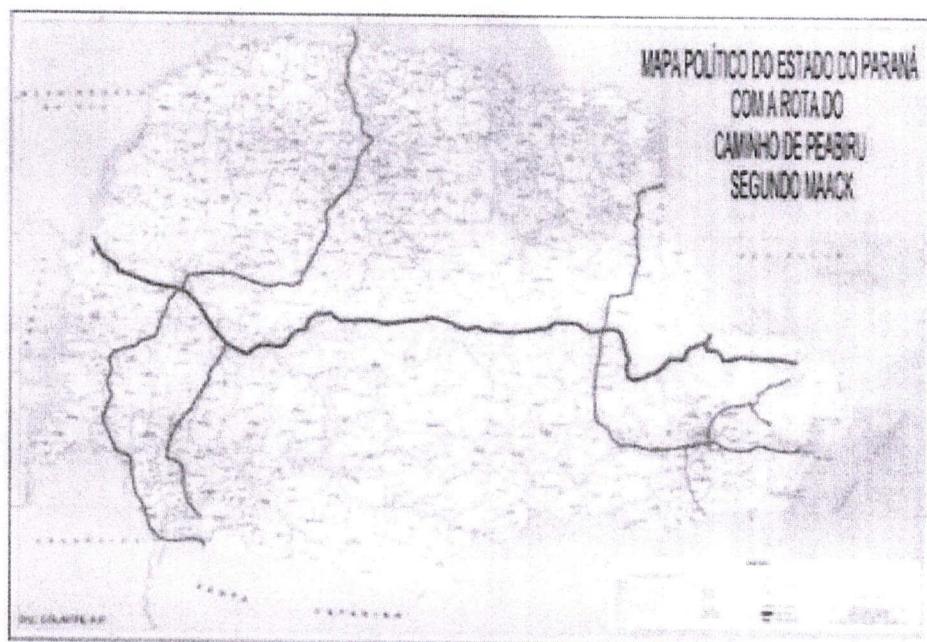
Existem outros mapas que apresentam as reduções Jesuíticas do Guairá até com maior clareza sobre sua localização. No entanto, o mapa apresentado acima apresenta indicações de longitude e latitude que permitem calcular com maior precisão a localização da Redução Jesuítica de Santa Maria.

O Antônio Myskiw (2019) apresenta um Mapa com maior clareza na localização espacial das reduções, conforme abaixo.

## Mapa das Reduções Jesuíticas de Guairá



Esta região também possui uma relação muito intensa com as pesquisas históricas que localizam caminhos que percorrem grandes distâncias pelo continente sul americano e que foram constituídos pelos povos nativos, denominados de Caminho de Peabiru que, além do tronco principal, possui diversos ramais secundários, sendo que um deles passa pela região do Parque Nacional do Iguaçu em direção ao sul, atravessando o Rio Iguaçu próximo da foz do Rio Santo Antônio e dirigindo-se para onde hoje se localiza o Rio Grande do Sul.



É fundamental observar que, embora as localizações exatas não sejam possíveis, os ramais do Caminho de Peabiru partem em duas direções, sendo uma delas mais a leste, e outra mais a oeste, passando pela região onde se localiza a Estrada do Colono no mapa rodoviário de Paraná.

Estes caminhos foram utilizados pelos exploradores portugueses e espanhóis em suas missões em busca dos caminhos para Assunção e para o Peru. Esses deslocamentos contavam, como guias, com membros dos povos indígenas, conhcedores mais profundos das regiões. Ainda, conforme CORTESÃO (1951, p. 63-64), a exploração da região do Paraguai foi iniciada pelos jesuítas portugueses, através da Missão Paraguai.

O Antônio Myskiw(2019), em seus estudos sobre a região destaca que o caminho de Peabiru, e seus ramais, é mais antigo do que boa parte dos historiadores relata. Citando o arqueólogo Ygor Chmiz ele cita:

O antigo caminho, a casa subterrânea e os demais vestígios localizados ao longo dos 30 Km., após serem mapeados e estudados pelos arqueólogos da Universidade Federal do Paraná e do Museu Paranaense, revelaram ser trechos do lendário caminho de "São Thomé" (Pai Zumé, ou ainda, Pai Sumé), também conhecido como "Caminho do Peabirú", edificado pelos antepassados dos índios Kaingang e Xokleng, pertencentes ao tronco linguístico Jê, do atual Brasil (da Tradição Itararé, portanto, anterior à Tradição Tupi-Guarani) destaca Igor Chmiz. Tal afirmação, com base em pesquisas arqueológicas, pôs em cheque a tese de que o Caminho do Peabiru era um caminho construído pelos Incas ligando o Oceano Pacífico ao Oceano Atlântico (MYSKIW, 2019, p 02).

