

Rivania Selma de Campos Ferreira

De: Marcelo de Almeida Frota
Enviado em: quinta-feira, 4 de novembro de 2021 13:02
Para: Rivania Selma de Campos Ferreira
Assunto: ENC: Ofício 1.10 - documentação ref. PLC 61/2013
Anexos: Ofício 1.10 - Rede Pró-UC.pdf; 1. Rede Pró-UC - Nota Técnica.pdf; 2. MPF 2019 - Nota Técnica.pdf; 3. PF - Ofício 875-2012.pdf; 4. REET BRASIL - Manifesto Estrada do Colono.pdf; 5. Cartilha sobre a Estrada do Colono.pdf; 6. Iguaçu National Park - Perfil Internacional.pdf

De: Sen. Rodrigo Pacheco
Enviada em: quinta-feira, 28 de outubro de 2021 16:24
Para: Marcelo de Almeida Frota <MFROTA@senado.leg.br>
Assunto: ENC: Ofício 1.10 - documentação ref. PLC 61/2013

De: Douglas H. Montenegro [<mailto:juridico@redeprouc.org.br>]
Enviada em: quinta-feira, 28 de outubro de 2021 15:26
Para: Sen. Rodrigo Pacheco <sen.rodrigopacheco@senado.leg.br>
Assunto: Ofício 1.10 - documentação ref. PLC 61/2013

Excelentíssimo Senhor Presidente do Senado Federal,

Sirvo-me deste *e-mail* para encaminhar ofício da Rede Nacional Pró-Unidades de Conservação (Rede Pró-UC), solicitando a juntada da documentação, que segue anexada, ao processo referente ao PLC 61/2013.

Além do *Ofício 1.10, da Rede Pró-UC*, os seguintes arquivos compõem a presente mensagem:

1. Nota Técnica da Rede Pró-UC;
2. Nota Técnica do Ministério Público Federal;
3. Ofício nº 875/12 da Polícia Federal;
4. Manifesto REET Brasil;
5. Cartilha de entidades ambientalistas da sociedade civil sobre a Estrada do Colono;
6. Perfil internacional do Parque Nacional do Iguaçu.

Cordialmente,

--

REDE NACIONAL PRÓ-UNIDADES DE CONSERVAÇÃO
 Douglas Herrera Montenegro, OAB/PR 83.651



Ofício nº 1.10 – Rede Pró-UC

Assunto: envio de documentação acerca do PLC nº 61/2013, em trâmite na Comissão de Meio Ambiente do Senado Federal.

Excelentíssimo Senhor
SENADOR RODRIGO PACHECO
 Presidente do Senado Federal
 Brasília/DF

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Cumprimentando Vossa Excelência, a REDE NACIONAL PRÓ-UNIDADES DE CONSERVAÇÃO, associação civil sem fins lucrativos, abaixo qualificada, cuja missão institucional é *"contribuir para proteger, fortalecer, aprimorar e ampliar o conjunto das Unidades de Conservação da Natureza no Brasil, especialmente as de Proteção Integral"*, serve-se do presente para encaminhar a documentação anexada para compor o processo do PLC nº 61/2013, atualmente em trâmite na Comissão de Meio Ambiente do Senado Federal.

Destacamos que, dentre as finalidades do PLC nº 61/2013, está a pretensão de possibilitar a construção de estrada de 17,6 km no interior do Parque Nacional do Iguaçu, unidade de conservação tutelada pela Lei nº 9.985/2000, fato que invariavelmente trará consequências nocivas aos municípios de seu entorno, impactando negativamente em suas searas ambiental, econômica, social, turística e de segurança pública, fato que também configura-se como flagrante retrocesso ambiental, eis que prejudica a concretização dos objetivos do Sistema Nacional de Unidades de Conservação.

Ademais, necessário apontar que, em tese, o PLC nº 61/2013 está eivado de vícios de constitucionalidade e de atecnia legislativa, conforme as análises jurídicas acostadas, motivos pelos quais, visando a contribuir com os debates dessa Egrégia Casa Legislativa, solicitamos a juntada da documentação, que segue anexada, ao processo em questão.

Cordialmente, reiteramos préstimos de elevada estima e consideração.

Curitiba/PR, 28 de outubro de 2021.

ANGELA KUCZACH
 Diretora Executiva

DOUGLAS H. MONTENEGRO
 OAB/PR nº 83.651

DOUGLAS
 HERRERA
 MONTENEGRO
 Assinado de forma
 digital por DOUGLAS
 HERRERA
 MONTENEGRO
 Dados: 2021.10.28
 15:12:14 -03'00'



NOTA TÉCNICA

Parque Nacional do Iguaçu e a “estrada do Colono”

A REDE NACIONAL PRÓ-UNIDADES DE CONSERVAÇÃO, associação civil de direito privado sem fins lucrativos, cuja missão institucional é de *“contribuir para proteger, fortalecer, aprimorar e ampliar o conjunto das Unidades de Conservação da Natureza no Brasil, especialmente as de Proteção Integral”*, considerando o trâmite do Projeto de Lei nº 61/2013, no Senado Federal, e do Projeto de Lei nº 984/10, junto à Câmara dos Deputados, apresenta informações técnicas e cientificamente fundamentadas acerca da matéria, apontando os impactos negativos que a estrada do Colono causou ao Oeste do Paraná no período em que esteve aberta, bem como os benefícios que a preservação do Parque Nacional do Iguaçu trazem à região.

I. CONTEXTUALIZAÇÃO

O Parque Nacional do Iguaçu (PNI) é unidade de conservação de proteção integral, protegida pela Lei Federal nº 9.985/00 e criada pelo Decreto nº 1.035/39, que protege a maior porção de Mata Atlântica do estado do Paraná, bioma com uma das biodiversidades mais ricas do mundo.

Em 1986, devido a vários problemas relacionados com a estrada do Colono – **atropelamento de animais, caça ilegal, uso da via para contrabando de drogas, armas e mercadorias, descarte irregular de lixo etc.** –, o Ministério Público Federal, por meio da ação civil pública (nº 86736-5/PR), requereu seu fechamento e pediu providências relacionadas à restauração ambiental na área por ela ocupada.

Após tumultuado trâmite processual¹, no ano 2000 o TRF-4 determinou a interdição da estrada e, em 2001, ela foi desocupada.

Em 2007, proferiu-se sentença pela confirmação de seu fechamento.

¹ https://www.trf4.jus.br/trf4/controlador.php?acao=noticia_visualizar&id_noticia=3306



II. IMPACTOS CAUSADOS PELA ESTRADA DO COLONO

1. A perícia judicial realizada no curso da ação civil pública acima mencionada demonstrou que a estrada aberta **não apresentava importância econômica** quando comparada aos benefícios do seu fechamento: o desenvolvimento econômico regional foi semelhante ao verificado nas demais regiões do Paraná, e a agricultura familiar praticada na região já estava em processo de migração para os centros urbanos regionais (Francisco Beltrão, Pato Branco, Cascavel), por perda de competitividade e/ou substituição por plantações extensivas.

2. A malha rodoviária do sudoeste do Paraná expandiu-se e hoje está suprida por vias asfaltadas e **alternativas viárias** entre municípios. O trajeto entre Capanema e Medianeira, caso realizado pela pretensa estrada do Colono, **não pouparia mais do que 20 minutos** que o atual (pela BR-277 e BR-163), devido à necessidade de fiscalização da entrada e saída dos veículos em que por ela transitasse, além de controle de horários de funcionamento, limite de velocidade abaixo do permitido para rodovias e instalação de redutores de velocidade^{2 3}.

3. A medida mais efetiva para a integração do Sudoeste do Paraná, que deveria ser prioritária aos municípios da região, é a **união de esforços em prol da duplicação da BR-163**, considerando que as obras estão atrasadas pela insuficiência de recursos federais previstos na Lei Orçamentária Anual 2021. Atualmente a rodovia tem traçado problemático, pista simples, intenso movimento de caminhões, danificações e ondulações, bem como alto risco de acidentes⁴.

Além disso, a construção da estrada do Colono demandaria recursos financeiros adicionais que indubitavelmente seriam melhor empregados na resolução dos problemas acima destacados.

4. O Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu, atualizado em 2018, revela que **estradas em seu interior geram efeitos nocivos diretos à Natureza**, como efeito de borda, desmatamento, atropelamentos de fauna, facilitação da caça ilegal e erosão do

2 <https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=8010033&ts=1624916003906&disposition=inline>

3 <https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=4537383&ts=1624916000159&disposition=inline>

4 <https://globoplay.globo.com/v/9516348/>

* * *



solo, bem como que a vegetação onde ficava a estrada está praticamente regenerada, inclusive com atividade da fauna⁵.

5. É ilógico afirmar que uma estrada situada no interior de um Parque Nacional propicie a conservação ambiental e de processos ecológicos, pois apenas para sua construção deve-se primeiro destruir os recursos ambientais existentes, **eliminando toda vegetação já restaurada.**

As vias no interior de uma unidade de conservação são possíveis para o acesso adequado das equipes de fiscalização e de combate e prevenção de incêndios, ou para viabilizar o acesso a atrativos abertos à visitação pública, sempre em conformidade com o zoneamento definido no plano de manejo, o que não é o caso da estrada do Colono.

Além disso, os PLs 61/2013 e 984/2019, que pretendem a abertura da estrada, possuem erros jurídicos grosseiros, desde inconstitucionalidades até equívocos técnicos, conforme demonstrado por análises do MPF e do MP-PR.

6. A Polícia Federal, no Ofício nº 875/12, relatou que quando a estrada estava aberta, **facilitava a prática de crimes:**

... no período de funcionamento da 'Estrada do Colono', essa via ... era largamente utilizada por criminosos para transportar mercadorias ilícitas, armas, munições e drogas, além de facilitar a prática de crimes ambientais.

Isto porque os criminosos beneficiavam-se da falta de fiscalização de veículos que trafegavam pelo trecho da 'Estrada do Colono' e evitavam transitar pela BR-277, rodovia com vários postos da Polícia Rodoviária Federal e Receita Federal/Polícia Federal.

... não seria possível controlar com rigor o tráfego de veículos e pessoas por essa via e a reabertura da 'Estrada do Colono' seria mais um complicador no que se refere ao controle de nossas fronteiras.

7. O Comandante da 5ª Companhia do Batalhão de Polícia Ambiental relatou que a abertura da estrada é preocupante, pois sua Companhia atua no território de 94 municípios e conta com efetivo de apenas 84 policiais, sendo 22 destacados ao Parque

5 https://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/plano-de-manejo/plano_de_manejo_do_parna_do_iguacu_fevereiro_2018.pdf



Nacional do Iguaçu e, devido à escala de trabalho, **apenas 7 atuam nele por dia** (Nota Técnica 4/19 – 4^a CCR).

III. BENEFÍCIOS DA PRESERVAÇÃO DO PARQUE NACIONAL DO IGUAÇU

1. O Parque Nacional do Iguaçu abriga o maior remanescente de Mata Atlântica da região sul do Brasil e foi a primeira unidade de conservação do Brasil a receber o título de Sítio do Patrimônio Mundial Natural, pela UNESCO, além de resguardar riquíssima biodiversidade, constituída inclusive por espécies ameaçadas de extinção. Sua importância aumenta porque atualmente resta apenas 12,4% de Mata Atlântica⁶.

2. Impulsionando o ecoturismo internacional, em 2019 o Parque Nacional do Iguaçu (a 2^a Unidade de Conservação mais visitada do Brasil) recebeu mais de 2 milhões de visitantes, o que reverteu mais de R\$ 200 milhões para a economia regional⁷ – **(i)** efeitos diretos: aquisição de bens e serviços de consumo por visitantes em hotéis, pousadas, restaurantes, lojas de souvenirs; **(ii)** efeitos indiretos: impactos positivos na geração de emprego, por toda a cadeia produtiva necessária aos bens finais adquiridos; **(iii)** efeitos induzidos: aumento da renda dos trabalhadores e empresários envolvidos em todas as etapas associadas à produção dos bens e serviços consumidos pelos visitantes.

A perda do título da UNESCO pela construção da estrada reduziria drasticamente esses valores, prejudicando o turismo da região, como já foi observado em diferentes países do mundo⁸.

3. O Parque Nacional do Iguaçu possui Plano de Uso Público⁹, elaborado em 2020, que traz oportunidades para incrementar o turismo e a conservação da biodiversidade em polos regionais de Foz do Iguaçu, Santa Terezinha de Itaipu, São Miguel do Iguaçu, Serranópolis do Iguaçu, Capanema, Leônidas Marques, Matelândia e Céu Azul,

6 https://www.sosma.org.br/wp-content/uploads/2020/06/2020_Atlas_Mata_Atlantica_2018-2019_relatorio_tecnico_final-1.pdf

7 YOUNG, Carlos Eduardo Frickmann, MEDEIROS, Rodrigo. *Quanto Vale o Verde: a importância econômica das unidades de conservação brasileiras*. Ed. Conservação Internacional, 2019, p. 90.

8 <https://www.h2foz.com.br/meio-ambiente/fato-ou-mito-a-unesco-pode-mesmo-tirar-um-titulo-de-patrimonio-mundial/>

9 https://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/comunicacao/publicacoes/publicacoes-diversas/plano_de_uso_publico_do_parna_do_iguacu.pdf



além de potencializar investimentos sociais, ambientais e de infraestrutura que a Itaipu promove no território. O crescimento da visitação do Parque Nacional do Iguaçu aumenta o potencial econômico na região através do ecoturismo.

4. O Parque Nacional do Iguaçu é responsável pela destinação de ICMS Ecológico aos municípios que o mantém preservado – quanto maior a área protegida, maior a receita recebida; se há redução da proteção ambiental, há redução na receita.

Segundo o IAT¹⁰ ¹¹, em 2020, as receitas financeiras proporcionadas aos municípios pelo ICMS Ecológico relativo ao Parque Nacional do Iguaçu foram:

1. Céu Azul: R\$ 5.367.659,31.
2. Serranópolis do Iguaçu: R\$ 4.614.379,35.
3. Matelândia: R\$ 4.343.473,52.
4. Foz do Iguaçu: R\$ 3.467.635,07.
5. São Miguel do Iguaçu: R\$ 1.079.767,97.
6. Capanema: R\$ 903.091,90.

5. O bioma Mata Atlântica, protegido pelo Parque Nacional do Iguaçu, realiza a captação de água para abastecimento humano em áreas urbanas e rurais. Estudos demonstram que todos os pontos de coleta com qualidade boa da água estão em áreas onde a floresta está conservada¹². Em oposição a isso, em apenas 6,5% dos rios existentes em bacias hidrográficas com desmatamentos de Mata Atlântica a água é considerada boa e própria para consumo.

6. Alguns dos benefícios de manter a Mata Atlântica preservada, que são sentidos por toda a população, são purificação do ar, regulação do clima, mitigação de fenômenos climatológicos violentos, proteção contra desastres naturais, dispersão de sementes, fertilização do solo e polinização de vegetais por animais, além do sequestro de car-

¹⁰ <http://www.iat.pr.gov.br/Pagina/ICMS-Ecologico-por-Biodiversidade>

¹¹ http://www.iat.pr.gov.br/sites/agua-terra/arquivos_restritos/files/documento/2021-02/extrato_2020_fechado_ucs_mensal.pdf

¹² <https://legadodasaguas.com.br/mata-atlantica-concentra-nove-das-12-bacias-hidrograficas-brasileiras/>



bono da atmosfera, regulação do fluxo dos mananciais, controle do equilíbrio climático e proteção do solo.

O efeito de borda, dano ecológico gerado pela construção de estradas em área de mata fechada, como se pretende a estrada do Colono, causa a exposição da vegetação a ventos, queimadas, alta luminosidade, espécies invasoras, que estrangula os fragmentos da mata até a eliminação de parte considerável de sua biodiversidade¹³.

IV. CONCLUSÕES

Diante de todo o exposto, e pautada nas posições técnico-jurídicas e científicas mais apuradas acerca da matéria, a REDE NACIONAL PRÓ-UNIDADES DE CONSERVAÇÃO posiciona-se contrariamente à reabertura da estrada do Colono no Parque Nacional do Iguaçu e aos Projetos de Lei nº 61/2013 e 984/2019, em trâmite, respectivamente, no Senado Federal e na Câmara dos Deputados.

Curitiba/PR, 18 ago. 2021.

(assinado digitalmente)
DOUGLAS H. MONTENEGRO
 OAB/PR 83.651

13 LIMA, André. Tutela jurídica das espécies da flora ameaçadas de extinção na Mata Atlântica. In: Aspectos jurídicos da proteção da Mata Atlântica. São Paulo: Instituto Socioambiental, 2001. p.76.

PGR-00222725/2019



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

NOTA TÉCNICA Nº 4/2019 – 4ª CCR

EMENTA: Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 61/2013 (Projeto de Lei nº 7.123/2010 na origem) em curso no Senado Federal, e PL 984/2019, em curso na Câmara dos Deputados, que alteram a Lei nº 9.985/2000 para criar a categoria de Unidade de Conservação denominada Estrada-Parque e instituem a *Estrada-Parque Caminho do Colono* no Parque Nacional do Iguaçu. Análise acerca da compatibilidade com o Sistema Nacional das Unidades de Conservação da Natureza – SNUC.

AUTOR: Deputado Federal Assis do Couto – PDT/PR (PLC nº 61/2013) e Deputado Federal Vermelho – PSD/PR (PL nº 984/2019).

SITUAÇÃO ATUAL: O PLC nº 61/2013 está em apreciação pela Comissão de Meio Ambiente. O PL nº 984/2019 aguarda constituição de comissão temporária pela Mesa.

1. INTRODUÇÃO

Trata-se do Inquérito Civil nº 1.25.003.006690/2019-74, instaurado na Procuradoria da República no Município de Foz do Iguaçu, para acompanhar a tramitação de Projetos de Lei que preveem a reabertura da “Estrada do Colono”, entre os Municípios de Serranópolis do Iguaçu e Capanema, no interior do Parque Nacional do Iguaçu, que foi fechada por força de decisão judicial na Ação Civil Pública nº 00.00.86736-5/PR, proposta pelo Ministério Público Federal.

No decorrer da apuração, verificou-se a existência do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 61, de 2013 (Projeto de Lei nº 7.123, de 2010, na origem), de autoria do Deputado Federal Assis do Couto, em curso no Senado Federal, e do Projeto de Lei nº 984, de 2019, de autoria do Deputado Federal Vermelho, em curso na Câmara dos Deputados.

O PLC nº 61/2013, do Deputado Federal Assis do Couto, altera a Lei nº 9.985,

PGR-00222725/2019



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

de 18 de julho de 2000 (Lei do Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza – SNUC), para criar a categoria de Unidade de Conservação denominada Estrada-Parque e instituir a *Estrada-Parque Caminho do Colono* no Parque Nacional do Iguaçu.

O PLC divide-se em sete artigos. O art. 1º inclui o inciso VIII ao art. 14 e o art. 21-A na Lei nº 9.985, de 2000, instituindo uma nova categoria de unidade de conservação (UC) denominada “Estrada-Parque”, definida como uma via de acesso dentro de uma unidade de conservação, cujo formato e dimensões são determinados pelos aspectos históricos, culturais e naturais a serem protegidos.

Ainda, o PLC institui em seu art. 2º a *Estrada-Parque Caminho do Colono* no Parque Nacional do Iguaçu, a ser implantada no histórico leito do Caminho do Colono, situado entre os quilômetros 0 e 17,5 da PR-495, antiga BR-163.

O art. 3º lista seus objetivos, destacando-se o ecoturismo e o desenvolvimento rural sustentável na região. O art. 4º do projeto estabelece requisitos para circulação de veículos, vedando o trânsito de veículos de carga e de veículos desregulados conforme legislação pertinente. O art. 5º prevê a instalação de museu sobre a história da Estrada-Parque e sobre o Parque Nacional do Iguaçu. O art. 6º do PLC determina o ajuste do Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu em relação às regras propostas pela matéria. O art. 7º estabelece a cláusula de vigência da lei resultante a partir da sua data de publicação.

Na justificação da proposição, o Deputado Federal Assis do Couto informa que a “Estrada do Colono” funcionou por décadas, vedando-se sua utilização a partir de 1986 em função de decisão judicial. Posteriormente, diversas decisões judiciais reforçaram essa determinação, em função da desobediência da população local. Em 2001, o Supremo Tribunal Federal (STF) emitiu ordem de reintegração de posse em favor da União para o fechamento da estrada.

A matéria foi arquivada no final da última legislatura, mas foi desarquivada em razão da aprovação do Requerimento nº 233, de 2019.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

O PLC será apreciado pelas Comissões de Meio Ambiente (CMA) e de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR), esta última em decisão terminativa.

O PL nº 984/2019 tem objeto idêntico ao PLC nº 61/2013, porém sem incluir dispositivos de controle de acesso e condicionantes ambientais. Sua justificativa é corrigir a *“histórica injustiça que foi o fechamento da Estrada do Colono e atende ao clamor social de décadas do povo paranaense, resgatando a história e as relações socioeconômicas, ambientais e turísticas da região”*.

2. ANÁLISE

2.1 PONTOS VULNERÁVEIS DO PLC N° 61/2013 E DO PL N° 984/2019

2.1.1 DA QUEBRA DO SISTEMA NACIONAL DAS UNIDADES DE CONSERVAÇÃO DA NATUREZA - SNUC

A Constituição Federal de 1988, em seu art. 225, inc. III, impôs ao poder público a obrigação de definir o que chamou de *espaços territoriais especialmente protegidos*, dando ensejo ao nascimento, em 18/07/2000, da Lei nº 9.985, que instituiu o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza – SNUC.

Édis Milare¹ conta que a Lei nº 9.985/2000 é fruto de um longo processo de gestação. Em 1988, o então Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal – IBDF, logo depois incorporado ao IBAMA, contratou a Fundação Pró-Natureza – FUNATURA – para redigir um anteprojeto de lei dispondo sobre o SNUC. A proposta da FUNATURA, discutida com a comunidade conservacionista em dois *workshops*, foi entregue ao já então IBAMA em 1989. Esse anteprojeto foi discutido internamente na autarquia e aprovado com modificações

¹ Direito do ambiente: doutrina, jurisprudência, glossário. 5^a ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007.

PGR-00222725/2019



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

sugeridas pelo CONAMA. O Anteprojeto de Lei do SNUC foi então encaminhado pelo Poder Executivo ao Congresso Nacional em 1992, onde, na condição de Projeto de Lei, recebeu o número 2.892.

Assim, depois de 12 anos de trabalho e muita discussão no Congresso Nacional, nasceu a Lei nº 9.985/2000, que representou um “divisor de águas” no ordenamento jurídico brasileiro para preservação do meio ambiente. Nas palavras de Édis Milare

como toda legislação ambiental num país que vê seu patrimônio natural e seu meio ambiente assolados por tantos males e expostos à sanha dos predadores, a Lei do SNUC aparece com marcas messiânicas, destinada a redimir, ao menos em parte, o que estava perdido e a desenvolver o que se encontrava sadio.

O PLC nº 61/2013 altera a Lei do SNUC, prevendo uma nova categoria de Unidade de Conservação denominada **Estrada-Parque**, definindo-a como “*uma via de acesso dentro de uma unidade de conservação cujo formato e dimensões são definidos pelos aspectos históricos, culturais e naturais a serem protegidos*”.

O seu impacto direto no Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza – uma lei que foi debatida durante 8 anos no Congresso Nacional – é evidente.

O PLC nº 61/2013 está prestes a ser aprovado sem a discussão necessária a uma proposição desse jaez, pois não foi submetido à apreciação do Plenário da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, já que tramita em caráter terminativo, isto é, passando apenas pela análise das comissões das casas legislativas.

Por sua vez, o PL nº 984/2019, cuja tramitação é recente, também é uma proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões.

A alteração da Lei 9.985/2000 parte de proposições casuísticas, que têm o claro propósito de beneficiar uma pequena parcela da população do Estado do Paraná, mas afeta as Unidades de Conservação em geral, criando a possibilidade de abertura de estradas-parque em todas as categorias previstas na lei do SNUC, numa evidente quebra do sistema.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4^a CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

Importa destacar que, dentro do SNUC, não cabe a previsão de estradas-parques, por se tratarem de uma categoria que diminui a proteção ambiental, ou seja, um artifício para eliminar a proteção de um território protegido por uma unidade de conservação preexistente.

Obviamente, não é possível inserir no SNUC uma categoria que não se qualifique como espaço territorialmente protegido, sob pena de causar a ruína do sistema.

2.1.2 DA INCOMPATIBILIDADE DA CATEGORIA ESTRADA-PARQUE COM A CATEGORIA PARQUE NACIONAL

A Lei nº 9.985/2000, que instituiu o Sistema Nacional das Unidades de Conservação – SNUC – dividiu as Unidades de Conservação em dois grandes grupos, com características específicas e regimes jurídicos diferentes:

- (i) Unidades de Proteção Integral;
- (ii) Unidades de Uso Sustentável.

As Unidades de Proteção Integral têm por objetivo básico preservar a natureza, limitando a interferência humana; nelas, como regra, só se admite o uso indireto de seus recursos, isto é, aquele que **não envolve destruição dos recursos naturais**, com exceção dos casos previstos na própria Lei do SNUC. Compreende, dentre outras, a categoria **Parque Nacional**.

O Parque Nacional, conforme art. 11 da citada lei, tem como objetivo básico a preservação de ecossistemas naturais de grande relevância ecológica e beleza cênica, possibilitando a realização de pesquisas científicas e o desenvolvimento de atividades de educação e interpretação ambiental, de recreação em contato com a natureza e de turismo ecológico. E sua visitação pública está sujeita às normas e restrições estabelecidas no Plano de Manejo da unidade, às normas estabelecidas pelo órgão responsável por sua administração, e àquelas previstas em regulamento (art. 11, *caput* e § 2º, da Lei nº 9.985/2000).



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

As Unidades de Uso Sustentável têm por objetivo básico compatibilizar a conservação da natureza com o uso sustentável de parcela de seus recursos naturais. Visam **conciliar a preservação** da biodiversidade e demais atributos ecológicos **com a exploração econômica viável e socialmente justa**.

O PLC nº 61/2013 altera a Lei do SNUC para incluir no grupo **Unidades de Conservação de Uso Sustentável** uma nova categoria denominada **Estrada-Parque**, definindo-a como “*uma via de acesso dentro de uma unidade de conservação cujo formato e dimensões são definidos pelos aspectos históricos, culturais e naturais a serem protegidos*”.

Além de prever a criação de uma nova categoria de **Unidade de Conservação de Uso Sustentável**, o PLC cria “*a Estrada-Parque Caminho do Colono no Parque Nacional do Iguaçu, a ser implantada no histórico leito do Caminho do Colono, situado entre o km 0 e o km 17,5 da PR-495, antiga BR-163*”.

Assim, a grosso modo, o PLC cria uma Unidade de Conservação de Uso Sustentável dentro de uma Unidade de Conservação de Proteção Integral, que são incompatíveis entre si por apresentarem objetivos básicos diferentes e inconciliáveis.

2.1.3 DA REDUÇÃO DA ÁREA DO PARQUE NACIONAL DO IGUAÇU SEM LEI ESPECÍFICA – DESAFETAÇÃO “INDIRETA”

O Parque Nacional do Iguaçu foi criado pelo Decreto nº 1.035/1939 e teve seus limites atuais estabelecidos pelo Decreto nº 86.876/1981.

A criação da *Estrada-Parque Caminho do Colono* no interior do Parque Nacional do Iguaçu acarretará a redução da Unidade de Conservação, pois o Parque Nacional do Iguaçu perderá território para dar lugar ao leito da Estrada.

Estima-se que a área diretamente afetada pela Estrada-Parque será de 180.000 m² (18.000 m x 10 m), ou 18 hectares, à qual se pode acrescentar, de maneira simplificada,

PGR-00222725/2019



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4^a CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

mais cerca de 360.000 m², ou 36 hectares, como área de influência direta – mais de 10 metros para cada lado ao longo de todo o perímetro.

Significa dizer, consideradas as áreas diretamente afetadas e de influência direta, o total de **54 hectares**, que representam cerca de **0,03% do Parque Nacional do Iguaçu**.

Por oportuno, cabe registrar que, na data de 29 de agosto de 2019, o Ministério Público Federal (MPF) em Foz do Iguaçu/PR sobrevoou de helicóptero o Parque Nacional do Iguaçu e constatou a regeneração total da vegetação na área do leito da antiga “Estrada do Colono”.

Durante o sobrevoo, houve dificuldade de se localizar a área da antiga Estrada, devido ao completo estado de regeneração da Mata Atlântica.

Como ilustra a imagem abaixo, o antigo leito da Estrada já desapareceu sob a vegetação, razão pela qual sua localização só foi possível por meio das coordenadas geográficas com uso de GPS.

Da antiga Estrada resta apenas uma “cicatriz” em meio à floresta, ou seja, um discreto “risco” em alguns pontos onde a mata regenerada no antigo leito ainda é mais baixa:

PGR-00222725/2019



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4^a CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

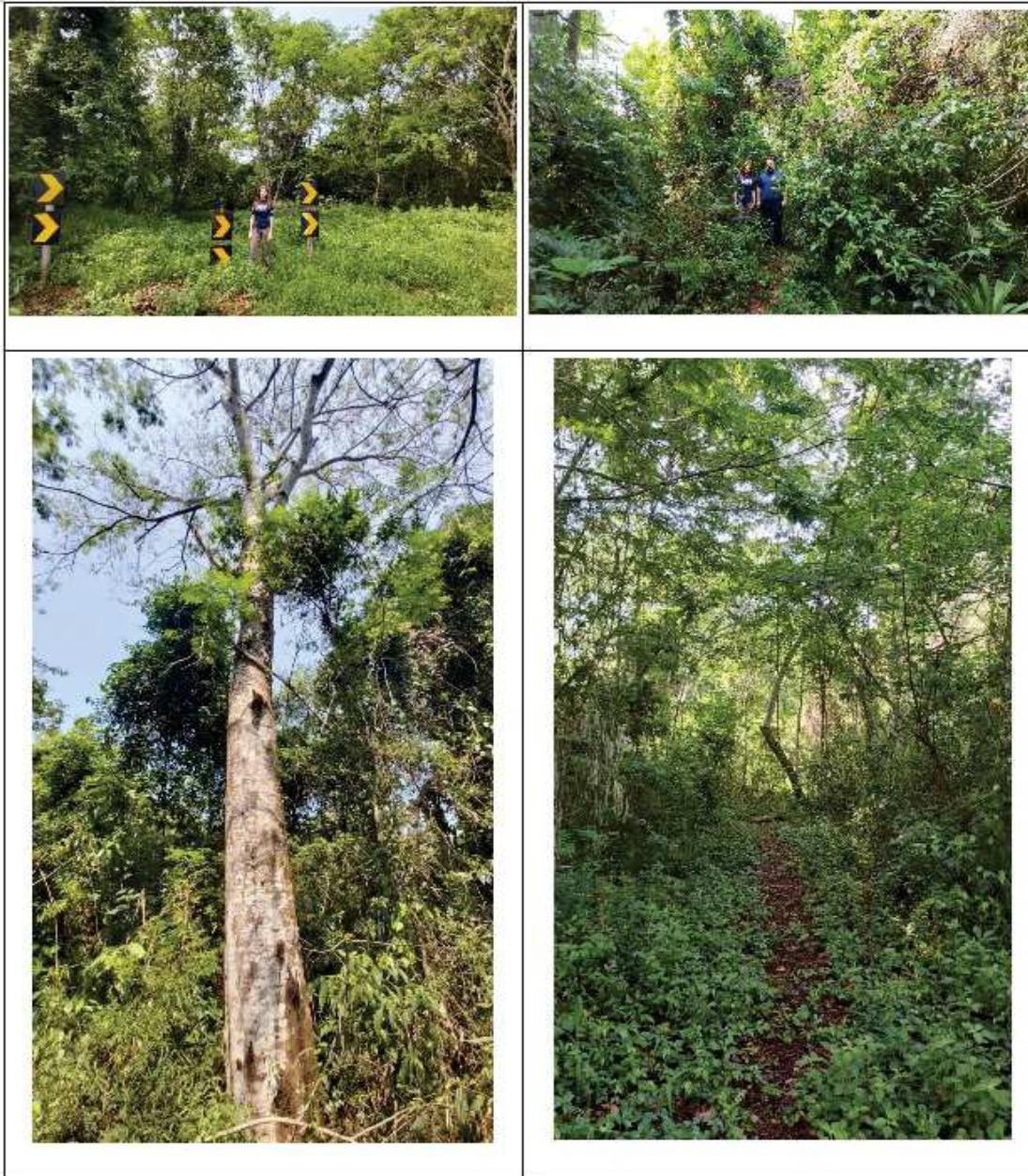


Além do sobrevoo, no dia 16 de outubro de 2019, o MPF fez uma incursão por terra, adentrando o Parque Nacional do Iguaçu no seu limite em Serranópolis do Iguaçu. Conforme ilustram as fotografias abaixo, não existe mais estrada, mas tão somente uma “picada” bem estreita em meio à mata:

PGR-00222725/2019



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4^a CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -



Devido ao estágio atual da Mata Atlântica, a reabertura da Estrada exigirá desmatamento de aproximadamente 20 hectares do Parque Nacional do Iguaçu, área que se regenerou nos últimos 16 anos, desde o fechamento definitivo da “Estada do Colono” por



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

decisão judicial.

O PLC, embora não preveja a alteração do Decreto nº 86.876/1981, terá por efeito jurídico a **desafetação “indireta”** de parte do Parque Nacional do Iguaçu, o que infringe o art. 225, § 1º, inc. III, da CF, regulamentado pelo art. 22, § 7º, da Lei do SNUC, que exigem **lei específica** para a redução dos limites de uma Unidade de Conservação.

A desafetação ou alteração de uma Unidade de Conservação por **lei específica** deve ser motivada e fundamentada, atendidos o interesse público e a necessidade de proteger o meio ambiente ecologicamente equilibrado, não se admitindo a **desafetação “indireta”**.

Fazendo uma analogia com o instituto da desapropriação indireta, a desafetação “indireta” nada mais é do que um esbulho do Parque Nacional do Iguaçu, ou seja, uma forma ilegítima de tomar o seu território, razão pela qual, a toda evidência, o PLC apresenta vício de constitucionalidade.

2.1.4 DA IMPOSSIBILIDADE JURÍDICA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL – MATA ATLÂNTICA

Acredita-se que quando os portugueses chegaram ao Brasil, o País tinha 1.300.000 km² de Mata Atlântica, ou seja, 15% do território brasileiro. Hoje, a extensão da Mata Atlântica está reduzida a aproximadamente 100.000 km², o que quer dizer que esse recurso natural teve 93% de sua área original devastada.

Malgrado a sua devastação, a importância ambiental da Mata Atlântica foi reconhecida pela Constituição Federal de 1988, que, em seu art. 225, § 4º, trata-a como patrimônio nacional, cuja utilização far-se-á na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive ao uso dos recursos naturais.

Atendendo ao comando constitucional, foi editada a Lei nº 11.428/2006, que disciplina a utilização e a proteção da vegetação nativa da Mata Atlântica, da qual cabem

PGR-00222725/2019



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

destacar os seguintes dispositivos:

Art. 12. Os novos empreendimentos que impliquem o corte ou a supressão de vegetação do Bioma Mata Atlântica deverão ser implantados preferencialmente em áreas já substancialmente alteradas ou degradadas.

Art. 14. A supressão de vegetação primária e secundária no estágio avançado de regeneração somente poderá ser autorizada em caso de utilidade pública, sendo que a vegetação secundária em estágio médio de regeneração poderá ser suprimida nos casos de utilidade pública e interesse social, em todos os casos devidamente caracterizados e motivados em procedimento administrativo próprio, **quando inexistir alternativa técnica e locacional ao empreendimento proposto**, ressalvado o disposto no inciso I do art. 30 e nos §§ 1º e 2º do art. 31 desta Lei.

§ 1º A supressão de que trata o caput deste artigo dependerá de autorização do órgão ambiental estadual competente, com anuência prévia, quando couber, do órgão federal ou municipal de meio ambiente, ressalvado o disposto no § 2º deste artigo.

§ 2º A supressão de vegetação no estágio médio de regeneração situada em área urbana dependerá de autorização do órgão ambiental municipal competente, desde que o município possua conselho de meio ambiente, com caráter deliberativo e plano diretor, mediante anuência prévia do órgão ambiental estadual competente fundamentada em parecer técnico.

§ 3º Na proposta de declaração de utilidade pública disposta na alínea b do inciso VII do art. 3º desta Lei, caberá ao proponente indicar de forma detalhada a alta relevância e o interesse nacional.

Art. 15. Na hipótese de **obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente**, o órgão competente exigirá a elaboração de **Estudo Prévio de Impacto Ambiental**, ao qual se dará publicidade, assegurada a participação pública. (sem grifo no original)

Sobre o caráter da intocabilidade da Mata Atlântica, jurisprudência orienta-se neste sentido:

A mata atlântica é definida pela Constituição em seu artigo 225, § 4º, como patrimônio nacional. O Decreto 750/1993, as Resoluções CONAMA 26/1994, 278/2001 e 317/2002 **atribuem à mata atlântica um caráter de intocabilidade, não admitindo autorização para o corte raso de vegetação nativa primária ou nos estágios médio de avançado de regeneração e, tampouco, a exploração ou corte de espécies nativas ameaçadas de extinção**.