Sua fala aponta para a existência de uma estreita relação entre o Caminho de Peabiru e as regiões Sudoeste e Oeste do Paraná.

Embora seja tratado no singular, o Caminho de Peabiru se constitui em um caminho principal, do qual derivam caminhos secundários, seguindo direções distintas a Oeste, Noroeste e Sudoeste do atual território paranaense. Estes caminhos secundários foram utilizados por diferentes grupos indígenas, dentre eles os Kaingang, Xokleng e Guaranis, bem como por exploradores e colonizadores espanhóis, portugueses e europeus após o descobrimento (ou invasão) da América e do Brasil. O português Aleixo Garcia, o espanhol Alvar Nuñez Cabeza de Vaca e o bávaro Ulrich Schmidl fizeram uso do Caminho do Peabiru e seus ramais secundários quando de suas viagens pelo interior da América Meridional, entre os anos de 1524-25, 1541-42 e 1553, com auxílio dos índios Carijós e Guaranis na condição de guias, carregadores de mercadorias e pertences dos viajantes (MYSKIW. 2019, p 04).

Havia uma ocupação humana muito anterior à nossa, que se estruturou no continente e que deixou vestígios de sua presença e que confirmam que a região era atravessada por caminhos que comunicavam regiões muito extensas e com intensa presença humana.

Em 1524, Aleixo Garcia, após saber da existência de um caminho indígena denominado de Peabiru que chegaria ao Alto Perú, decidiu empreender viagem floresta adentro, serras acima e abaixo, com auxílio de índios Carijós. As poucas evidências documentais existentes sinalizam que Garcia teria chegado ao Alto Peru em 1525, onde teria realizado saques e ataques a diversas povoações indígenas em busca de ouro e prata. Rosana Bond sinaliza que Aleixo Garcia foi morto por indígenas nas margens do rio Paraguai quando realizava viagem de volta ao litoral brasileiro. Rosana Bond, que tem dedicado muitos anos ao estudo do Caminho do Peabiru, aponta que, antes de morrer, Aleixo Garcia teria dado ordens para que um grupo de índios Carijós continuasse a viagem rumo ao litoral de Santa Catarina com amostras de ouro e prata. Foi ouvindo relatos orais dos índios Carijós que Alvar Nuñez Cabeza de Vaca soube que um português de nome Aleixo Garcia teria realizado uma ex-

pedição exploratória e de conquista ao Alto Perú fazendo uso de um caminho indígena chamado de Peabiru (MYSKIW, 2019, p 05).

Em Resumo, no decorrer da história da região diferentes grupos étnicos indígenas e de povos de origem branca e europeia (ou a mistura deles) viveram e construíram caminhos para deslocamentos com motivos diversos. Os vestígios, indícios e provas da existência de caminhos cortando o Parque Nacional do Iguaçu, antes da década de 1930, não necessariamente passaram no mesmo local onde, na década de 1950, foi aberta a estrada com uso de máquinas. O fato de não existirem mais (apenas vestígios) não retira delas a sua importância e significado para memória histórica da região.

## ***02 - Diante da sua história, há ligação humana e cultural da sociedade paranaense com a Estrada do Colono?***

Não há como afirmar que toda a sociedade paranaense possui algum tipo de vínculo com a Estrada do Colono. É possível afirmar, no entanto, que uma parcela da população da região Oeste e Sudoeste do Estado do Paraná, que viveram (ou vivem) as décadas de 1950 e 2000 e passaram pela experiência de utilizar e defender as reaberturas da Estrada do Colono possuem forte ligação humana e cultural com a Estrada do Colono. Cito alguns exemplos:

\* Os filhos e parentes de migrantes que se estabeleceram na região Sudoeste adquiriram terras e outros bens na região Oeste do Paraná. A estrada transformou-se num elo de ligação (ou contato) entre as famílias e seus descendentes. Era comum, e cotidiano, o reencontro das famílias junto às barrancas do rio Iguaçu e a estrada, servido a chimarrão, cucas, almoços e o curtir a paisagem do Parque Nacional e o transitar da balsa pelo rio. Há dezenas de relatos rememorando esses encontros e a importância deles para a permanência do vínculo afetivo familiar e, por extensão, de celebração de um modo de vida e de uma cultura local/regional que se construía e se reconstruía ao sabor dos novos tempos. O fechamento da estrada interrompeu e dificultou as relações entre famílias, parentes e amigos. Afetou hábitos cotidianos. Modificou, de forma brutal, modos de vida e de cultura local/regional.