PGR-00222725/2019



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

extinção. A novel Lei 11.428/2006 manteve a proibição e ampliou as restrições para exploração, corte ou supressão de vegetação nativa primária ou nos estágios médio e avançado de regeneração da mata atlântica. (TRF 1ª Região, AG 200701000592607/PI, 5ª Turma, Data da Decisão: 12.03.2008). (grifei)

PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. AÇÃO POPULAR. AUTORIZAÇÃO PARA PESQUISA DE MINÉRIO. EXAURIMENTO DOS EFEITOS DA PESQUISA. PERDA SUPERVENIENTE DO INTERESSE PROCESSUAL. EXTINÇÃO DO PROCESSO SEM RESOLUÇÃO DO MÉRITO. MATA ATLÂNTICA. PATRIMÔNIO NACIONAL. ART. 225, § 4º, CF. INDICATIVOS DE DANOS AMBIENTAIS. JULGAMENTO DO MÉRITO. CABIMENTO. REMESSA OFICIAL PROVIDA PARCIALMENTE. 1. Está caracterizada a hipótese de perda de objeto da ação quanto ao pedido de desconstituição de ato de autorização de realização de pesquisa mineral porque já produziu todos os efeitos dele decorrentes durante o seu período de validade. 2. A Mata Atlântica é definida pela Constituição em seu art. 225, § 4º, como patrimônio nacional. **O Decreto nº 750/93, as Resoluções CONAMA nº 26/94, 278/2001 e 317/2002 atribuem à Mata Atlântica um caráter de intocabilidade, não admitindo a autorização para o corte raso de vegetação nativa primária ou nos estágios médio e avançado de regeneração e, tampouco, a exploração ou corte de espécies nativas ameaçadas de extinção.** A novel Lei nº 11.428/2006 manteve a proibição e ampliou as restrições para exploração, corte ou supressão de vegetação nativa primária ou nos estágios médio e avançado de regeneração da Mata Atlântica. É possível o julgamento do mérito quanto à existência de dano ao patrimônio público e ao meio ambiente para adoção de medidas reparatórias, a teor do que dispõe o artigo 225, §§ 3º e 4º, da Constituição Federal. 3. Dá-se parcial provimento à remessa oficial. (TRF-1 - REMESSA EX OFFICIO REO 34881 MG 2001.38.00.034881-5 (TRF-1), Data de publicação: 27/11/2012) (grifei)

À luz dos dispositivos e das decisões acima transcritos, a implantação de uma estrada-parque no interior do Parque Nacional do Iguaçu exige Estudo Prévio de Impacto Ambiental e autorização do ICMBio para a supressão de vegetação.

Ocorre que a Lei da Mata Atlântica é taxativa nas hipóteses em que permite a supressão de vegetação primária e secundária no estado avançado de regeneração, e a implantação da Estrada-Parque Caminho do Colono não se enquadra em nenhuma delas.

Para que o empreendimento fosse possível, seria necessário demonstrar que não

PGR-00222725/2019



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

há nenhuma outra maneira de os habitantes de Capanema chegaram a Serranópolis do Iguaçu (e vice-versa) que não seja desmatando uma área dentro da Unidade de Conservação de Proteção Integral, o que não acontece na prática, pois as duas cidades possuem ligação por fora do Parque Nacional do Iguaçu, pelas BR 163 e 277.

Portanto, ainda que criada por lei, a Estrada Parque Caminho do Colono é inexequível, pela impossibilidade jurídica de seu licenciamento ambiental, em virtude da vedação da supressão de Mata Atlântica no Parque Nacional do Iguaçu.

2.1.5 DA INVIABILIDADE ECONÔMICA DA ESTRADA-PARQUE CAMINHO DO COLONO

2.1.5.1 Das conclusões da perícia na Ação Civil Pública nº 00.00.86736-5/PR

A antiga “Estrada do Colono”, que o PLC nº 61/2013 pretende transformar em Estrada-Parque, foi fechada por força de decisão judicial na Ação Civil Pública nº 00.00.86736-5/PR, ajuizada pelo Ministério Público Federal perante a Justiça Federal em Curitiba. A sentença, proferida em 19 de outubro de 2007 pela Juíza Federal Pepita Durski Tramontini, baseou-se num extenso **laudo pericial**, que, além de provar os danos ambientais provocados ao Parque Nacional do Iguaçu, demonstrou que a “Estrada do Colono” **não apresentava importância para o desenvolvimento econômico das regiões Oeste e Sudoeste do Paraná**.

Cabe observar que o Estado do Paraná foi demandado como réu na Ação Civil Pública, mas no curso do processo concordou com o fechamento definitivo da “Estrada do Colono”, contribuindo com a produção da prova nesse sentido, por meio de assistentes técnicos que auxiliaram na realização da perícia.

As conclusões do laudo pericial sobre o aspecto econômico são bastante contundentes e foram utilizadas na sentença para fundamentar a ausência de prejuízo ao

PGR-00222725/2019



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

desenvolvimento regional pelo fechamento da “Estrada do Colono”.

Trata-se de uma análise técnica bastante aprofundada e ainda dotada de atualidade, razão pela qual é necessário transcrevê-la:

A prova pericial em verdade demonstra que os impactos econômicos imediatos decorrentes do fechamento da estrada foram absorvidos pelos Municípios com o decurso do tempo, não se justificando como argumento à sua reabertura. Ademais, consigna expressamente que, após a interdição da estrada, o desenvolvimento econômico regional foi semelhante ao desenvolvimento verificado nas demais regiões do Estado, **evidenciando-se, pois, não ser a Estrada do Colono essencial à economia regional**. Nesse sentido os seguintes trechos do laudo pericial, pertinentes à questão:

Os indicadores socioeconômicos, expressos através do IDH, também tiveram comportamento homogêneo na região, independentemente da localização ou não dos municípios na área de influência da Estrada do Colono, inclusive com aumentos expressivos da renda per capita, do IDH, e, em menor grau, da escolaridade, muito embora em patamares sempre inferiores à média do Estado; este quadro se deve, provavelmente, ao próprio processo de urbanização.

A cidade de Realeza se presta como fator de comparação, no interesse deste trabalho, uma vez que é atravessada pela PR 182 no ponto em que está situada a ponte sobre o Rio Iguaçu, de modo que é a situação de transposição do Iguaçu mais privilegiada de toda a região sudoeste. O comportamento de seus indicadores socioeconômicos, no entanto, foi rigorosamente igual ao dos municípios sob influência direta da Estrada do Colono.

A análise dos dados é indicativa de que a economia da região, baseada na agricultura familiar, está migrando para os centros urbanos regionais (Francisco Beltrão, Pato Branco, Cascavel), por perda de competitividade ou substituição por plantações extensivas. Demonstra também que o decréscimo de população não pode ser anotado por conta do fechamento da Estrada do Colono. (fls. 3513/3514)

(...) os prejuízos (decorrentes do fechamento da estrada), que realmente os houve, foram restritos basicamente aos municípios do extremo sudoeste, já citados, mais Serranópolis do Iguaçu, e Medianeira, aí um pouco mais atenuados. E nestes municípios, tais prejuízos não se distribuem uniformemente. Os principais prejuízos que certamente ocorreram diziam respeito a problemas no comércio, decorrentes da diminuição brusca do fluxo de veículos pela região. Restaurantes, lanchonetes, postos de gasolina, borracharias, prestadores de serviços na área de transporte, e, em



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

menor escala, outros tipos de comércio, ao longo do antigo trecho da BR 163 (entre os Municípios do extremo sudoeste e Medianeira) tiveram uma diminuição abrupta de sua clientela. Alguns comerciantes, dependentes deste tráfego, podem ter falido, mudaram de atividades ou mesmo foram embora da região. A economia doméstica pode ter sido afetada, para aqueles dependentes desta ligação pelo aumento no consumo de combustíveis.

- Em um primeiro momento (em 1986 e também em 1998) o fechamento da estrada significou prejuízos para comerciantes e agricultores que mantinham ligações econômicas entre oeste e extremo sudoeste do Paraná; pode ter significado perda de competitividade, pelo aumento no custo de transporte, mas dificilmente a ponto de prejudicar segmentos econômicos inteiros.

Entretanto, voltamos a ressaltar que o município de Realeza, que, pelo mesmo motivo, deveria até mesmo se beneficiar do fechamento da Estrada do Colono, apresentou desenvolvimento dos indicadores sócio-econômicos, nos dois últimos censos, rigorosamente iguais aos dos municípios mais afetados. (fls. 3515/3516)

Apresentaram os peritos, essencialmente, o tempo de deslocamento entre cidades como principal restrição ou prejuízo decorrente do fechamento da Estrada do Colono.

Importante salientar, porém, que **a malha rodoviária do sudoeste do Paraná se expandiu, não mais existindo o isolamento de certos Municípios, tão questionado**. É certo que as distâncias se encurtariam com a abertura da estrada, diminuindo o tempo de deslocamento entre alguns Municípios. Contudo, da mesma forma, **o interesse na hipótese é pontual, beneficiando a abertura da Estrada do Colono no aspecto alguns poucos Municípios e apenas parte de sua população**, não se prestando, igualmente, como argumento suficiente a sobrepor-se à proteção ambiental. Veja-se, a respeito, as conclusões dos peritos:

A Estrada do Colono, a par de sua importância histórica e cultural, no presente, não tem importância como interligação entre qualquer Estado, tanto que está fechada e, fora o conflito regional, não é assunto de interesse, enquanto via de transporte, em nenhum outro Estado, a não ser talvez na região noroeste de Santa Catarina, mais envolvida com a rota migratória do Sul, e próxima à Zona de conflito.

É importante frisar que, tanto quanto o PNI, o próprio Rio Iguaçu se apresenta como uma barreira linear ao uso e ocupação do solo portentosa, tanto assim que, no geral, a região sul e sudoeste do Estado do Paraná, fora do eixo metropolitano, na margem esquerda do Rio Iguaçu, tem uma economia sensivelmente mais delicada do que a região mais ao Centro a ela

PGR-00222725/2019



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

correspondente, da outra margem do Rio Iguaçu. As cidades polo de Cascavel e Guarapuava, por exemplo, lindeiras da BR 277, e à margem direita do Iguaçu, não encontram rivais às suas correspondentes da margem esquerda.

O próprio Plano Diretor de Transportes do Paraná preconiza um eixo central em forma de triângulo, cujos lados estão por dentro, e paralelos, aos Rios Iguaçu, Paraná e Tibagi. Desta forma, é natural que as pontes sobre estes rios (exceto o Paraná, que é divisa internacional) se ofereçam como fatores condicionantes do transporte e mesmo do uso e ocupação do solo regional.

*Tendo em vista o aspecto de importância local, a população afetada pelos aspectos sócio-culturais e laços familiares partidos, no Estado do Paraná, estaria concentrada nos habitantes das cidades do sul do Parque, ao longo da BR 163, principalmente Capanema, mas também Planalto, Pérola do Oeste, Bela Vista da Caroba, Pranchita, Santo Antonio do Sudoeste, Bom Jesus do Sul e Barracão. Ao norte do Parque, as principais cidades afetadas são Serranópolis do Iguaçu e Medianeira. Embora nem todas as cidades sejam afetadas por igual, nem tenham internamente sua população afetada por igual, cabe informar, o total da população nestas cidades, estimada para 2005, a partir dos dados do último censo, é de cerca de 125 mil habitantes (Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil; * IBGE). No presente, a estrada PR 182, dotada de uma ponte sobre o Rio Iguaçu, no município de Realeza, interliga quase em linha reta, ou com pequeno desvio, quase todos os municípios da região sudoeste do Estado do Paraná, e o noroeste de Santa Catarina, com Cascavel, importante polo de atração regional. Se a abordagem for macrorregional, entre Estados, simplesmente não existe desvio algum, uma vez que a ligação com Cascavel é a mais importante que se pode fazer, pois esta cidade representa um dos vértices do triângulo que forma a base de distribuição de todo o sistema de transporte no interior do Estado do Paraná (os outros são Londrina e Ponta Grossa), e daí para o resto do Brasil.*

No que se refere à ligação com Mato Grosso do Sul, a cidade de Guairá, onde há poucos anos se inaugurou uma ponte sobre o Rio Paraná, tornou-se da mesma forma, condicionadora dos trajetos terrestres.

Mesmo com a Estrada do Colono aberta, sua importância seria local, pois jamais Medianeira poderia concorrer com Cascavel enquanto polo de atração e distribuição, bem como terminal intermodal de cargas.

Prova disto é a duplicação da estrada 467, que liga Cascavel a Toledo, divulgada com grande destaque no site do DER - PR (Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná) como obra rodoviária prioritária do atual governo estadual. Toledo, a meio caminho entre Cascavel e Guairá, adquire grande importância como subpolo regional, não só por estar na



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

rota preferencial de passagem entre o Paraná e o Estado do Mato Grosso do Sul, mas também por se constituir em centro de irradiação para o noroeste do Paraná e para o sudoeste de São Paulo.

(...)

Em termos de engenharia de transporte, a instalação de uma estrada de baixo padrão, paralela à PR 182 - BR 163, tendo que atravessar um rio como o Iguaçu de balsa, quando existe uma ponte muito próxima, dificilmente seria aprovada em termos de análise de custo e benefício, para transporte de carga de longa distância, mesmo que não houvesse empecilho ao seu licenciamento, dadas as opções presentes e futuras de passageiros. Sua inviabilidade seria inevitavelmente comprovada em estudos de custo e benefício. (fls. 3437/3443)

(...)

Por outro lado, a sugestão de criação de uma estrada-parque, com a adoção de medidas mitigadoras, para além de ter sido abandonada pelo Estado do Paraná, não se mostrou viável, conforme atestado pelos peritos judiciais:

Deve ficar claro que todas as intervenções antrópicas necessárias à construção da estrada, que alteram o ecossistema, se comparadas com a estrada fechada, são prejudiciais, em maior ou menor escala, independentemente de mitigação de impactos, pois a não intervenção é melhor, para o ecossistema, que a intervenção com mitigação de impactos.

Mesmo assim, algumas das medidas indicadas como mitigadoras são prejudiciais ao parque, outras são efetivas como meios de mitigação de impactos negativos.

A interposição de cercas às margens da estrada, no interior do Parque, iria caracterizar reforço de barreira ecológica e fragmentação dos ambientes. Os passadouros subterrâneos, para o caso de tráfego aberto, se constituiriam numa medida duvidosa, que deveria ser precedida de um estudo muito apurado. Sua eficácia, em ambientes tropicais, é muito mais restrita que em ambientes temperados ou mais frios, onde os ecossistemas são mais simplificados, e, no mais das vezes, passagens subterrâneas são dimensionadas para facilitar a rota de migração, normalmente bem conhecida e repetida, de manadas de animais ungulados (de cascos), em geral de maior porte.

Nas florestas tropicais, este recurso, em geral utilizado sob a forma de superdimensionamento da infra-estrutura de obras de arte corrente - drenagem (bueiros, etc.), é um paliativo, ou seja, uma tentativa de minimização do efeito de barreira, que visa oferecer a maior quantidade de interconexão possível. Seus efeitos afetam diretamente cada espécie, pois

PGR-00222725/2019



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

pode também agir como fator de desequilíbrio na relação predador-presa, motivo pelo qual deve ser amplamente estudado antes de sua implementação.

Pode-se dizer que, em caso de abertura da estrada, o livre fluxo dos animais por sobre a mesma deve ser preservado, e todas as medidas de fiscalização e controle de velocidade possível, como fiscalização, redutores, controle de horários de tráfego, devem ser interpostas ao máximo, conscientes de que, ainda assim, haverá impactos sobre a fauna, inclusive atropelamentos, alteração de habitat, e de comportamento, a partir de novas relações de competição intra-específica e inter-específica." (fl. 3444, grifou-se)

Ressaltam os peritos:

- a abertura da estrada não se justifica pelo progresso econômico, ao contrário, sua importância econômica é muito restrita, pelos motivos já apresentados; a análise custo-benefício de sua abertura, ou fechamento definitivo, no panorama atual, teria que ser feita considerando-a como medida mitigadora de impacto no meio sócio-econômico que o empreendimento Parque Nacional do Iguaçu teria causado sobre as comunidades interessadas.

- quanto ao prejuízo ao Parque, a resposta é sim. Como já foi comentado, as vias de penetração numa unidade de conservação apresentam impactos e riscos potenciais para a degradação dos recursos naturais (meio físico e biológico). Pode ser verificado, através da análise do material orbital (imagens de satélite) que há uma intensa ocupação nas áreas vizinhas ao Parque e que não existe uma verdadeira área de amortecimento nesse entorno, como seria desejável. Por mais que se utilize as melhores técnicas de controle disponibilizadas pelo estado da arte atual, no interior de uma Zona Intangível, a não intervenção é melhor do que a intervenção com medidas mitigadoras. (fl. 3462, grifou-se).

(...)

Impõe-se outrossim ressaltar a mudança de postura do Estado do Paraná que, inicialmente defensor da abertura da estrada, **a partir de 1994 passou a requerer seu fechamento definitivo**, frisando que não mais existe no plano viário estadual a previsão de asfaltamento da estrada ou de construção de uma estrada-parque (fls. 2979/2987). De fato, conforme afirmado nas suas alegações finais, "Em um momento em que o Estado do Paraná emprega esforços para estabelecer conexões entre fragmentos, por meio da edição de legislação que busca implantar corredores de biodiversidade, a reabertura da Estrada do Colono significaria um retrocesso" (fl. 4102).

PGR-00222725/2019



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4^a CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -



De 2007, ano da sentença, para cá, a infraestrutura rodoviária dos Municípios do Sudoeste do Paraná – os que se sentem mais prejudicados com o fechamento da “Estrada do Colono” - melhorou significativamente.

Por exemplo, Capanema, que se diz isolada do Oeste do Paraná, possui ligação com a principal cidade da região – Cascavel – por meio da BR 163, com 70% do trecho

PGR-00222725/2019



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

duplicado.

Já Serranópolis do Iguaçu está praticamente na beira da também duplicada BR 277.

Sobre “encurtar caminho”, cabe observar que não só a distância, mas também o tempo serve de parâmetro. Nesse sentido, é pertinente a projeção feita pelo Senador Fabiano Contarato em seu voto pela rejeição do Projeto de Lei da Câmara nº 61, de 2013, perante a Comissão de Serviços de Infraestrutura:

A atual ligação entre os municípios de Capanema e Medianeira, feita pelas rodovias BR-163 e BR-277, é totalmente asfaltada e totaliza 167 km de extensão. A simulação do aplicativo Google Maps indica um tempo médio de deslocamento de duas horas e trinta e três minutos. Numa eventual abertura da Estrada do Colono, a diferença de tempo gasto no deslocamento entre as duas cidades para o tempo gasto no trajeto atual seria muito pequena. Vejamos:

Para todas as estimativas de tempo utilizamos o aplicativo Google Maps. A distância entre Capanema e a margem do Rio Iguaçu é de 20,6 km, que demanda 26 minutos de deslocamento. No Rio Iguaçu seria necessário pegar uma balsa para travessia. O trecho, por questões físicas e de demanda, comporta uma única balsa que operaria nos dois sentidos. Portanto, deve-se prever um tempo de espera de chegada da balsa e de lotação da embarcação, além do tempo de deslocamento na travessia do rio. Esse tempo de espera e deslocamento totalizaria, numa estimativa razoável, cerca de 30 minutos. Os dezoito quilômetros percorridos no interior da estrada-parque, com seus redutores e limitação de velocidade, demandariam pelo menos mais 30 minutos. Finalmente, o trecho do final da estrada-parque até a cidade de Medianeira, de 21,1 km, levaria outros 25 minutos. O tempo de deslocamento via Estrada do Colono totalizara, portanto, quase duas horas. Mais precisamente, segundo o Google Maps, um tempo médio de uma hora e cinquenta e um minutos. Advirta-se que este tempo não considera a necessidade de fiscalização de todos os veículos na entrada e na saída da unidade de conservação, prática inerente ao controle de acesso aos parques nacionais. Em suma, o novo trajeto não pouparia mais do que vinte minutos de deslocamento em relação ao percurso atual. Cabe a indagação: esse pequeno comodismo é suficiente para causar tão grande ameaça a um dos patrimônios naturais mais importantes do Brasil e do mundo, com os imensos prejuízos sociais e econômicos que apontamos?



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

Portanto, as conclusões do laudo pericial sobre a ausência de importância da “Estrada do Colono” para o desenvolvimento econômico regional permanecem inalteradas, não se justificando o aporte de vultos recursos públicos numa obra de custo e benefício desproporcionais, conforme será explicado nos próximos itens.

2.1.5.2 Do turismo como atividade econômica

Adam Smith, na obra *A Riqueza das Nações* (cuja primeira edição é de 1776), anunciou a distinção entre **atividades econômicas regionais propulsivas** e atividades econômicas regionais reflexas.

Atividades econômicas propulsivas são as que geram o ingresso líquido de recursos (renda primária) na região/localidade e determinam o tamanho atual e o crescimento futuro de qualquer economia regional, estando mais comumente identificadas com atividades voltada à exportação.

Mas essa é apenas a forma mais simples e mais difundida de atividade propulsiva e geração de renda primária. De fato, existe uma segunda forma de ingresso de “renda primária” (dinheiro de fora) na região: pelo deslocamento do consumidor até a localidade onde realizará dispêndio, vale dizer, pelo turismo.

Do ponto de vista econômico, o turismo envolve um amplo e diferenciado leque de atividades, e é a atividade propulsiva básica de todos os polos urbanos estruturados em torno da oferta de **serviços de média e alta complexidade**. Para os economistas, turista é todo agente que despende, num dado território, recursos auferidos em outro.

Promover o turismo é atrair a vinda de mais pessoas para um território para usufruir de seus benefícios (via dispêndio de recursos auferidos fora) pelo maior período de tempo possível.

É bastante óbvio e até intuitivo que a seleção de um destino turístico é



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

determinada pelo lugar que proporciona mais benefícios por unidade de dispêndio, pois **a diversidade de fruições é um (entre outros) benefício almejado pelos turistas.**

Por isso, a estratégia de atração de turistas exige o oferecimento de serviços de hospedagem, alimentação, lazer e entretenimento, bem como de serviços públicos em geral (saúde, segurança, transporte), que beneficiam, simultaneamente, o agente externo e o usuário domiciliado.

2.1.5.3 Da capacidade turística instalada em Foz do Iguaçu

No Brasil, para além de Foz do Iguaçu, apenas outros nove municípios são fronteiriços a mais de um país.

Em conjunto, os municípios de Foz do Iguaçu, Ciudad del Este (Py) e Puerto Iguazu (Ar) perfazem, atualmente, um aglomerado urbano com aproximadamente 700 mil habitantes.

Poucos lugares no mundo concentram tantos atrativos turísticos como a Tríplice Fronteira entre Brasil, Paraguai e Argentina, cabendo enumerar os principais: as Cataratas do Iguaçu, o Parque das Aves, a Usina Hidrelétrica de Itaipu, o Marco das Três Fronteiras, o comércio de Ciudad del Este e a gastronomia de Puerto Iguazu.

Foz do Iguaçu é o segundo destino na preferência dos turistas estrangeiros que visitam o Brasil, segundo pesquisa da Embratur. Aliás, conforme dados da Cataratas SA, concessionária que prestas os serviços de visitação às Cataratas no Parque Nacional do Iguaçu, principal atrativo turístico da Tríplice Fronteira, desde o início de 2019, os números indicam uma tendência de alta no total de turistas estrangeiros, que representaram 54,8% dos acessos ao Parque no mês de agosto.

Para fazer frente a quantidade de turistas, que chegam de todas as partes do Brasil e do mundo, Foz do Iguaçu conta com uma portentosa capacidade turística instalada,

PGR-00222725/2019



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

destacando-se por sua especialização produtiva no segmento de Serviços, com ênfase no Turismo e Lazer (T & L).

A rede hoteleira de Foz do Iguaçu conta com 32 mil leitos e estão previstos investimentos privados de mais de R\$ 500 milhões, com uma previsão de expansão para 40 mil leitos, o que colocará a cidade na posição de quarto maior parque hoteleiro do país.

Tanto é que Foz do Iguaçu aparece na terceira posição entre as cidades brasileiras melhores classificadas no ranking da ICCA (International Congress and Convention Association). A instituição divulgou os dados com base nos eventos realizados em 2018. A terra das Cataratas ocupa o primeiro lugar no País entre as cidades não capitais a receber mais eventos internacionais. Foz do Iguaçu ficou atrás somente de São Paulo e Rio de Janeiro.

A maior porta de entrada da Tríplice Fronteira é o Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu, que em 2018 teve movimentação de 2.340.950 passageiros.

Foz oferece uma enormidade de atrativos no segmento de ecoturismo, além de atrações culturais, de compras e gastronômicas.

Por isso, é um grande equívoco acreditar que os milhões de turistas que chegam de avião em Foz do Iguaçu iriam se deslocar até Serranópolis do Iguaçu (tendo de passar pela movimentada BR 277) para atravessar a “Estrada do Colono” e ir até Capanema para fazer ecoturismo, quando Foz já tem uma capacidade instalada e oferece mais benefícios por unidade de dispêndio.

2.1.5.4 Do plano de uso público do Parque Nacional do Iguaçu

São 14 os municípios localizados no entorno do Parque: Capanema, Capitão Leônidas Marques, Santa Lúcia, Lindoeste, Santa Tereza do Oeste, Diamante do Oeste, Céu Azul, Matelândia, Ramilândia, Mediânea, Serranópolis do Iguaçu, São Miguel do Iguaçu, Santa Terezinha de Itaipu e Foz do Iguaçu, conforme o mapa a seguir:



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -



Em 2003, foi implantado o Programa de Turismo Sustentável do Entorno do Parque Nacional do Iguaçu. Desde então, o ICMBio vem desenvolvendo atividades para fomentar o ecoturismo em todos os 14 municípios, visando ampliar a visitação para além das Cataratas do Iguaçu, que ficam em Foz do Iguaçu.

Nesse sentido, foi editada a Portaria nº 91/2012, que estabeleceu normas para visitação do Rio Iguaçu no trecho que banha o município de Capanema, permitindo atividades como:

- a utilização de embarcações do tipo "caíco", barcos a motor, caiaque e jet-ski para transporte, atividades turísticas ou prática de esportes náuticos;

PGR-00222725/2019



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

- o uso familiar do Rio Iguaçu para banho;
- estabelecimento de áreas de balneário de uso público;
- uso das ilhas existentes no Rio Iguaçu;
- a construção de rampas públicas de acesso ao rio em locais definidos com conjunto pelo Parque, Prefeitura Municipal de Capanema e órgão licenciador, mediante procedimento de licenciamento ambiental.

Como pode ser conferido no site da Prefeitura de Capanema (<http://www.capanema.pr.gov.br/turismo>), o ecoturismo já é uma realidade no Município, onde a empresa Macuco Ecoaventura opera diversos atrativos no interior do Parque Nacional do Iguaçu.

Estão previstos investimentos em Capanema, pelo ICMBio, para abertura de trilhas e construção de estrutura de apoio (pinguelas, quiosque de abrigo, pequenos decks) em montante estimado em **R\$ 650 mil**.

Como visto, o maior atrativo turístico de Capanema é o Rio Iguaçu, que foi aberto à visitação pública sem a ação do homem destruindo a natureza.

Em Serranópolis do Iguaçu, por sua vez, já existe uma trilha para ciclismo de 13 km, localizada na borda do Parque Nacional do Iguaçu, ou seja, rente à sua divisa, que foi batizada de **Trilha Amigos da Onça**. A trilha foi construída por meio de uma parceria entre o ICMBio e o grupo de ciclistas **Pedal Caminhos do Colono**, que faz a manutenção e funciona como “olheiro” do ICMBio para monitoramento do local. Também já existe uma trilha em meio a floresta de 5 km para fazer a pé, e está em desenvolvimento um projeto para a realização de atividade de rafting/floating (barco inflável) para descida do Rio Silva Jardim, entre Serranópolis do Iguaçu e Capanema, com um investimento estimado em **R\$ 230 mil**.

Além das atividades de ecoturismo que estão sendo executadas, o ICMBio já mapeou outros atrativos turísticos em todos os municípios do entorno do Parque Nacional do Iguaçu, conforme o mapa abaixo:



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -



Conforme levantamento de campo feito pelo ICMBio, não há nenhum ponto de interesse no antigo leito da “Estrada do Colono”, razão pela qual o fomento do ecoturismo na região não depende de sua reabertura.

Além disso, obviamente, **o fomento do ecoturismo exige a floresta em pé. Desmatar o Parque Nacional do Iguaçu para atrair o turismo ecológico é uma grande incoerência.**

Portanto, a justificativa de que a criação da Estrada-Parque Caminho do Colono irá “fomentar o desenvolvimento rural sustentável das Regiões Oeste e Sudoeste do Paraná por meio do turismo ecológico e rural” é uma premissa que não se sustenta.

A Estrada-Parque não fomentará o turismo ecológico, ao contrário, prejudicará todo o planejamento que vem sendo desenvolvido pelo ICMBio há anos visando ampliar as modalidades de uso público do Parque Nacional do Iguaçu para além da visitação às Cataratas.

PGR-00222725/2019



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

2.1.5.5 Do montante de recursos públicos para implantação/pavimentação da Estrada-Parque Caminho do Colono

De acordo com os Custos Médios Gerenciais² do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, o **menor custo médio** para uma obra de construção para implantação/pavimentação de uma pista simples (com faixa de 3,6m e acostamento de 2,5m) é **de mais R\$ 2 milhões por km.**

Sendo assim, considerando o tamanho da “Estrada do Colono” (10m de largura X 17,5m de comprimento), a obra (se a pavimentação for asfáltica) não custará menos de **R\$ 50 milhões**, isso sem contar os custos de projetos, de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, e das obras necessárias para compensação e mitigação dos danos ambientais.

Um outro parâmetro que pode ser utilizado é a Estrada do Parque Carlos Botelho (SP-139), em que foi feita “pavimentação ecológica” e custou R\$ 54,7 milhões.

Comparada aos custos da Estrada, a estimativa de investimento para execução do Plano de Uso Público do Parque Nacional do Iguaçu é extremamente modesta, pois, para tudo o que já foi feito, não se gastou nem R\$ 1 milhão.

E para o que se está por fazer o Parque Nacional do Iguaçu já conta com recursos, que só não estão disponíveis por causa de burocracia.

Nesse sentido, na Ação Civil Pública nº 5008205-31.2017.4.04.7002, na data de 30/06/2018, foram convertidos em renda à Conta Única do Tesouro Nacional mais de **R\$ 29 milhões**, valor proveniente de condenação do IBAMA a repassar ao Parque Nacional do Iguaçu parte do valor arrecadado a título de ingressos:

2 Estabelece custos estimativos, para uso em nível de planejamento, de empreendimentos em infraestrutura de transportes, para implantação, adequação, restauração, reconstrução, manutenção, sinalização, projetos, estudos de viabilidade, estudos ambientais, desapropriação, Obras de Arte Especiais – OAE, referentes às obras rodoviárias. Os referidos custos são atualizados, bimestralmente, de acordo com a divulgação do último SICRO-2 disponível.

PGR-00222725/2019



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

Sr. Contribuinte: ESTA GUIA NÃO PODERÁ SER LIQUIDADA EM CHEQUE

 MINISTÉRIO DA FAZENDA SECRETARIA DO TESOURO NACIONAL Guia de Recolhimento da União - GRU	Código de Recolhimento	28881-0
	Número de Referência	00810000610201725
	Competência	05/2018
	Vencimento	30/06/2018
	CNPJ ou CPF do Contribuinte	00.000.000/0001-91
Nome do Contribuinte / Recolhedor BANCO DO BRASIL SA	UG / Gestão	443032/ 44207
Nome da Unidade Favorecida INST.CHICO MENDES DE CONSER.DA BIODIVERSIDADE	(=) Valor do Principal	29.852.595,16
Instruções INTERNALIZAÇÃO DE RECURSOS PROVENIENTES DE AÇÃO CIVIL PÚBLICA (PRECATÓRIOS). PROCESO JUDICIAL N° 5008205-31.2017.4.04.7002. UNIDADE: PARNA IGUAÇU.	(-) Desconto/Abatimento	
	(-) Outras deduções	
	(-) Mora / Multa	
 GRU SIMPLES Pagamento exclusivo no Banco do Brasil S.A. [STNC476BDC89680243C85021589EC85A4F0]	(-) Juros / Encargos	
	(+) Outros Acréscimos	
	(=) Valor Total	29.852.595,16

89900298525-0 95160001010-6 95523162888-3 10861724630-2



GRU - Precatórios Perna Iguaçu (3328082) SEI 00810.000610/2017-25 / pg. 1

Ocorre que esse montante ainda não foi internalizado ao Parque, por falta de previsão de crédito orçamentário suplementar.

Não há outra conclusão senão a de que o custo/benefício da Estrada-Parque é absolutamente desproporcional.

Não faz o menor sentido gastar R\$ 50 milhões para seccionar o Parque Nacional do Iguaçu ao meio, quando há um Plano de Uso Público incompatível com a divisão da Unidade de Conservação.

Além disso, como é de conhecimento público e notório, os mais prementes investimentos públicos em infraestrutura no Oeste e Sudoeste do Paraná são a conclusão da duplicação da BR 277 e da BR 163, obras essas capazes de garantir a segurança no trânsito e fomentar o turismo nessas regiões.

A propósito, em sentença prolatada no dia 30 de outubro de 2019 na Ação Civil

PGR-00222725/2019



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

Pública nº 5002202-45.2017.4.04.7007/PR, proposta pelo MPF, a 1^a Vara Federal de Francisco Beltrão condenou o DNIT e a União à realização de obras na BR 163 entre os Municípios de Barracão e Santo Antônio do Sudoeste, para diminuir o número de acidentes no trecho que vai do km 0 ao km 40 da rodovia. Conforme as provas produzidas no processo, esse trecho é o responsável por 45% do total de acidentes da BR-163 no Paraná (124 acidentes de um total de 270), cujas causas estão relacionadas a deficiências na sinalização, na largura da pista e do acostamento, bem como à ausência de vias marginais e de faixas de pedestres.

De outra banda, para dimensionar o que montante de R\$ 50 milhões representa e os benefícios que um investimento útil em infraestrutura pode trazer, cabe dar o exemplo do Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu, que carece de infraestrutura para o fluxo de chegada e saída de grandes aeronaves. Com a pista ampliada, Foz do Iguaçu terá total independência de outros aeroportos, como os do Rio de Janeiro e de São Paulo, no fluxo de chegada e saída de voos internacionais, evitando que os turistas precisem fazer conexões para chegar à cidade e à Tríplice Fronteira. A obra de ampliação da pista de pouso e decolagem tem um custo estimado em R\$ 70 milhões e transformaria o Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu num hub na América do Sul, com conexão direta aos países sul-americanos, europeus e norte-americanos.

No atual cenário de crise econômica e fiscal, não há margem de escolha pra alocação de recursos públicos fora do que é necessário e urgente. Ainda que o momento fosse de abundância, os princípios que regem a Administração Pública impedem a realização de obras extravagantes, com é o caso da *Estrada-Parque Caminho do Colono*.

3. DO PREJUÍZO À SEGURANÇA PÚBLICA

Dos 420 km do perímetro do Parque Nacional do Iguaçu, 120 fazem fronteira com a Argentina. A *Estrada-Parque Caminho do Colono no Parque Nacional do Iguaçu, a ser*

PGR-00222725/2019



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

implantada no histórico leito do Caminho do Colono, situado entre o km 0 e o km 17,5 da PR-495, antiga BR-163”, está próxima à Tríplice Fronteira entre Brasil, Paraguai e Argentina. A região é uma das mais críticas para controle policial de toda faixa de fronteira brasileira.

Tanto é que Foz do Iguaçu foi escolhida pelo Ministro Sérgio Moro para sediar o projeto-piloto do Centro Integrado de Operações de Fronteira, que segue o modelo dos Fusions Centers dos EUA, os quais promovem o compartilhamento de informações entre órgãos de segurança, de justiça e de investigação, visando combater crimes transnacionais.

Durante a tramitação do PL 7.123/2010 na Câmara dos Deputados, a então Ministra do Meio Ambiente Izabella Teixeira fez uma consulta à Polícia Federal no Paraná, a qual foi respondida por meio do Ofício nº 875/12-GAB, da Superintendência Regional no Paraná, nos seguintes termos:

É inegável e do conhecimento público que no período de funcionamento da “Estrada do Colono” essa via, apesar de encurtar distâncias e promover o desenvolvimento regional aos municípios próximos, era largamente utilizada por criminosos como caminho para transportar mercadorias ilícitas, armas, munições e drogas, além de facilitar a prática de crimes ambientais.

Isto porque os criminosos beneficiavam-se da falta de fiscalização dos veículos que trafegavam pelo trecho da “Estrada do Colono” e evitavam transitar pela BR-277, rodovia com vários postos da Polícia Rodoviária Federal e Receita Federal/Polícia Federal.

A proximidade com a fronteira também facilitava essa utilização indevida da “Estrada do Colono” e dificultava uma ação policial eficiente, pois era mais um caminho e rota utilizada por criminosos sem qualquer fiscalização.

Diante do cenário atual, levando-se em consideração os recursos humanos, materiais e financeiros disponibilizados para a Superintendência Regional do DPF no Estado do Paraná e suas unidades do interior, não seria possível controlar com rigor o tráfego de veículos e pessoas por essa via e a reabertura da “Estrada do Colono” seria mais um complicador no que se refere ao controle nessas fronteiras.

É fato notório que a região de Foz do Iguaçu/PR, em razão de sua localização geográfica (fronteira com a Argentina através do Rio Iguaçu e com o Paraguai através do Rio

PGR-00222725/2019



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

Paraná e Lago de Itaipu) é amplamente utilizada por criminosos dos mais variados, desde o pequeno "laranja" aos integrantes de grandes organizações criminosas, fazendo com que seja a porta de entrada para o território nacional de vários ilícitos, notadamente contrabando/descaminho, tráfico ilícito de drogas, armas e munições, pirataria e falsificação, que alimentam e geram outros crimes, tais como roubos, homicídios, uso e tráfico de entorpecentes e corrupção.

Ocorre que a fiscalização da Tríplice Fronteira é extremamente frágil e o efetivo da Polícia Federal é insuficiente para fazer frente a amplitude do clima na região.

A deficiência é tamanha que o MPF precisou entrar com uma Ação Civil Pública (processo 5010354-05.2014.4.04.7002), que foi julgada em primeiro grau em 11/10/2017, condenando-se a União a implementar diversas ações de segurança pública na Tríplice Fronteira.