\* As celebrações religiosas e as festas em torno da data de comemoração de Nossa Senhora dos Navegantes, realizadas sobre a balsa, eram momentos de expressão religiosa em torno do rio e da estrada. Havia o envolvimento das comunidades em torno dos festejos, desde a organização, enfeite da balsa e a celebração ecumênica com padres e pastores, resultando num espaço-tempo de sincretismo religioso e de cultura popular manifestada em torno da santa e de seu significado para aqueles que faziam uso da balsa e do rio iguaçu. Também houve manifestações religiosas de matriz afrodescendentes, a lemanjá.

\* O modo de vida balseiro. Os balseiros que migraram para Capanema e passaram transportar pessoas e coisas, tinham experiências na lide. A família Ampessam, por exemplo, migrou das barrancas do rio Uruguai, onde eram balseiros. Troxeram com eles um modo de vida, que se replicou em dezenas de outras pessoas que se tornaram balseiros, com registro e cursos certificados na Marinha do Brasil. Havia um ritmo de vida próprio entre os balseiros, além de um saber técnico. Ainda que não fossem os únicos balseiros no rio Iguaçu eram conhecidos e reconhecidos pelas comunidades do entorno do Parque Nacional do Iguaçu. Memórias essas, sempre relem-

bradas nas conversas sobre a estrada do colono, pois, além de veículos de transporte, as balsas tornaram-se bens simbólicos, patrimônio simbólico e cultural das comunidades. Isso ganhou ainda mais relevância social e cultural quando do afundamento de uma das balsas no rio Iguaçu e quando do carregamento da balsa em construção, em 2003, pela Polícia Federal.

A partir desses exemplos pode-se afirmar que o fechamento da Estrada do Colono produziu impactos muito fortes nas relações entre famílias e comunidades, com a separação através de um “muro” verde e ecológico, que passou a ser visto como estorvo à convivência e ao conjunto de relações.

A proximidade se transformou em distância, o perto se tornou longe, o caminho se tornou barreira. Famílias, comunidades e pessoas que, antes, estavam a poucos quilômetros de seus parentes, dos seus amigos e das cidades da região Oeste, passaram a conviver com distâncias muito grandes, que desconstruíram relações pessoais e sociais pela dificuldade de se comunicar, de chegar até os locais antes tão próximos.

Há uma natural reação de conflito com o Parque Nacional do Iguaçu, que passou, a partir do fechamento da Estrada, a ser visto como muro, que impede e separa.

Haveria, certamente, mudança de sentimentos e posturas se o parque passasse a conviver com a população, que poderia visitá-lo, passar por ele, reencontrar os que foram separados em nome de uma preservação, que certamente teria como defensores esses moradores e comunidades que se sentiram agredidos pelo fechamento. O entorno do parque seria, certamente, local de integração, amortecimento e relação de pertencimento.

Muitos que defendem que a estrada não seja reaberta esquecem que, nos anos 1984 e 1985, quando o IBAMA, o Ministério do Meio Ambiente e todos os órgãos ambientais haviam aprovado a construção de uma hidrelétrica cujo lago atingiria 17 km<sup>2</sup> de área do Parque e foi a população que hoje é acusada de querer a reabertura para destruir o parque que evitou, com seus protestos e reações políticas, a construção da barragem. Certamente nem uma organização ambientalista e nenhum órgão ambiental estava junto com sindicatos, cooperativas, comerciantes, trabalhadores e população de Capanema quando se levantaram contra a construção da hidrelétrica, cujo projeto a Eletrosul havia aprovado em 1980 e estava demarcando para a implantação nos anos de 1984 e 1985.

Aos invés dos 25 hectares (aproximadamente) necessários para a abertura da estrada, o parque nacional teria perdido 1.700 hectares, inundados por uma hidrelétrica que certamente provocaria, além da inundação, muitos outros problemas a ela associados.