Especificamente no que se refere ao policiamento do Parque Nacional do Iguaçu, a situação é dramática, conforme declarou o então comandante da 5ª Companhia do Batalhão de Polícia Ambiental, Nilson Figueiredo Alves Júnior, inquirido pelo MPF em 3/07/2019:

(...) QUE a 5ª Companhia abrange a fiscalização de 94 municípios na Região Oeste e Sudoeste no Estado do Paraná; QUE o efetivo da 5ª Companhia corresponde a um total de 84 (oitenta e quatro) policiais; QUE o efetivo da 5ª Companhia para a fiscalização do Parque Nacional do Iguaçu é de 22 (vinte e dois) policiais, que trabalham em regime de escala de 2 (dois) dias de trabalho por 4 (quatro) dias de folga; Que, considerando o número de policiais e a escala de trabalho, a média é de 7 (sete) policiais em trabalho de fiscalização do PARNA IGUAÇU por dia; (...) QUE o quantitativo de pessoal e de equipamentos atualmente destacado para fiscalização do PARNA IGUAÇU é insuficiente, pois a área do PARNA IGUAÇU abrange 14 (quatorze) municípios; QUE, pelo tamanho da área e a geografia do local, é necessário no mínimo o triplo do efetivo de pessoal (3x22) para fiscalização do PARNA IGUAÇU; (...) QUE o efetivo da 5ª Companhia do Batalhão de Polícia

PGR-00222725/2019



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

Ambiental é “volante” razão pela qual a Companhia não tem estrutura de pessoal para a fiscalização permanente da via caso seja reaberta a Estrada do Colono; QUE a reabertura da Estrada do Colono sem a instituição de um policiamento permanente, acarretará danos ao PARNA IGUAÇU, em virtude da facilitação do ingresso e permanência de pessoas com a finalidade de realizar atividades de caça, pesca e extração de palmito; QUE também haverá risco constante de atropelamento de animais; QUE a reabertura da Estrada do Colono representa uma séria ameaça à incipiente população de onças, cujo repovoamento no PARNA IGUAÇU só foi possível graças a ações conjuntas entre a Polícia Ambiental e o ICMBIO para o combate da caça ilegal; QUE o comandante tem graduação, pós-graduação e mestrado nas áreas de Ciências Biológicas, razão pela qual, devido ao conhecimento técnico aurido nessa formação, teme os danos que a reabertura da Estrada do Colono pode causar ao PARNA IGUAÇU, pois o ingresso de pessoas e substâncias da mais diversa natureza poderá acarretar a difusão de “espécies exóticas invasoras” que podem dominar a vegetação nativa, comprometendo todo o ecossistema e regeneração natural de espécies; (...)

Portanto, a reabertura da “Estrada do Colono” significa um grande retrocesso e está na contramão das ações intentadas pelo Ministério de Justiça e Segurança para combate à criminalidade na fronteira.

4. DO PREJUÍZO À FAUNA

Convém destacar que no Plano de Manejo do Parna Iguaçu, p. 9, “Breve Descrição do Parque nacional do Iguaçu”³, destaca que

são elencadas até o momento 158 espécies de mamíferos, 390 de aves, 48 de répteis, 12 de anfíbios, 175 de peixes e pelo menos 800 de invertebrados. **De acordo com a Lista Vermelha da IUCN, foram verificadas 10 espécies da fauna com status de conservação “Em perigo” como puma concolor (onça-**

³ Disponível em http://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/plano-de-manejo/plano_de_manejo_do_parna_do_iguacu_fevereiro_2018.pdf. Consulta em 22/11/2019.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

parda) e Panthera onca (onça-pintada), e 13 “Vulneráveis” como Alouatta guariba (guariba), Mazama nana (veado-bororo), entre outras. (sem grifo no original).

Ou seja, o Parna Iguaçu, além de encravado no Bioma Mata Atlântica em uma de suas poucas áreas mais bem preservadas, possui uma fauna rica em espécies que demandam total proteção do Poder Público, por se encontrarem em situação de perigo e de vulnerabilidade.

Nesse mesmo título do Plano de Manejo, convém destacar também que

As estradas geram efeitos diretos, como efeito de borda, fragmentação e isolamento de populações, além de atropelamentos de fauna e erosão do solo [...]. No Parque, a estrada do Colono, localizada em área brasileira, cortava a floresta ao longo de 18 km, conectando os municípios de Capanema e Serranópolis do Iguaçu. Aberta em 1953, foi fechada pelo IBAMA em 2001 e novamente em 2003, após uma nova tentativa de abertura, dando espaço à recomposição da floresta no antigo leito. **Atualmente podem ser observados indícios claros da presença da fauna no local e recuperação da vegetação.** O Parna Iguaçu tem uma estrada em seu interior, a BR-469, que leva até as cataratas e duas que margeiam o Parque, a BR-277, na região de Céu Azul, e a Estrada Velha de Guarapuava, que margeia o Parque desde Foz do Iguaçu até Céu Azul. (sem grifo no original).

Ainda mais por esses aspectos, totalmente desarrazoada e inconveniente a reabertura da Estrada do Colono, porque, para o usufruto de poucas pessoas em detrimento de toda a população brasileira, ou mesmo mundial, uma vez o parque está inscrito como patrimônio mundial pela Unesco desde 1986⁴, se estará pondo em alto e injustificado risco todo o esforço que o Poder Público está fazendo, tanto do lado brasileiro quanto do lado argentino, para a preservação de uma parcela da fauna sul-americana cuja importância está além da capacidade imediata de avaliação.

⁴ Informações disponíveis na página da UNESCO em português: <http://www.unesco.org/new/pt/brasilia/culture/world-heritage/list-of-world-heritage-in-brazil/iguacu-national-park/>. Consulta em 22/11/2019.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

4. CONCLUSÃO

Diante de todo o exposto e à luz das diretrizes de atuação do Ministério Público Federal, conclui-se que o PLC nº 61/2013 e o PL nº 984/2019 provocam uma ruptura no Sistema Nacional das Unidades de Conservação da Natureza.

O Ministério Público Federal entende que o PLC e o PL apresentam vício de inconstitucionalidade, e que a criação de uma estrada-parque no interior do Parque Nacional do Iguaçu além de violar o princípio da supremacia do interesse público sobre o interesse privado não tem viabilidade econômica e traz prejuízos à segurança pública da Tríplice Fronteira.

Por fim, a proteção ao meio ambiente ecologicamente equilibrado é um direito de terceira dimensão, o qual demanda atuação do Estado, nos moldes do art. 225, §1º, da Constituição Federal. Por isso que o Poder Público deve assegurar a integridade dos espaços territoriais especialmente protegidos, fundamentais à preservação dos ecossistemas, como é o caso do Parque Nacional do Iguaçu, principalmente considerando-se os risco à fauna que a reabertura da via irá acarretar, o que é totalmente injustificável.

Em conclusão, atento ao regime especial de modificabilidade previsto na Constituição, somente deve-se admitir qualquer alteração nos limites do Parna, se houver um ganho real e efetivo para os atributos ambientais que ensejaram a adoção do regime jurídico de proteção integral para a Unidade de Conservação em tela.

É a nota.

5. BIBLIOGRAFIA

GAIO, Alexandre. **Lei da Mata Atlântica Comentada**. São Paulo: Editora Almedina Brasil, 2018.

MILARÉ, Édis. **Direito do Ambiente**: Doutrina, Jurisprudência, Glossário. 5^a ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007.

PGR-00222725/2019



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
4ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
- MEIO AMBIENTE E PATRIMÔNIO CULTURAL -

SMITH, Adam. **A Riqueza das Nações - Livro 1.** Curitiba: Juruá Editora, 2006.

PAIVA, Carlos Águedo. **Plano de Desenvolvimento Econômico de Foz do Iguaçu – Diagnóstico.** Foz do Iguaçu: Latus Consultoria, Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu e Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social de Foz do Iguaçu, 2014.

**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**

Assinatura/Certificação do documento **PGR-00222725/2019 NOTA TÉCNICA nº 4-2019**

Signatário(a): **FATIMA APARECIDA DE SOUZA BORGHI**

Data e Hora: **28/11/2019 17:21:20**

Assinado com login e senha

Signatário(a): **NIVIO DE FREITAS SILVA FILHO**

Data e Hora: **28/11/2019 17:19:09**

Assinado com login e senha

Signatário(a): **NICOLAO DINO DE CASTRO E COSTA NETO**

Data e Hora: **28/11/2019 17:29:44**

Assinado com login e senha

Signatário(a): **DANIELA CASELANI SITTA**

Data e Hora: **27/11/2019 14:34:12**

Assinado com login e senha

Signatário(a): **DARCY SANTANA VITOBELLO**

Data e Hora: **27/11/2019 14:25:01**

Assinado com certificado digital

Signatário(a): **JULIETA ELIZABETH FAJARDO CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE**

Data e Hora: **26/11/2019 17:52:59**

Assinado com certificado digital

Signatário(a): **DANIEL CESAR AZEREDO AVELINO**

Data e Hora: **26/11/2019 18:23:01**

Assinado com login e senha

Acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 95EB7EF9.EF7F12BB.2F05DF2F.1CAAAB2A



**MJ- DEPARTAMENTO DE POLÍCIA FEDERAL
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL NO PARANÁ**

Rua Professora Sandália Monzon, 210 – Santa Cândida – Curitiba/PR – CEP 82640-040

Ofício nº 875/12-GAB.

Curitiba/PR, 14/maio/12.

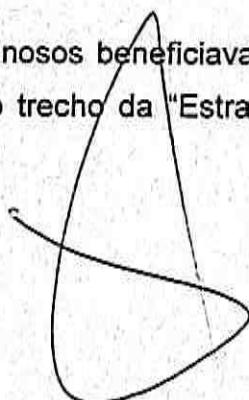
A Sua Excelência o (a) Senhor (a)
Sergio Brant Rocha
Gabinete do Ministério do Meio Ambiente em
BRASÍLIA/DPF

SENHOR ENGENHEIRO,

Cumprimentando-o, em atendimento ao solicitado pelo Ministério do Meio Ambiente acerca de estudos e projetos relacionados a reabertura de via que corta o Parque Nacional do Iguaçu, conhecida por "Estrada do Colono", exclusivamente no tocante ao aspecto segurança de fronteiras, a Superintendência Regional do DPF no Estado do Paraná manifesta-se da seguinte forma:

É inegável e do conhecimento público que no período de funcionamento da "Estrada do Colono" essa via, apesar de encurtar distâncias e promover o desenvolvimento regional aos municípios próximos, era largamente utilizada por criminosos como caminho para transportar mercadorias ilícitas, armas, munições e drogas, além de facilitar a prática de crimes ambientais.

Isto porque, os criminosos beneficiavam-se da falta de fiscalização dos veículos que trafegavam pelo trecho da "Estrada do Colono" e





**MJ- DEPARTAMENTO DE POLÍCIA FEDERAL
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL NO PARANÁ**

Rua Professora Sandália Monzon, 210 – Santa Cândida – Curitiba/PR – CEP 82640-040

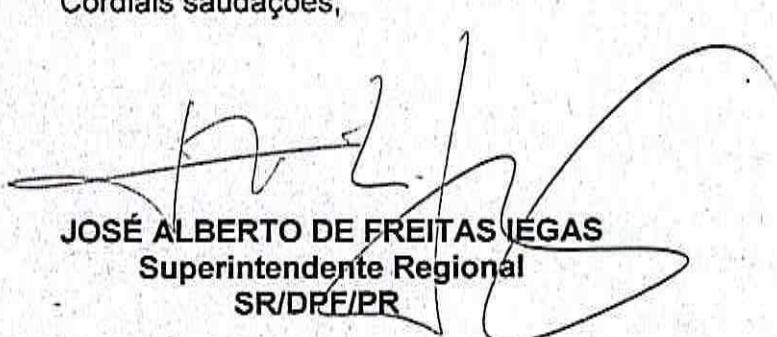
evitavam transitar pela BR-277, rodovia com vários postos da Polícia Rodoviária Federal e Receita Federal/Polícia Federal.

A proximidade com a fronteira também facilitava essa utilização indevida da "Estrada do Colono" e dificultava uma ação policial eficiente, pois era mais um caminho e rota utilizada por criminosos sem qualquer fiscalização.

Diante do cenário atual, levando-se em consideração os recursos humanos, materiais e financeiros disponibilizados para a Superintendência Regional do DPF no Estado do Paraná e suas unidades do interior não seria possível controlar com rigor o tráfego de veículos e pessoas por essa via e a reabertura da "Estrada do Colono" seria mais um complicador no que se refere ao controle de nossas fronteiras.

São estas as considerações da Superintendência Regional do DPF no Estado do Paraná a respeito da via conhecida por "Estrada do Colono".

Cordiais saudações,


JOSÉ ALBERTO DE FREITAS JEGAS
Superintendente Regional
SR/DPF/PR

MANIFESTO REET BRASIL SOBRE A PROPOSTA DE REABERTURA DA ESTRADA DO COLONO, NO PARQUE NACIONAL DO IGUAÇU, PARANÁ, BRASIL

A Rede Brasileira de Especialistas em Ecologia de Transportes (REET Brasil) vem por meio do presente documento apresentar, de forma objetiva, os argumentos técnicos que são imprescindíveis ao adequado juízo acerca da proposta de reabertura da Estrada do Colono, no interior do Parque Nacional do Iguaçu, estado do Paraná, no que se refere aos impactos ambientais associados.

1. O Parque Nacional do Iguaçu (PARNA Iguaçu), localizado no extremo Oeste do Estado do Paraná, foi criado em 1939, abriga o maior remanescente de Mata Atlântica da Região Sul do Brasil (180 mil hectares), sendo reconhecidamente uma das áreas de maior biodiversidade do bioma, dotada de várias espécies classificadas como ameaçadas de extinção. Devido a suas características únicas, foi instituída como Patrimônio Mundial Natural da UNESCO em 1986. Cabe ressaltar que estamos falando de um dos biomas mais ameaçados do planeta e que qualquer porção de vegetação ainda em estado pristino é fundamental para a conservação de um conjunto único de espécies. O PARNA Iguaçu representa o último reduto da Mata Atlântica no extremo sul do país. Estudos sobre a viabilidade de populações de diferentes espécies indicam que a área natural restante na região não é suficiente para a persistência de algumas dessas espécies dependentes da floresta nativa. Logo, a perda de novas áreas para a abertura da estrada ameaçará muitas destas espécies não somente no Brasil, mas também em toda a região de fronteira com a Argentina.
2. A chamada Estrada do Colono era um antigo caminho de terra com 18 km abertos à revelia na porção central do PARNA Iguaçu entre as décadas de 50 e 80, mas que encontra-se integralmente desfeita desde 2001. A mesma foi extinta em vista da conclusão que diferentes autoridades do poder público tiveram sobre o seu papel propulsor nas atividades de caça predatória, extração ilegal de madeira e palmito, no interior da Unidade de Conservação (UC), bem como no aumento da susceptibilidade a incêndios florestais, isolamento geográfico da fauna em cada lado da estrada e risco à segurança fronteiriça. Atualmente, é incontestável que a vegetação nativa de Mata Atlântica no local se regenerou, onde antes havia uma grande clareira linear cortando a UC. O cenário atual de regeneração, portanto, garante a livre movimentação da fauna na região.

3. Em caso de nova construção, o local por onde a Estrada do Colono transpassaria a UC se localiza junto à porção central do território protegido, o que causaria a fragmentação transversal do habitat com a divisão da Unidade em duas partes. Isso, desencadearia uma série de efeitos ecológicos danosos e crescentes à biodiversidade, tais como poluição ambiental, desmatamento direto, mortalidade da fauna por atropelamentos, efeito barreira, efeito de borda, introdução de espécies exóticas no interior da UC, aumento do acesso a caçadores ilegais, além de alterações na dinâmica das interações entre as espécies, com eventuais desequilíbrios na teia alimentar local. Estes efeitos já foram registrados em diversos estudos nacionais e internacionais realizados em situações análogas, e estão detalhados a seguir:

- em consequência da poluição ambiental pode haver: aumento da poluição atmosférica, com aumento imediato da concentração de gases oriundos da queima de combustíveis, poluição do solo e das águas com deposição de resíduos de fluidos automotores e descarte irregular de resíduos sólidos domésticos, os quais propiciam a multiplicação de vetores de doenças, além de efeitos negativos da poluição sonora e da poluição luminosa na distribuição, abundância e atividade da fauna.
- o desmatamento direto causado pela supressão de vegetação nativa que hoje encontra-se estabelecida no local onde pretende-se construir a estrada, o que representaria milhares de m² de floresta derrubada com significativa perda de biomassa, o que promoveria a retração dos habitats disponíveis para a biodiversidade local.
- a estrada criaria novos ambientes decorrentes da modificação abrupta das condições do seu interior em direção a borda da vegetação em contato com a estrada (chamado efeito de borda). As bordas de florestas possuem propriedades distintas do interior da vegetação, que incluem maior temperatura, menor umidade, maior incidência de ventos, promovendo a dominância de poucas espécies tolerantes, em detrimento de muitas outras espécies que evitariam esse ambiente e se afastariam da borda formada pela estrada.
- a mortalidade por atropelamentos devido a colisão com veículos transitando na estrada, causaria o declínio populacional de espécies, sobretudo daquelas que não percebem a estrada como ameaça e adentram seus domínios accidentalmente ou que são inaptas para realizar travessias efetivas.

- a estrada é capaz de gerar o efeito barreira, que consiste no isolamento geográfico e na interrupção do fluxo genético de populações animais de uma margem a outra da estrada, seja pela repulsa dos animais à presença da estrada, seja pela alta incidência de atropelamentos durante as tentativas de travessias. Devido ao isolamento genético das subpopulações, o declínio populacional tenderia a ocorrer e, em alguns casos mais sensíveis, poderia resultar na extinção local de espécies.

- o estabelecimento de espécies não-nativas por intermédio da ação humana e facilitada pelos acessos da estrada, poderiam desencadear processos de invasão biológica, quando a espécie exótica deixa de estar em estado de latência e passa a se reproduzir e a se dispersar descontroladamente no ambiente, o que prejudicaria o ecossistema local, produzindo efeitos negativos para as espécies nativas da região.

- a caça em unidades de conservação é uma prática criminosa no Brasil, e, assim como historicamente constatado em outras regiões do país, estradas próximas de áreas naturais preservadas elevam a incidência de caçadores. Estradas como esta propiciariam maior acesso aos caçadores ilegais à medida que facilitam a entrada e a saída da vegetação a partir das margens da estrada. A caça ilegal acarreta no declínio populacional das espécies-alvo de caçadores que adentram e praticam essa atividade ilegalmente sob os domínios da UC.

- alterações na dinâmica das interações entre espécies: a fragmentação e as alterações estruturais do ambiente a partir da construção da estrada teriam efeitos significativos na interação entre espécies, comprometendo processos ecológicos relevantes à manutenção do ecossistema local, como a polinização e a dispersão de sementes por animais frugívoros. Esse quadro de fragmentação do habitat também intensificaria a pressão predatória de determinados grupos como insetos herbívoros e predadores de ninhos de aves sobre suas presas, com impactos negativos tangíveis a curto e longo prazo para as espécies envolvidas.

4. Para algumas espécies ameaçadas de extinção, o PARNA Iguaçu representa um dos principais refúgios de florestal íntegra no domínio Mata Atlântica, e uma das raras regiões que ainda abrigam populações remanescentes em densidade significativa. Entretanto algumas delas são mais suscetíveis à colisões com veículos em vias de tráfego, bem como ao isolamento geográfico resultante da combinação do efeito barreira e efeito de borda, o que, consequentemente às tornam mais propensas aos impactos decorrentes de uma eventual reabertura da Estrada do Colono. Entre as espécies que viriam a ser

acometidas destaca-se: a onça-pintada (símbolo do PARNA Iguaçu e que possui registro confirmado de atropelamento ocorrido em outra rodovia que corta a UC), a anta (estudos em diferentes locais demonstram ser uma espécie sujeita a atropelamentos e que, devido ao seu grande porte, resultam em acidentes com severas consequências para os motoristas e passageiros), o veado-cambuta, e o queixada. Os dois últimos, além de serem altamente sensíveis ao efeito de borda causado por ambientes abertos, possuem o parque como um de seus últimos redutos na região. A primeira tem no PARNA Iguaçu uma de suas maiores populações conhecidas, enquanto que a segunda recolonizou o território da UC recentemente, após 20 anos do seu desaparecimento, e não coincidentemente 18 anos após o fechamento da antiga estrada.

5. O conceito de “Estrada de Parque” nasceu nos EUA por meio do Serviço Nacional de Parques norte-americano, tendo sido idealizadas para identificar rotas e propiciar o acesso de visitantes interessados em realizar o ecoturismo associado a Parques Nacionais, dando acesso a locais de rara beleza cênica em uma paisagem específica, desestimulando o tráfego intenso e convencional de veículos (principalmente transporte de carga) pelo interior de áreas protegidas. A definição original tem clara relação com estradas que estão no entorno de áreas protegidas e dão acesso a diferentes parques, e não com estradas que cortam ao meio o território de uma única unidade de conservação. No Sistema Nacional de Unidades de Conservação brasileiro não há definição legal sobre tal categoria denominada “Estrada Parque”. Existem apenas cerca de 30 vias que levam o nome de Estrada Parque no Brasil hoje, a maioria delas definidas por legislação estadual/municipal/distrital, podendo ser extremamente diversificadas em termos estruturais, desde estradas de terra rurais até rodovias pavimentadas de mão-dupla, sem haver padronização de mecanismos de proteção ambiental.

6. Logo, torna-se impensável abrir mão da autonomia e integridade do território de uma Unidade de Conservação como o PARNA Iguaçu, tão significativa para o Brasil em numerosos aspectos, fragilizando assim a governança das ações de proteção e preservação de parte tão significativa do domínio Mata Atlântica e de um dos maiores atrativos turísticos do país, tendo como simples contrapartida a construção de uma rodovia pavimentada no centro de seu território. Isso representaria uma agressão ao Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) e à credibilidade da política ambiental brasileira perante o mundo.

7. Dada a relevância emblemática do PARNA Iguaçu, há risco que esse processo venha a abrir um delicado precedente para que outros projetos deste tipo se concretizem sob os

domínios de qualquer outra UC no Brasil, acarretando impactos ambientais diretos e indiretos expressivos à biodiversidade em diversos outros contextos e regiões do país.

8. Os impactos ambientais supracitados, oriundos da construção e reabertura da Estrada do Colono, não se tornam, portanto, justificáveis, sobretudo em nome de uma redução de aproximadamente 100 km na distância do trajeto entre duas localidades, cujo trajeto já está consolidado há mais de 18 anos no entorno da Unidade. Salienta-se que além de todos os aspectos ambientais citados, o PARN A Iguaçu é, inegavelmente, um relevante fator econômico para a região, e para a comunidade que se beneficia das atividades turísticas atreladas a ele, o que, tão somente, justifica a proteção integral de todo seu território, e consequentemente a preservação de sua biodiversidade.

Atenciosamente,

REET Brasil – Rede Brasileira de Especialistas em Ecologia de Transportes

25 de julho de 2019

“A geração atual não pode fazer melhor doação às gerações vindouras do que reservar áreas intactas, livres do ferro e do fogo”.

André Rebouças, engenheiro e o primeiro a sugerir a criação de um parque nacional na região do Parque Nacional do Iguaçu, em 1886.

Mais tarde, em 1916, Santos Dumont solicitou pessoalmente ao governador do Paraná que a ideia virasse realidade. Em 1939, a reserva foi efetivamente criada pelo então presidente da República Getúlio Vargas.



A estrada não é o caminho

Um dos últimos remanescentes de Mata Atlântica do Brasil está ameaçado por um projeto de lei que, sem razões sociais e econômicas relevantes, propõe a construção de uma rodovia em meio ao Parque Nacional do Iguaçu

Esta cartilha é dedicada à memória da jornalista, ativista e ambientalista, Teresa Urban, que dedicou anos da vida à luta contra a reabertura da Estrada do Colono.

*A logomarca utilizada na capa da cartilha foi resgatada de campanhas para defesa do parque nacional, promovidas na década de 1990.

PROJETO DE LEI AMEAÇA SÍTIO DO PATRIMÔNIO NATURAL MUNDIAL, SEGURANÇA SOCIAL E CONFIABILIDADE DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

O Projeto de Lei 7.123/2010, do deputado federal Assis do Couto (PT/PR), prevê a construção de uma rodovia no leito de onde, entre os anos de 1953 e 2003, existiu um caminho ilegal, precariamente transformado na chamada “Estrada do Colono”. A via cortava o Parque Nacional do Iguaçu ao longo de 18 quilômetros, dividindo a reserva em duas. A proposta foi aprovada pela Câmara dos Deputados em agosto e seguiu para o Senado.

Para reabrir o caminho, o projeto espera alterar a Lei do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (9.985/2000), criar a categoria, inexistente hoje na legislação brasileira, de “estrada-parque” e instituir a “Estrada-Parque Caminho do Colono” em meio ao parque nacional. Com isso, o espaço teria sua integridade gravemente ameaçada e a iniciativa abriria um precedente sem volta para afetar a estrutura de outras Unidades de Conservação do país.

Se aprovado o projeto, uma das consequências deverá ser a perda da designação de Sítio do Patrimônio Natural Mundial, solicitada pelo Brasil e

concedida pela Unesco (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura) em 1986. A abertura do caminho vai devastar parte do parque que levou dez anos para se recuperar (o fechamento definitivo da estrada aconteceu em 2003, data da última intervenção judicial), causar grande impacto à região e gerar danos irreversíveis à fauna e à flora locais, além de prejudicar a qualidade de vida dos moradores das comunidades do entorno, ao oferecer riscos à segurança pública regional.

Entre os principais prejuízos, conforme alerta da Polícia Federal, estariam o aumento do contrabando de mercadorias e do tráfico de drogas, armas e artigos ilícitos em região de fronteira, sem falar nos incontáveis danos ambientais, como o aumento expressivo da caça e a ameaça à extinção de espécies já comprometidas.

A área para a pretendida estrada fica entre a região considerada “intangível” pelo plano de manejo do parque, devendo manter-se preservada integralmente.



Para explicar essas agressões, instituições conservacionistas, autoridades políticas e policiais, sociólogos, empresários, acadêmicos e especialistas em conservação contribuíram, com o apoio do Ministério Público do Paraná, com a elaboração desta cartilha. O material comenta – em seis pontos – por que a construção da rodovia representaria um crime ambiental e social e não traria benefícios expressivos aos municípios de Capanema, Serranópolis do Iguaçu e Medianeira, localizados no entorno.

Confira o material, tire suas dúvidas e entenda os motivos que revelam por que construir uma estrada em meio ao parque nacional representaria não só a degradação gradual de um remanescente de Mata Atlântica que o Brasil se comprometeu a conservar, mas também uma desmoralização à imagem do país perante o mundo.

POLÊMICA JÁ ENCERRADA PELA JUSTIÇA HÁ MAIS DE 10 ANOS VOLTA À TONA E PREJUDICA CREDIBILIDADE DA NAÇÃO

“O fechamento da Estrada do Colono mostra-se necessário à manutenção da integridade do Parque Nacional do Iguaçu e adequado à sua preservação e do meio ambiente, direito fundamental especialmente protegido pela Constituição Federal de 1988. A restrição imposta aos municípios lindeiros à estrada mostra-se diminuta frente à importância do Parque Nacional do Iguaçu e à necessidade de manutenção da sua integridade e da função ecológica que representa, justificando-se o fechamento da Estrada do Colono em face do princípio da proporcionalidade, bem assim do desenvolvimento sustentável, princípio este albergado pelo ordenamento pátrio, e que propugna atender as necessidades do presente sem comprometer as futuras gerações, conciliando-se, assim, desenvolvimento e proteção ambiental. A propósito, cabe lembrar que constitui princípio da ordem econômica brasileira a defesa do meio ambiente”.

Defesa da juíza federal Pepita Durski Tramontini Mazini, que, em outubro de 2007, proferiu sentença exigindo o cumprimento da liminar que decretava o fechamento da estrada, concedida em setembro de 1986 e mantida pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ), em vigor até hoje. Durante a disputa judicial, no entanto, lideranças políticas municipais incentivaram, de forma ilegal, diversas invasões ao parque nacional.

PARQUE NACIONAL PODE PERDER RECONHECIMENTO DA UNESCO E BRASIL DEVE SOFRER DESMORALIZAÇÃO MUNDIAL



“Em 2001, o governo brasileiro se comprometeu junto às Nações Unidas a nunca mais permitir a abertura da 'Estrada do Colono' e a promover o desenvolvimento sustentável nos municípios vizinhos ao parque nacional. Esse compromisso precisa ser respeitado, independente de quem esteja no poder. Não podemos aceitar que esse projeto de lei irresponsável tramite com tanta facilidade e que os governantes ignorem o compromisso assumido pelo país”.

Aldem Bourscheit Cezarino, especialista em Políticas Públicas do WWF Brasil.

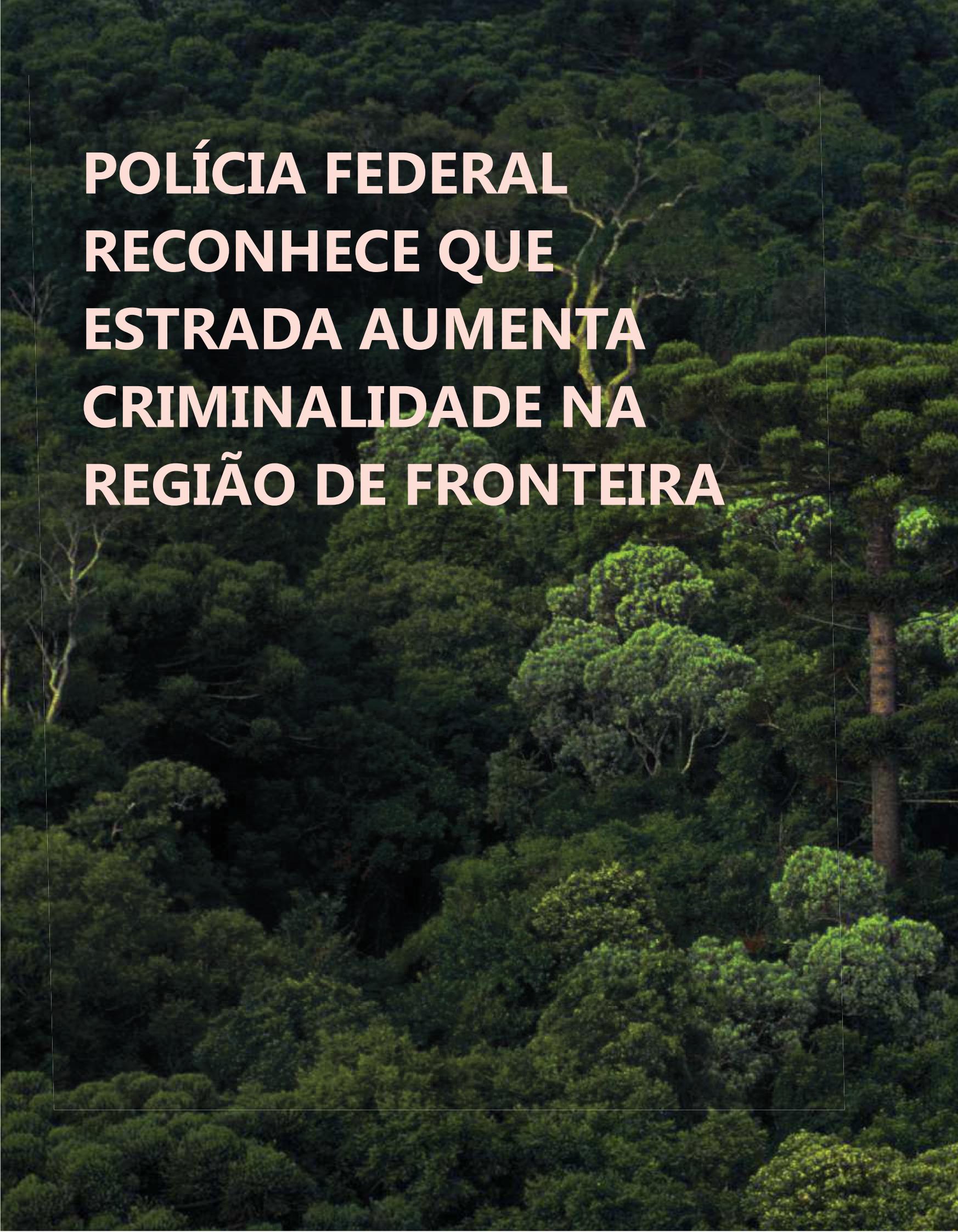
“Do ponto de vista empresarial, esta intervenção seria um péssimo negócio. Além da perda do ICMS Ecológico, o prejuízo à imagem do parque se estenderia a setores hoteleiros, de alimentação e ao comércio em geral. Além disso, com a Copa do Mundo e as Olimpíadas, o momento é de grande exposição do Brasil na mídia internacional. É bem simples concluir que esse rasgo num parque nacional de tamanha importância e grande fluxo mundial de visitantes traria uma péssima publicidade não apenas ao Paraná, mas a todo país”.

Giem Guimarães, mestre em Administração de Empresas e integrante dos conselhos de administração do Grupo Positivo, da SPVS (Sociedade de Pesquisa em Vida Selvagem e Educação Ambiental) e certificação LIFE.

Para manter a integridade do parque, em 1986, quando o Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná se preparava para pavimentar a estrada, o Ministério Público Federal obteve o fechamento do trajeto. Alguns meses depois, a Unesco concedeu ao parque o título de Patrimônio Natural da Humanidade, um reconhecimento valiosíssimo para o país perante a comunidade internacional e o turismo. Desde então, diversas tentativas ilegais de reabertura da estrada aconteceram. As mais expressivas foram em 1997 e 2001, e ameaçaram o reconhecimento da organização, que colocou o parque nacional na “Lista de Patrimônios Mundiais em Perigo” (um estágio antes da retirada do título) e o governo brasileiro na constrangedora situação de não cumprir com a agenda de conservação com a qual se comprometeu.

O local parou de sofrer alterações em outubro de 2003, quando mais de 250 pessoas organizadas por interesses políticos ocuparam a área, já praticamente retomada pela natureza. Com tratores, destruíram a vegetação e um posto de fiscalização do Ibama. O instituto conseguiu na Justiça reaver a posse da área e montou uma operação em conjunto com a Polícia Federal para retomar o controle do parque. A situação foi normalizada uma semana depois com a retirada dos invasores, resultando no fechamento definitivo da estrada e na recuperação da confiança da Unesco.

Em 2012, o Brasil voltou a lembrar do compromisso de conservação da área junto à organização durante a 36ª sessão do Comitê do Patrimônio Mundial, em São Petersburgo, na Rússia. A delegação brasileira ressaltou que a estrada seguia fechada e a vegetação permanecia em recuperação.



POLÍCIA FEDERAL RECONHECE QUE ESTRADA AUMENTA CRIMINALIDADE NA REGIÃO DE FRONTEIRA

“Se na própria fronteira, cuja finalidade é a fiscalização intensa, o contrabando e o tráfico acontecem, uma via alternativa, que passa pelo meio de uma floresta, vai fazer com que drogas e armas cheguem muito mais rapidamente ao sudoeste do Estado”.

Deputada federal Rosane Ferreira (PV/PR).

“O trajeto pode ser mais uma possibilidade para o contrabando, tráfico e transporte de veículos roubados, além de facilitar a entrada de caçadores e interessados em retirar palmito-jussara e outras espécies da flora para comercialização”.

Apolônio Rodrigues, diretor de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu.

O Parque Nacional do Iguaçu foi criado em 1939 pelo então presidente da República Getúlio Vargas e a chamada “Estrada do Colono” aberta depois, em 1953, como uma picada no meio da mata, já de forma ilegal, por máquinas de empresas colonizadoras da região. Crimes como caça, pesca, queimadas, desmatamento e atropelamento de animais ainda acontecem na região e, durante o tempo em que o caminho permaneceu aberto, foram muito mais recorrentes.

O acesso facilitado ao parque também pode comprometer a segurança pública dos moradores das comunidades próximas. O Departamento da Polícia Federal no Paraná reconheceu, em maio de 2012, por meio de carta endereçada ao Ministério do Meio Ambiente, que “é inegável que, no período de funcionamento da estrada, a via era largamente utilizada por criminosos como caminho para transportar mercadorias ilícitas, armas, munições e drogas, além de facilitar a prática de crimes ambientais”. Ainda segundo o documento, isso acontecia “porque os criminosos evitavam transitar pela BR-277, rodovia com vários postos da Polícia Rodoviária e da Receita Federal”. A carta também reconhece que, “considerando os recursos humanos, materiais e financeiros da Superintendência Regional da Polícia Federal e suas unidades do interior, não seria possível controlar com rigor o tráfego de veículos e pessoas pela via e, por isso, reabrir a estrada seria mais um complicador no que se refere ao controle de nossas fronteiras”.

CONCEITO DE “ESTRADA-PARQUE” NÃO EXISTE NO BRASIL. IMPLEMENTAÇÃO ENFRAQUECERÁ LEGISLAÇÃO NACIONAL

“Alterar a legislação possibilita reivindicar a abertura de outras estradas em quaisquer Unidades de Conservação do Brasil, independentemente de seus planos de manejo serem contra essas iniciativas. Mais uma vez, a população local está sendo utilizada como massa de uma manobra política, que pretende fragilizar todo o Sistema Nacional de Unidades de Conservação”.

Paulo Pizzi, presidente da Oscip Mater Natura – Instituto de Estudos Ambientais e integrante das coordenações nacionais da Rede de ONG da Mata Atlântica (RMA) e do Fórum Brasileiro de ONGs e Movimentos Sociais para o Meio Ambiente e o Desenvolvimento (FBOMS).

“Do ponto de vista jurídico, é flagrante a inconstitucionalidade da proposta. Mesmo que para uma minoria a abertura de uma nova estrada no interior do parque possa ser interessante, o fechamento da ‘Estrada do Colono’ não trouxe nenhum transtorno grave a esta minoria. Para o parque, contudo, teremos o risco de seu empobrecimento genético, com impactos irreversíveis à biodiversidade”.

Zequinha Sarney, advogado e deputado federal.