### ***03 - É possível, pelos elementos históricos, vislumbrar pelo fechamento da Estrada do Colono, prejuízos humanos, culturais e financeiros?***

\* Prejuízos humanos - Fim do elo de ligação entre as famílias, parentes e amigos que se estabeleceram no Oeste do PR, culminando na modificação da cultura local e regional. Uma das maiores consequências foi o rompimento de uma relação de proximidade que fazia com que as comunidades se comunicassem, integrassem e convivessem, formando uma barreira que se comporta como “muro” de separação, que em tantos lugares do mundo foram destruídos. Aqui, ao invés de destruir, é preciso reconstruir uma via de comunicação, que é uma via de relação com pessoas, comunidades, regiões e com o próprio Parque.

\* Fim da comunidade do Porto Lupion e empobrecimento social e econômico de seu entorno - A comunidade de Porto Lupion tornou-se um local abandonado, fim de estrada, onde o principal atrativo para os moradores era a comunicação com a região Oeste do Estado.

\* Prejuízos financeiros diversos, no comércio, na indústria e para a população em geral, quer de Capanema ou de Serranópolis do Iguaçu. Há estudos realizados por pesquisadores da UFPR que atestam isso. Além disso, há os prejuízos decorrentes da diminuição da população nos municípios, resultando na arrecadação de recursos do governo e a arrecadação de impostos locais.

Há uma constatação que se efetiva: a região perdeu uma rota de desenvolvimento. Os prejuízos somente podem ser dimensionados a partir de possibilidades, a partir do que poderia ter ocorrido. As comunidades de Capanema e de Serranópolis sofreram profundas transformações sociais e econômicas a partir do fechamento da estrada, que rompeu comunicações, alargou distâncias e destruiu as possibilidades de integração inter regional dos dois municípios.

Capanema (PR), 02 de abril de 2019.

Jaci Poli - Professor

Antônio Marcos Myskiw - Professor



02

## Município de Capanema - PR

### LEI Nº 1.686, DE 04 DE ABRIL DE 2019.

*Reconhece como relevante para a História e para a Cultura do Município de Capanema, o trecho conhecido “Estrada do Colono”.*

A Câmara Municipal de Capanema, Estado do Paraná, aprovou e eu, Prefeito do Município de Capanema sanciona a seguinte:

#### LEI

**Art. 1º** Fica reconhecido como de valor histórico e cultural do Município de Capanema, a Estrada do Colono, trecho que nasceu como caminho indígena, utilizado pela Coluna Prestes, na década 1920, anterior a criação do Parque Nacional do Iguaçu e vital para a colonização do Sudoeste e Oeste do Paraná.

**Art. 2º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Gabinete do Prefeito do Município de Capanema, Estado do Paraná, aos 04 dias do mês de abril de 2019.

Américo Belle  
Prefeito Municipal

Pub. Jornal: 10em  
Data: 05/04/2019  
Edição: 234 Página: 4



**CÂMARA MUNICIPAL DE CAPANEMA**  
**ESTADO DO PARANÁ**  
**PODER LEGISLATIVO**

ELS  
Bibl

**PROJETO DE LEI N° 17**  
**De 15 DE Março 2019.**

Reconhece como relevante para a História e para a Cultura do Município de Capanema, o trecho conhecido como “Estrada do Colono”.

A Câmara Municipal de Capanema, Estado do Paraná, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte:

**LEI**

**Art. 1º** Fica reconhecido como de valor histórico e cultural do Município Capanema, a Estrada do Colono, trecho que nasceu como caminho indígena, utilizado pela Coluna Prestes, na década de 1920, anterior a criação do Parque Nacional do Iguaçu e vital para a colonização do Sudoeste e Oeste do Paraná.

**Art. 2º** Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Capanema, Estado do Paraná, aos.... dias do mês.... de 2019.

**AMÉRICO BELLÉ**  
**Prefeito Municipal**

*Aprovado em 1º Discussão e votação  
 por unanimidade em 25/03/2019*  
 \_\_\_\_\_  
*Bragão*  
 Presidente

*Aprovado em 2º Discussão e votação  
 por unanimidade em 01/04/2019*  
 \_\_\_\_\_  
*Bragão*  
 Presidente

Câmara Municipal de Capanema - PR



PROTOCOLO GERAL 70/2019  
 Data: 18/03/2019 - Horário: 08:49  
 Legislativo



**CÂMARA MUNICIPAL DE CAPANEMA**  
**ESTADO DO PARANÁ**  
**PODER LEGISLATIVO**

FLS.  
 1471

**JUSTIFICATIVA**

É impossível imaginar Capanema sem a Estrada do Colono. Aliás, a nossa Casa Legislativa reconheceu Capanema, como cidade da **Rodovia Ecológica, Estrada Parque Caminho do Colono** (Lei confere o título e lembra a imortal luta para sua reabertura – o fechamento é momentâneo – **Lei N° 1.677 de 18 de fevereiro de 2019**).

O pequeno trecho de terra desenhou a formação da nossa cidade e da nossa cultura (a nossa Estrada é parte integrante das nossas famílias).

A Estrada do Colono é anterior ao Parque Nacional do Iguaçu. Os educadores paranaenses são categóricos: “*O Caminho do Colono, antiga estrada do Colono, existia muito tempo antes de ser criado o Parque Nacional do Iguaçu, tanto que, em 1924, a Coluna Prestes passou por uma trilha primitiva, que se transformaria na Estrada do Colono. Essa estrada, serviu para que levas de colonizadores viessem ao sul do País e a passagem do rio era feita com canoas (Dallo, 1998, p.8)*” (José Pedro Cornelli e André Paulo Castanha, *Estrada do Colono: história, consciência ambiental e desenvolvimento local*, gifei)

Os historiadores Antônio Marcos Myskiw e Jaci Poli, pertencentes à Universidade Federal da Fronteira Sul (UFFS), “comprovam a existência de caminhos indígenas” no primitivo trecho da Estrada do Colono.

Assim, de trecho indígena passou para caminho de pioneiros e revolucionários. Depois, sabiamente o Governo do Paraná reconheceu o trecho pela importância para colonização do Oeste e Sudoeste do Paraná. (Governador Moisés Lupion já no ano de 1948 participou da inauguração de balsa que aperfeiçoou o transporte do Sudoeste para o Oeste do Paraná – conferir o Relatório da Comissão Temporária Externa destinada a averiguar a situação de conflito existente entre os moradores e o IBAMA, no entorno do Parque Nacional do Iguaçu, no Estado do Paraná – CEXIGUAC).

O presente reconhecimento absorve o sentimento do povo capanemense que acredita que a suspensão de tráfego existente é algo momentâneo. A história e a vontade do povo de Capanema determinará a abertura pacífica da **Estrada do Colono (agora como moderna Estrada Parque)**.



**CÂMARA MUNICIPAL DE CAPANEMA**  
**ESTADO DO PARANÁ**  
**PODER LEGISLATIVO**

FLS.  
*[Signature]*

Aliás, foram os nossos colonizadores e os moradores locais que utilizando, de forma equilibrada, a Estrada do Colono, mantiveram íntegro o Parque Nacional do Iguaçu.

O valor da **Estrada do Colono** para Capanema é incalculável. Explica o autor paranaense Luciano Dallo: “*O fato certo é o de que este caminho foi usado naqueles tempos, continuou servindo às levas colonizadoras nos tempos do Território Iguaçu e prosseguiu até muito recentemente, sustentando os avanços contemporâneos das frentes agrícolas. Sua importância para todo o Oeste paranaense, a par de seu sentido econômico, tem um valor histórico e cultural inestimável. O crescimento acelerado de toda a região, e sem outras vias nas proximidades, fez convergir para o Caminho do Colono todo o movimento de passageiros e cargas que procedia do Sul*” (*Estrada do Colono: a luta de um povo*, Francisco Beltrão, Editora Grafit, 1999, pg.89).

Diante de todo o exposto, visando contribuir e entendendo como salutar a proposta, é que unanimemente apresentamos esse Projeto de Lei, que: **“Reconhece como relevante para a história e para a cultura do Município de Capanema, o trecho conhecido como Estrada do Colono”.**

Sala de Sessões, aos 11 dias do mês de março de 2019.