“Esse projeto de lei fere os princípios básicos da legislação. O que vejo nessa proposta é um conjunto de violências inaceitáveis e com muita inconsistência técnica. São tentativas de ajustar a própria legislação em favor do interesse de alguns. A existência de um último e único remanescente significativo de Mata Atlântica interior no país já é uma situação que, por si só, não deveria permitir a possibilidade de fragmentá-lo”.

Miguel Serediuk Milano, engenheiro florestal e pós-doutor em Ciências Florestais. Foi diretor do Ibama, diretor executivo da Fundação O Boticário de Proteção à Natureza e professor da Universidade Federal do Paraná (UFPR) por 25 anos.

Aprovar o projeto de lei é também ser conivente com a alteração indevida da legislação brasileira, já que a proposta pretende alterar a lei do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) e abrir um precedente com graves consequências para a conservação da biodiversidade. A interferência estadual em unidades de conservação federais, prevista no projeto, também será facilitada e deve enfraquecer gravemente o SNUC.

O conceito de “estrada-parque” não existe no Brasil. É apenas um nome genérico usado para designar caminhos com características bastante variadas. De acordo com João Madeira, biólogo, doutor em Ecologia e analista ambiental no ICMBio (Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade), “a proposta do projeto de lei não se encaixa nos modelos das ‘parkways’ norte-americanas”, que contam com grande beleza cênica e rígido controle de acesso.

Mesmo que a velocidade do tráfego na estrada fosse mínima, como propõe o projeto de lei, seriam gerados impactos sonoros, atropelamentos, acúmulo de lixo, modificação dos escoamentos hídricos naturais, facilitação da entrada de espécies invasoras, de caçadores e interessados em retirar exemplares da flora.

Para Márcio Santilli, coordenador do Instituto Socioambiental (ISA), a estrada não vai existir para que o parque seja visitado, e sim para que seja atravessado. “Nas estradas-parque dos Estados Unidos, por exemplo, o cenário para o turista é deslumbrante. Não vai ser o caso aqui. Abrindo o trajeto, o que faremos vai ser inserir na lei nacional uma figura com finalidade extremamente lesiva para a conservação”, defende.

ESTRADA NÃO VAI FAVORECER TURISMO E MUNICÍPIOS PRÓXIMOS AO PARQUE DEVEM PERDER ICMS ECOLÓGICO

“O ministério sempre se colocou contrário à reabertura da estrada. Essa é uma luta histórica que nós temos, inclusive com decisões na Justiça. Entendemos que é necessário ajudar os municípios que estão em torno do parque a buscar alternativas econômicas para incrementar seu desenvolvimento. Não é abrindo uma estrada, que não tem apelo nenhum do ponto de vista turístico, que vamos viabilizar uma renda adicional para esses locais. Temos que construir propostas sustentáveis.”

Izabella Teixeira, ministra do Meio Ambiente.

“O Parque Nacional do Iguaçu é uma Unidade de Conservação estratégica e um dos últimos espaços naturais importantes do sul do Brasil. Já afirmei diversas vezes minha posição contrária à abertura da 'Estrada do Colono' e mantendo a mesma opinião. Sou contra a estrada e ao projeto de lei que pretende legalizar esse crime contra a natureza”.

Luiz Eduardo Cheida, Secretário Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Paraná (SEMA).

“O parque deve ser visto como um bem comum de toda a humanidade, não apenas dos brasileiros. Direta e indiretamente os seres humanos se beneficiam de sua existência. Ele já promove integração social e isso precisa ser percebido por um olhar mais amplo, abrangente e menos individualista”.

Saint Clair Honorato Santos, procurador de justiça do Ministério Público do Paraná.

Alguns moradores acreditam que o caminho em meio ao parque pode incentivar a economia e o turismo regional. Essa perspectiva, no entanto, é irreal por três fatores principais:

- 1. Independência econômica e social.** Por terem economias distintas, os municípios não dependem, necessariamente, um do outro para sobreviver financeiramente nem progredir socialmente. Prova disso, está no Índice de Desenvolvimento Humano das localidades, que aumentou expressivamente desde 1991. As condições avaliadas se referem à qualidade da educação, longevidade da população, taxa de alfabetização e renda. O IDH, calculado para todos os municípios brasileiros, é analisado pelo Ipardes (Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social), e publicado a cada dez anos, com metodologia do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). Os dados revelam o progresso das três localidades que, em algumas categorias, chega a ser maior que 100%. De acordo com a socióloga Maria de Lourdes Urban Kleinke, funcionária aposentada do instituto que participou, em 2005, do parecer técnico da Procuradoria Geral do Paraná sobre o fechamento da estrada, outro aspecto que chamou a atenção foi o fato de que, em todas as conversas com a população dos municípios próximos, nenhuma história de relações familiares comprometidas pelo parque foi encontrada. “Durante a pesquisa, não identificamos qualquer situação que comprovasse que a reserva comprometeu relações ou vínculos afetivos”, lembra.
- 2. O turismo não será favorecido.** Além de não incentivar a economia e comprometer a segurança pública das regiões, a estrada não será capaz de incentivar o turismo nos municípios, já que ela não contaria com atrativos turísticos e seria utilizada apenas para encurtar a distância entre as cidades, que hoje já se integram por meio da BR-277. Para oferecer mais alternativas de desenvolvimento à região de Capanema, o governo do Paraná também inaugurou, em 1994, a Ponte Internacional sobre o Rio Santo Antônio, uma ligação rodoviária com a Argentina, que encurta significativamente a viagem.
- 3. Perda do ICMS Ecológico.** Ao comprometer a integridade do parque nacional, a construção da estrada coloca em risco a garantia de uma das principais fontes de renda que hoje os municípios possuem: o ICMS Ecológico. O recurso é importante e destinado às cidades para que continuem investindo na conservação ambiental. Caso o projeto de lei seja aprovado, o Instituto Ambiental do Paraná (IAP) pode suspender o fornecimento desse benefício e os municípios perderão o apoio, hoje fundamental para a manutenção da fonte de renda e do funcionamento das economias locais.

ONÇAS-PINTADAS PODEM DESAPARECER DO PARANÁ



“Em mais de 120 mil fotos feitas por câmeras com sensores de calor e movimento instaladas na floresta desde setembro de 2012, em nenhuma a onça aparece. Essa possível estrada só vai agravar a situação, que já é crítica”.

Anne-Sophie Bertrand, bióloga francesa que pesquisa a fauna do parque desde 2006.

“Aprovando o projeto de lei, estaremos sendo coniventes com a extinção de espécies símbolos da diversidade na América do Sul. As onças que viviam na Serra do Mar já sumiram e as que ficaram no Parque Nacional do Iguaçu estão morrendo. Estamos acabando com as onças paranaenses”.

Rafael Ferreira Filippin, advogado, mestre em Direito, especialista em Direito e Gestão Empresarial e Gestão de Recursos Hídricos e doutorando em Meio Ambiente e Desenvolvimento.

O último censo promovido em 2010 pelo projeto Carnívoros do Iguaçu, que formula estratégias para garantir a sobrevivência da onça-pintada e de outros animais silvestres da região, revelou a existência de 18 onças no lado brasileiro do parque. Um levantamento de 1990 mostrou que 64 a 134 animais viviam na região. “Atribuímos essa diminuição à caça da espécie e de sua presa principal, o queixada”, explica Apolônio Rodrigues chefe da área de conservação e manejo do parque e coordenador do projeto.

De acordo com Fábio Feldmann, ambientalista e autoridade no campo das mudanças climáticas, facilitar o acesso ao parque vai intensificar essa ameaça e aumentar a possibilidade de a onça-pintada desaparecer da região e do Paraná. “Com isso, toda a Mata Atlântica será profundamente afetada. O prejuízo vai ser geral e em cadeia”.

A aprovação do projeto de lei deve, além de comprometer irreparavelmente a sobrevivência das onças-pintadas no Paraná, prejudicar a integridade de *habitats* e espécies nativas. Em um parque, a diversidade biológica não está distribuída de forma uniforme. Cada parte tem importância única para o todo e é insubstituível. A estrada afetaria um ambiente exclusivo e causaria uma perda de biodiversidade que o restante da área não poderá compensar.

SE CONSTRUÍDA, A ESTRADA CAUSARÁ DANOS IRREVERSÍVEIS AO MEIO AMBIENTE

“Um dos maiores problemas que essa estrada pode gerar é a contaminação da vegetação nativa por espécies invasoras. As sementes delas serão levadas com maior facilidade ao interior do parque pelos carros que circularão na rodovia e a probabilidade de incêndio vai aumentar, já que acidentes podem acontecer no trajeto. Além disso, caçadores devem intensificar o extermínio de animais dispersores de sementes como paca, cotia, porcos do mato e anta. Isso causará danos irreversíveis à vegetação, porque as sementes das árvores dependem dessas espécies para serem dispersadas. O resultado disso será o empobrecimento da vegetação que compõe a Mata Atlântica”.

Fernando Fernandez, biólogo que estuda a fragmentação dos remanescentes florestais. É mestre em Ecologia e PhD na área pela Universidade de Durham, na Inglaterra.

“Não se trata de reabrir uma antiga estrada, mas sim, de ser conivente com a derrubada de mais de 170 mil metros quadrados de Mata Atlântica para implantar uma rodovia no interior de uma Unidade de Conservação de Proteção Integral. A marca já está cicatrizando. O leito da antiga estrada hoje está coberto por uma formação florestal em regeneração e já conta com espécies raras como palmito, cedro e caneleira, todas nativas, com porte avantajado, pelo rápido crescimento. Também é impressionante a quantidade de vestígios da fauna selvagem no antigo leito da estrada. Muitas das espécies que hoje passam por ali estão ameaçadas de extinção”.

Ivan Batiston, engenheiro florestal e analista ambiental do ICMBio e do Parque Nacional do Iguaçu.

“Quando uma rodovia é construída, ela causa um efeito de devastação no entorno que varia de 300 metros a três quilômetros. Além das graves consequências que a construção da estrada por si só gera, os atropelamentos vão aumentar expressivamente. Algumas espécies que vivem na floresta são atraídas para a rodovia. Essas são as mais suscetíveis a serem atropeladas. Outras se afastam e, com isso, perdem seu habitat. Animais carnívoros também podem ser atraídos para a estrada pelos animais mortos, gerando um ciclo vicioso de atropelamento. Algumas espécies também encontram seus parceiros por meio dos sons e o barulho dos carros vai confundi-las. Sem encontrar os pares, começarão a desaparecer”.

Alex Bager, professor da Universidade Federal de Lavras (MG), coordenador Centro Brasileiro de Estudos em Ecologia de Estradas (CBEE) e responsável por um estudo que concluiu que 450 milhões de animais morrem, por ano, atropelados no Brasil.

“Essa discussão é um enorme retrocesso. A conservação está sendo colocada como empecilho e não como responsabilidade de todos. Precisamos entender que podemos fomentar a economia das regiões do entorno, justamente, por termos um parque. Andei por lá acompanhado da Polícia Ambiental, e percebi um clima quase que de guerra com caçadores que se infiltraram na reserva. Encontramos vestígios de, pelo menos, dois acampamentos. Abrindo uma entrada oficial, isso vai piorar terrivelmente. Sobre os prejuízos à flora, árvores da borda sofrem com a falta de outras próximas e as espécies mais exigentes, que precisam de mais umidade para sobreviver, por exemplo, recuam. Existem estudos que comprovam que as florestas vão encolhendo por conta disso”.

Christopher Thomas Blum, professor de Engenharia Florestal da Universidade Federal do Paraná (UFPR) e mestre e doutor em Engenharia Florestal na área de conservação da natureza.

Além dos diferentes prejuízos relacionados até aqui, os mais evidentes que a construção da estrada em meio ao Parque Nacional do Iguaçu vai gerar se referem à conservação da natureza.

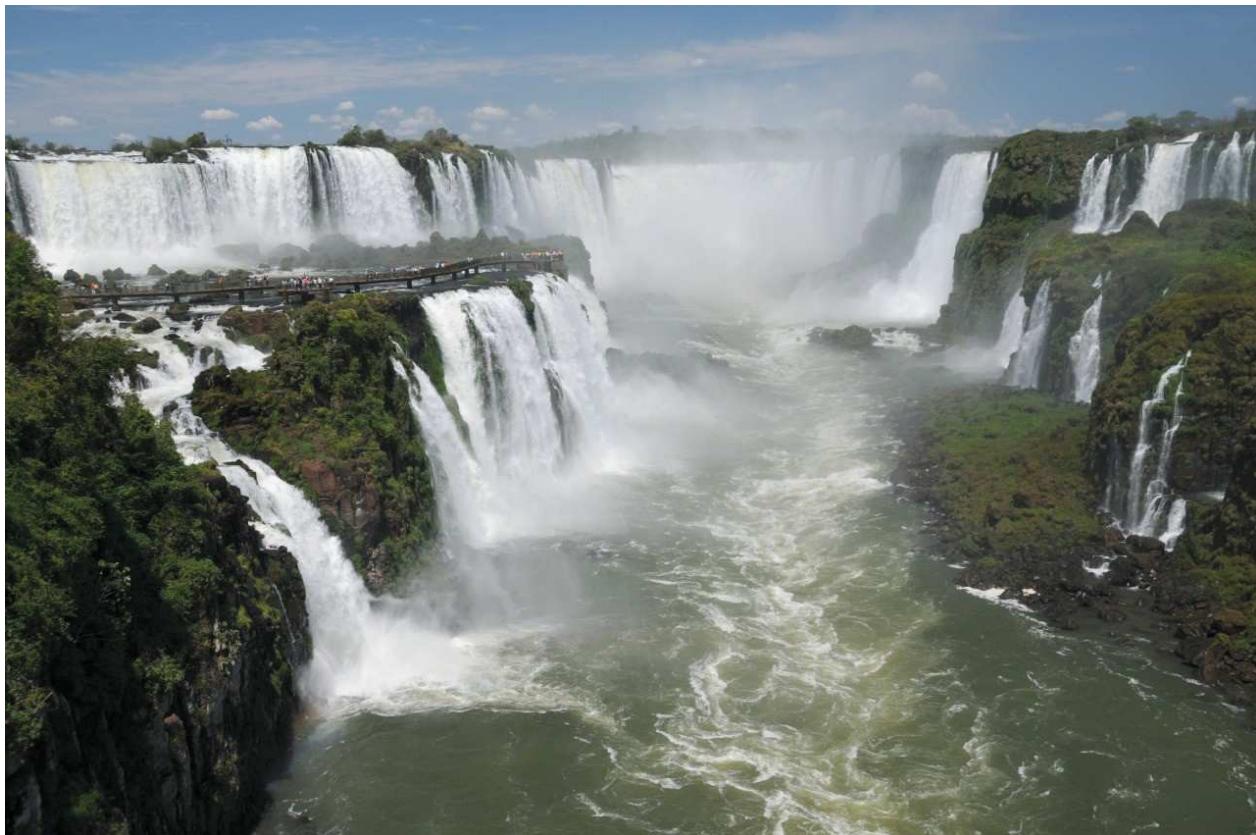
De acordo com Tom Grando, biólogo, mestre em Zoologia e pós-graduado em Políticas Públicas para o Meio Ambiente, estradas também são fontes de exportação de terra para os rios. “A cada chuva, elas causam o soterramento gradual do ecossistema de fundo de solo, gerando perdas irreparáveis ao meio ambiente aquático. Forma-se um ‘deserto subaquático’, que não sustenta as necessidades da fauna de peixes, que dependem desse habitat para sobreviver, ocasionando um preocupante empobrecimento das espécies. O derramamento de óleo causado por carro ou veículos de transporte na estrada, é outro fator extremamente preocupante”, explica.

A pretendida aprovação do Projeto de Lei 7.123/2010, além de alterar, sem suficiente base técnica, a lei do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), vai gerar incontáveis prejuízos ao Parque Nacional do Iguaçu e a outras Unidades de Conservação brasileiras. Cientes desses riscos, instituições da sociedade civil de todas as regiões brasileiras assinam esta cartilha para requerer aos poderes públicos que a ameaça não se concretize:

Associação Ambientalista Copaíba (Socorro/SP)
 Associação de Defesa do Meio Ambiente de Araucária - AMAR (Araucária/PR)
 Associação de Defesa e Educação Ambiental de Foz do Iguaçu - ADEAFI (Foz do Iguaçu/PR)
 Associação dos Protetores de Áreas Verdes de Curitiba e Região Metropolitana - APAVE (Curitiba/PR)
 Associação Civil Alternativa Terrazul (Fortaleza/CE)
 Associação Civil Greenpeace (São Paulo/SP)
 Associação de Desenvolvimento de Esportes Radicais e Ecologia - A.D.E.R.E. (Foz do Iguaçu/PR)
 Associação de Estudos Costeiros e Marinhos dos Abrolhos - ECOMAR (Caravelas/BA)
 Associação de Proteção do Meio Ambiente de Cianorte - APROMAC (Cianorte/PR)
 Associação Guajiru: Ciência – Educação – Meio Ambiente (Cabedelo/PB)
 Associação Hospitalar de Proteção a Infância Dr. Raul Carneiro (Curitiba/PR)
 Associação de Preservação do Meio Ambiente e da Vida - Apremavi (Atalanta/SC)
 Associação Ecológica Força Verde (Guarapari/ES)
 Associação Francisco Anselmo para Conservação da Natureza de Mato Grosso do Sul - Fuconams (Campo Grande/MS)
 Associação MarBrasil (Pontal do Paraná/PR)
 Associação Mineira de Defesa do Ambiente - Amda (Belo Horizonte/MG)
 Associação para Proteção da Mata Atlântica do Nordeste - AMANE (Recife/PE)
 Associação Paraibana dos Amigos da Natureza - APAN (João Pessoa/PB)
 Associação SOS Amazônia (Rio Branco/AC)
 Banda INNEXO (Curitiba/PR)
 Bioproteção (Viçosa/MG)
 Buena Vibra (Curitiba/PR)
 Café e Teatro Toucher La Lune (Curitiba/PR)
 Centro Acadêmico de Engenharia Florestal da UFPR - CAEF (Curitiba/PR)
 Centro Acadêmico de Estudos Biológicos da UFPR - CAEB (Curitiba/PR)
 Centro de Estudos, Defesa e Educação Ambiental - CEDEA (Curitiba/PR)
 Coletivo Educador VoS (Mogi das Cruzes/SP)
 Crescente Fértil (Resende/RJ)
 ECOA – Ecologia e Ação (Campo Grande/MS)
 ECOS – Empresa Júnior de Biologia UFPR (Curitiba/PR)
 Estúdio Pinta Giribita (Curitiba/PR)
 Fórum Brasileiro de ONGs e Movimentos Sociais pelo Meio Ambiente e o Desenvolvimento - FBOMS (Brasília-DF)
 Fundação Grupo Esquel Brasil (Brasília-DF)
 Fundação João José Bigarella para Estudos e Conservação da Natureza - FUNABI (Guarapuava-PR)
 Fundação Museu do Homem Americano - FUMDHAM (São Raimundo Nonato/PI)
 Fundação Padre José Koopmans – FUNPAJ (Teixeira de Freitas/BA)
 Fundação Pró-Natureza - FUNATURA (Brasília/DF)
 Fundação SOS Mata Atlântica (São Paulo/SP)
 GEBIO - Grupo de Estudos em Proteção a Biodiversidade (Naviraí/MS)
 Grupo Ação Ecológica - GAE (Rio de Janeiro/RJ)
 Grupo Ambiental Natureza Bela (Itabela/BA)
 Grupo Ambientalista da Bahia - Gambá (Salvador/BA)
 Grupo de Desenvolvimento Humano e Ambiental - INSTITUTO GOIAMUM (Serra/ES)
 InGá – Instituto Gaúcho de Estudos Ambientais (Porto Alegre/RS)
 Instituto Ambiental Conservacionista 5º Elemento (Paracambi/RJ)
 Instituto Amigos da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica - IARBMA (São Paulo/SP)