*Valdomiro Brizola*  
 Valdomiro Brizola

Presidente  
 Vereador – PSDB

*Edson Wilmsen*  
 Edson Wilmsen

1º Secretário  
 Vereador - PDT

*Moisés Aparecida Walker*  
 Moisés Aparecida Walker  
 Vereadora - PSDB

*Ginésio João Pinheiro*  
 Ginésio João Pinheiro  
 Vereador - PT

*Sérgio Ullrich*  
 Sérgio Ullrich

Vice-Presidente  
 Vereador - PT

*Deimar Balzan*  
 Deimar Balzan  
 2º Secretário  
 Vereador - PP

*Ailton Marcelo Barth*  
 Ailton Marcelo Barth  
 Vereador - PSDB

*Gilmar Pontin*  
 Gilmar Pontin  
 Vereador - PR

*Paulo César Lohermann*  
 Paulo César Lohermann  
 Vereador - PSDB



03

## Município de Capanema - PR

### LEI N° 1.677, DE 18 DE FEVEREIRO DE 2019.

*Reconhece e Confere ao Município de Capanema o Título de “Cidade da Rodovia Ecológica – Estrada Parque Caminho do Colono” e cria o Dia Municipal de Resistência pela Estrada Parque Caminho do Colono.*

A Câmara Municipal de Capanema, Estado do Paraná, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte:

#### LEI

**Art. 1º** Fica reconhecido e conferido ao Município de Capanema o Título de “Cidade da Rodovia Ecológica – Estrada Parque Caminho do Colono”.

§ 1º Nos impressos dos Poderes Municipais que forem produzidos a partir de agora constará: “Capanema – Paraná: Cidade da Rodovia Ecológica – Estrada Parque Caminho do Colono”.

§ 2º Nas propagandas oficiais, inclusive, nas mídias sociais será destacado o título.

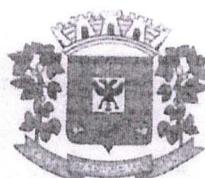
§ 3º O setor privado será estimulado a adotar o título em seus impressos e a divulgar nos meios de comunicação.

**Art. 2º** Fica instituído, o Dia Municipal de Resistência pela Estrada Parque Caminho do Colono, a ser promovido anualmente no dia 8 de outubro.

**Parágrafo único.** A data fixada recorda que nossa comunidade foi tratada com truculência, falsidades, violência e bombas durante toda a história de sua resistência pela manutenção de sua rodovia ecológica.

**Art. 3º** Todas as atividades do Dia Municipal de Resistência pela Estrada Parque Caminho do Colono objetivarão a divulgar as seguintes verdades:

I – os capanemenses não desistirão do caminho do colono, pois é impossível renunciar a vida, a cultura e a história;



## Município de Capanema - PR

II – o caminho do colono é legado dos nossos antepassados, portanto, é uma ofensa à memória da nossa gente o seu fechamento;

III – o nosso povo sempre defendeu o caminho ecológico para aprimorar a proteção do Parque Nacional do Iguaçu;

IV – manter o fechamento é desprezar os nossos colonizadores;

V – a interdição sinaliza mentirosamente e de forma continua que nosso povo quer destruir o parque;

VI – o fechamento da Estrada Parque Caminho do Colono não serve para Capanema, para o Paraná e para o Brasil. Pelo contrário, o fechamento é contra a integração homem ao meio ambiente.

**Art. 4º** Na semana que antecedente o Dia Municipal de Resistência pela Estrada Parque Caminho do Colono, os órgãos públicos terão bandeiras municipais, parcialmente, cobertas por tecido preto para recordar:

I - a violência empregada contra o nosso povo;

II - os nossos antepassados que faleceram com o sonho de cruzar novamente o caminho ecológico.

**§ 1º** Também poderá ser utilizado para lembrar o nosso sofrimento uma faixa verde e preta.

**§ 2º** Todos os órgãos públicos realizarão debates e ações para lembrar a violência perpetrada contra o nosso povo. De igual maneira, o setor privado será incentivado a criar formas de recordar a nossa história pela preservação do caminho e do parque nacional.

**§ 3º** No dia 8, a partir das 9 horas, todos os órgãos públicos fecharão por dez minutos. Nos cinco primeiros minutos serão acionados buzinás e sinos para lembrar toda a violência que continua a cair sobre o nosso povo. Nos minutos finais será feito silêncio respeitoso pelos nossos colonizadores que foram expulsos do caminho e faleceram com sonho de cruzar a nossa terra.

**§ 4º** Poderá ser feita concentração nas praças e nas ruas da cidade.



## Município de Capanema - PR

**§ 5º** O setor privado, especialmente, o comércio e a indústria serão convidados a participar da resistência e em memória dos nossos antepassados.

**Art. 5º** A presente Lei vigorará da publicação até abertura da nossa Estrada Parque Caminho do Colono.

**Parágrafo único.** Com a abertura da Estrada Parque, nova Lei será expedida para criar o “Dia Municipal Estrada Parque Caminho do Colono”, que reconhecerá como amigo do nosso povo e da nossa terra todo aquele que contribuir para nossa redenção. Bem como, manterá o título contido no artigo 1º da presente Lei.

**Art. 6º** Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Gabinete do Prefeito do Município de Capanema, Estado do Paraná, aos 18 dias do mês de fevereiro de 2019.

Américo Bellé

*Prefeito Municipal*

Pub. Jornal: Diário  
 Data: 19 / 02 / 2019  
 Edição: 208 Página: 243



SENADO FEDERAL  
**Secretaria-Geral da Mesa**

**DESPACHO N° 4/2021**

Junte-se à página oficial da tramitação das proposições legislativas as cópias eletrônicas de manifestações externas, conforme listagem a seguir exposta:

1. PL nº 772 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.050931/2020-82
2. PL nº 772 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.050929/2020-11
3. PEC nº 65 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.094468/2020-81
4. PL nº 772 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.045039/2020-80
5. PL nº 772 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.045028/2020-08
6. PL nº 1142 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.055241/2020-10
7. SUG nº 1 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.092329/2020-12
8. SUG nº 1 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.099924/2020-89
9. SUG nº 1 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.099634/2020-35
10. SUG nº 1 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.092315/2020-07
11. PEC nº 19 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.055218/2020-25
12. PL nº 772 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.048518/2020-58
13. PL nº 772 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.043255/2020-91
14. PL nº 772 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.043307/2020-29
15. PL nº 772 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.045045/2020-37
16. PL nº 772 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.043280/2020-74
17. MPV nº 924 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.059440/2020-05
18. PL nº 772 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.045053/2020-83
19. PL nº 1985 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.099932/2020-25
20. PLC nº 80 de 2018. Documento SIGAD nº 00100.095873/2020-16
21. PEC nº 65 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.095864/2020-25
22. SUG nº 1 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.092322/2020-09
23. PEC nº 65 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.099616/2020-53



24. PL nº 3418 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.099816/2020-14
25. PLC nº 134 de 2018. Documento SIGAD nº 00100.095917/2020-16
26. PEC nº 65 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.099916/2020-32
27. PL nº 1615 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.095900/2020-51
28. PEC nº 65 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.099908/2020-96
29. SUG nº 1 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.095891/2020-06
30. PEC nº 65 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.095859/2020-12
31. SUG nº 1 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.095883/2020-51
32. PL nº 1985 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.099581/2020-52
33. PLC nº 72 de 2012. Documento SIGAD nº 00100.099939/2020-47
34. PL nº 3657 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.095908/2020-17
35. PL nº 772 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.050947/2020-95
36. PL nº 772 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.043310/2020-42
37. PL nº 3364 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.108735/2020-12
38. PEC nº 65 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.094483/2020-29
39. PLC nº 80 de 2018. Documento SIGAD nº 00100.007284/2021-70
40. PL nº 248 de 2017. Documento SIGAD nº 00100.007325/2021-28
41. PL nº 4476 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.007316/2021-37
42. PEC nº 31 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.007312/2021-59
43. PLC nº 80 de 2018. Documento SIGAD nº 00100.007321/2021-40
44. PLC nº 61 de 2013. Documento SIGAD nº 00100.002533/2021-31
45. PL nº 3657 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.002422/2021-24
46. SUG nº 1 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.002496/2021-61
47. SUG nº 1 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.002491/2021-38
48. PLC nº 80 de 2018. Documento SIGAD nº 00100.002463/2021-11
49. PLC nº 80 de 2018. Documento SIGAD nº 00100.002472/2021-10
50. PLC nº 80 de 2018. Documento SIGAD nº 00100.002465/2021-18

Secretaria-Geral da Mesa, 22 de fevereiro de 2021.

*(assinado digitalmente)*  
**JOSÉ ROBERTO LEITE DE MATOS**  
Secretário-Geral da Mesa Adjunto