Instituto Curicaca (Porto Alegre/RS)
 Instituto de Biodiversidade e Desenvolvimento Sustentável do Oeste da Bahia - INSTITUTO BIOESTE (Barreiras/BA)
 Instituto de Pesquisa da Mata Atlântica – IPEMA (Vitória/ES)
 Instituto Eco Solidário (São José dos Campos/SP)
 Instituto EKOS para o Desenvolvimento Sustentável (Betim/MG)
 Instituto Hóu (Belo Horizonte/MG)
 Instituto Terra Brasilis (Belo Horizonte/MG)
 Instituto Os Guardiões da Natureza - ING (Prudentópolis/PR)
 Instituto Silvio Romero de Ciência e Pesquisa - ISRCP (Aracaju/SE)
 Instituto Socioambiental - ISA (Brasília/DF)
 IPEVS - Instituto de Pesquisa em Vida Selvagem e Meio Ambiente (Cornélio Procópio/PR)
 Mater Natura – Instituto de Estudos Ambientais (Curitiba/PR)
 MOVER - Movimento Verde (Paracatu/MG)
 Movimento de Defesa de Porto Seguro – MDPS (Porto Seguro/BA)
 Movimento Popular Ecológico - MOPEC (Aracaju/SE)
 Movimento Pró Rio Todos os Santos e Mucuri (Teófilo Otoni/MG)
 Movimento Roessler para Defesa Ambiental (Novo Hamburgo/RS)
 Nova Oikos Permacultura (Camboriú/SC)
 Organização Ambiental Sócio Agro Arte Cultural Brinque e Limpe (Curitiba/PR)
 Organização Bio-Bras - OBB (Mogi das Cruzes/SP)
 Parque das Aves (Foz do Iguaçu/PR)
 Projeto MIRA-SERRA (São Francisco de Paula/RS)
 Rede Ambiental do Piauí - REAPI (Teresina/PI)
 Rede Brasileira pelo Decrescimento (Brasília/DF)
 Rede de ONGs da Mata Atlântica - RMA (Brasília/DF)
 Rede Nacional Pró Unidades de Conservação - Rede Pró UC (Curitiba/PR)
 Rede Sul Brasileira de Educação Ambiental - REASul (Itajaí/SC)
 Rede Verde Conservation Network - RVCN (Foz do Iguaçu/PR)
 Sociedade Chauá (Curitiba/PR)
 Sociedade de Pesquisa em Vida Selvagem e Educação Ambiental - SPVS (Curitiba/PR)
 Sociedade Nordestina de Ecologia - SNE (Recife/PE)
 Sociedade ONDA VERDE - Preservando o Meio Ambiente (Torres/RS)
 Sociedade Terra Viva – STV Brasil (São José de Mipibu/RN)
 TOXISPHERA – Associação de Saúde Ambiental (Curitiba/PR)
 Valor Natural (Belo Horizonte/MG)
 Vitae Civilis Instituto para o Desenvolvimento Meio Ambiente e Paz (São Paulo/SP)
 WWF-Brasil (Brasília/DF)

Textos: Cláudia Guadagnin. **Projeto gráfico:** Anna Paula Silva Fernandes e Jessica Gerber. **Revisão:** Clóvis Borges, Paulo Pizzi e Aldem Bourscheit Cesarino. **Fotos:** Zig Koch. **Impressão:** Ministério Público do Estado do Paraná. Este produto foi desenvolvido pela SPVS (Sociedade de Pesquisa em Vida Selvagem e Educação Ambiental), em parceria com a Rede Pró-Unidades de Conservação, Ministério Público do Paraná, grupo Ecoberrantes e demais pessoas e instituições que assinam a cartilha.



IGUAÇU NATIONAL PARK

Photograph by Zig Koch

Document prepared by Rede Nacional Pró-Unidades de Conservação (National Pro-Publicado em 01/01/2021 às 10:00 horas
Protected Areas Network), with the collaboration of the Working Group in Defense of Iguaçu National Park, composed for: ADERE, Parque das Aves, Rede de Estudos em Ecologia de Transportes (REET), Sociedade de Pesquisa em Vida Selvagem e Educação Ambiental, SOS Mata Atlântica, Observatorio de Justiça e Conservação e WWF-Brasil

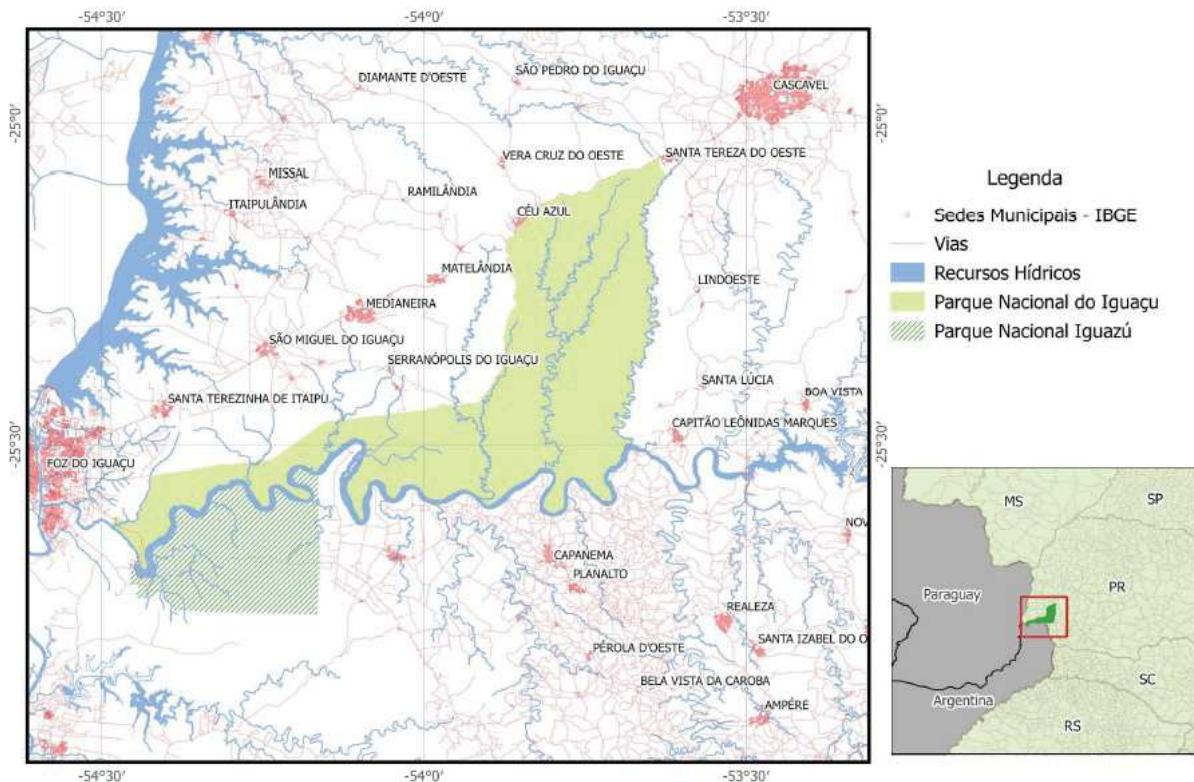
I. TECHNICAL INFORMATION

The Iguaçu National Park is a Strictly Protected Area, governed by Federal Law 9.985/00, created by Decree 1.035/39 and with its current limits given by Decree 86.676/81.



Its managing body is the Chico Mendes Institute for Biodiversity Conservation (ICMBio), which approved its Management Plan by Ordinance ICMBio No. 1.126/18 and prepared a Plan for Public Use in 2020.

Located in the western region of the State of Paraná, it has a total area of 185,262.5 hectares, distributed among the municipalities of (i) Foz do Iguaçu; (ii) São Miguel do Iguaçu; (iii) Serranópolis do Iguaçu; (iv) Matelândia; (v) Céu Azul; and (vi) Capanema:



Map of Iguaçu National Park from the Park Management Plan, p. 6.

II. BIOLOGICAL IMPORTANCE

The Iguaçu National Park protects one of the largest remaining portion of Atlantic Rainforest, a biome with one of the richest biodiversities in the world and strongly impacted by human activities.

The main attraction is the Iguaçu Falls, the largest series of waterfalls in the world, with the Devil's Throat, 150 meters high and 80 meters wide, being especially notable.



Around 200 waterfalls spill into a canyon formed from igneous rocks resulting from the eruption of volcanic lava during the Cretaceous period.

Among the more than 1580 species of animals so far identified in its interior are many threatened species, including: Black-fronted Piping-guan (*Aburria jacutinga*), White-bearded Antshrike (*Biatas nigropectus*), Oncilla (*Leopardus tigrinus*), Helmeted Woodpecker (*Dryocopus galeatus*), Ocelot (*Leopardus pardalis mitis*), Williams' Side-necked Turtle (*Phrynops williamsi*), South American Tapir (*Tapirus terrestris*), Red Cedar (*Cedrela odorata*), Brown Howler Monkey (*Alouatta guariba*) and Purple-winged Ground Dove (*Paraclaravis geoffroyi*).

The integrity of this protected area is especially important for the Jaguar (*Panthera onca*) population because, together with adjacent rainforests in Argentina, the protected area is the only Atlantic Rainforest refuge in the southern hemisphere where the population of this species is growing. A census conducted by ICMBio revealed that the species' population, in 2009, was composed of only 11 individuals, while in 2016 there were 22 and, in 2018, 28 Jaguars were found in the Iguaçu National Park.

As for the flora, among the more than 1,200 species found in the National Park, there is a predominance of species associated with two vegetation types, Seasonal Semideciduous Forest, of the submontane type in the southern and central parts of the Park and montane in the north, with particular importance for the species peroba-rosa (*Aspidosperma polyneuron*) and palmito-juçara (*Euterpe edulis*), and Mixed Moist Rainforest, which predominates at altitudes above 700 meters, whose characteristic species are Yerba Mate (*Ilex paraguariensis*) and Araucaria (*Araucaria angustifolia*).

It was the first protected area in Brazil to receive the title of World Natural Heritage Site, from the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO), on 28 November 1986, for being considered exceptional from the point of view of biological diversity and landscape, for protecting the environment, respecting cultural diversity and traditional populations.

Its inclusion on the World Natural Heritage List serves as an international signal of respect for environmental rules. Moreover, under the aegis of a World Natural Heritage Site, it generates, in addition to benefits to nature, an important source of income from the development of ecotourism.

III. HISTORY OF THE SETTLERS' ROAD

The "Estrada do Colono", or Settlers' Road, a 17.6 km stretch of Highway PR-495, now deactivated, connected the municipalities of Capanema and Serranópolis do Iguaçu,



and cut through the interior of the Iguaçu National Park, fragmenting the protected area as outlined below:



Although there is no historical certainty about the origin of the Settlers' Road, it is known that several trails were used by the population of western Paraná to travel between the villages there at the beginning of last century, and 1954 is taken as the date when this stretch of approximately 18 km of route PR-495 was opened, by settlers, after authorization of the Department of Highways of Paraná (DER/PR).

Already in the 1980s, the first version of the Management Plan for the Iguaçu National Park expressed that, from a technical point of view, the road should be closed, and be used exclusively by the Park.

In 1986, the DER/PR established a road plan for the state, including the paving of the Settlers' Road, an outcome promptly opposed by the Brazilian Institute of Forest Development (IBDF), the body responsible for maintaining the Park and succeeded by IBAMA.

Also in that year, the Federal Public Prosecutor's Office (MPF), through public civil action 86736-5/PR, requested the environmental agency to close the road and take the necessary measures to restore the environment in the area occupied by it. IBDF, in its response, after granting the injunction advocating the closure of the road, stated that it had always opposed the paving of the stretch.

During this period, the Pro-Settlers' Road Community Integration Association was founded, which over the years has organised various campaigns for the road to be opened.

In 1997, a decision by the Regional Federal Court for the 4th Region determined that the road should be reopened, but was subsequently annulled by the Superior Court of



Justice. Residents of the region began to occupy the site illegally. This illegal reopening led UNESCO to include, in 1999, the Iguaçu National Park on the list of Natural Heritage in Danger.

In the 1999 Management Plan for the Iguaçu National Park, the area encompassing the Settlers' Road became a Recovery Zone, i.e., a considerably altered area, where it is necessary to restore original conditions in order to stop environmental degradation.

In 2001, the court imposed the forceful closure of the road, which was carried out by the Federal Police, the Army and IBAMA, and as a result the Iguaçu National Park was removed from the list of Endangered Natural Heritage.

In 2007, a sentence was published, which became final and unappealable, in which the claims made in the public civil action were upheld, upholding the injunction to order IBAMA to keep the Settlers' Road closed and to adopt measures for the environmental recovery of the area.

IV. A NEW THREAT FROM THE LEGISLATIVE BRANCH

Currently, there are two threats to the Iguaçu National Park, related to the attempt to reopen the Settlers' Road through two bills: House Bill No. 61/13 and Bill No. 984/19.

Both propositions aim to amend Federal Law No. 9985/00, which established the National System of Natural Protected Areas. They aim to create a new and inappropriate "park-road" category, defined as "an access route within a protected area whose shape and dimensions are defined by the historical, cultural and natural aspects to be protected", and the creation of the "Settlers' Road Park-Road in the Iguaçu National Park, to be implemented in the historic route of the Settlers' Road, located between km 0 and km 17.5 of PR-495, former BR-163".

The fact is that today there are no more remains of the Settlers' Road, since the Atlantic Rainforest has regenerated and grown up on its former route:



Aerial photographs showing the area previously occupied by the Settler's Road, 2019, by Marcos Labanca/Rede Pro-UC

It is necessary to stress that the social argument, pushed strongly by the authoring parliamentarians – that inhabitants of the localities directly affected by the deactivation of the Settlers' Road will defend nature and preserve the Iguaçu National Park – is illogical, since one of the factors that led to the closure of the road was precisely the detection of illegal activities in its vicinity, such as hunting, fishing, burning, deforestation and vehicle collisions resulting in the deaths of threatened fauna.

Eventual approval of these bills will cause severe socioenvironmental, economic and national security damages, and will also result in gross legal errors in the National System of Protected Areas: after all, it is well understood that roads generate negative environmental impacts, such as edge effects, fragmentation and isolation of populations, roadkill of fauna and soil erosion.

Curitiba, Paraná, Brazil, 21 September 2021

Angela Kuczach
Executive Director
Rede Nacional Pró-Unidades de Conservação



SENADO FEDERAL
Secretaria-Geral da Mesa

DESPACHO N° 78/2021 – ATRSGM/SGM

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

1. PL 1013/2020 – Documentos SIGAD n° 00100.130485/2021-70;
2. PL 2564/2020 – Documentos SIGAD n°s 00100.123234/2021-39; 00100.123234/2021-39; 00100.123624/2021-17; 00100.124556/2021-03; 00100.125662/2021-04; 00100.056784/2021-35
3. PL 3278/2021 – Documento SIGAD n° 00100.1236052021-82;
4. PEC 110/2019 – Documentos SIGAD n°s 00100.123511/2021-11; 00100.125953/2021-94;
5. PL 1153/2019 – Documento SIGAD n° 00100.124299/2021-00;
6. PL 5228/2019 – Documento SIGAD n° 00100.125166/2021-42;
7. PL 6394/2019 – Documento SIGAD n° 00100.125689/2021-99;
8. PLC 151/2015 – Documento SIGAD n° 00100.125158/2021-04;
9. PL 5595/2020 – Documento SIGAD n° 00100.042007/2021-11;
10. VET 13/2021 – Documento SIGAD n° 00100.043831/2021-81;
11. PL 6330/2019 – Documento SIGAD n° 00100.032421/2021-12;
12. PLP 39/2020 – Documento SIGAD n° 00100.056105/2021-28;
13. PL 5829/2019 – Documento SIGAD n° 00100.035960/2021-03;
14. PEC 17/2019 – Documento SIGAD n° 00100.097927/2021-69;
15. MPV 1034/2021 – Documento SIGAD n° 00100.061318/2021-71;
1. PLC 27/2018 – Documento SIGAD n° 00100.072302/2021-94;



16. PL 2634/2021 – Documentos SIGAD nºs 00100.112012/2021-91; 00100.115948/2021-73; 00100.112523/2021-11;
17. PL 2058/2021 – Documento SIGAD nº 00100.111223/2021-14;
18. PL 1417/2021 – Documento SIGAD nº 00100.111749/2021-96;
19. PL 1374/2021 – Documento SIGAD nº 00100.111751/2021-65;
20. PL 6545/2019 – Documento SIGAD nº 00100.111746/2021-52;
21. PLP 46/2021 – Documento SIGAD nº 00100.112151/2021-14;
22. MPV 1065/2021 – Documentos SIGAD nºs 00100.112777/2021-21; 00100.115472/2021-71; 00100.115571/2021-52; 00100.115658/2021-20
23. PLC 61/2013 – Documento SIGAD nº 00100.115652/2021-52;
24. PL 1731/2021 – Documento SIGAD nº 00100.115103/2021-88;
25. PL 3740/2019 – Documento SIGAD nº 00100.113487/2021-02;
26. PL 1357/2021 – Documento SIGAD nº 00100.113516/2021-28;

Encaminhem-se a cada comissão as cópias eletrônicas de manifestações externas, conforme listagem a seguir exposta:

2. CI – Documento SIGAD nº 00100.125574/2021-02;
3. CCJ – Documento SIGAD nº 00100.095932/2020-56;
4. CRE – Documento SIGAD nº 00100.027581/2021-31;
5. CAE – Documento SIGAD nº 00100.041019/2021-11;
6. CAS – Documento SIGAD nº 00100.041033/2021-14;
7. CAE – Documento SIGAD nº 00100.041736/2021-42;
8. CRA – Documento SIGAD nº 00100.037028/2021-15;
9. CSP – Documento SIGAD nº 00100.058153/2021-51;
10. CI – Documento SIGAD nº 00100.105403/2021-59;
11. CCJ – Documento SIGAD nº 00100.107547/2021-40;
12. CAE – Documento SIGAD nº 00100.108611/2021-18;
13. CAE – Documento SIGAD nº 00100.111756/2021-98;



14. CAE – Documento SIGAD nº 00100.111745/2021-16;
15. CCT – Documento SIGAD nº 00100.112764/2021-51;
16. CCJ – Documento SIGAD nº 00100.115478/2021-48;
17. CCJ – Documento SIGAD nº 00100.115647/2021-40;
18. CCT – Documento SIGAD nº 00100.112588/2021-58;

Secretaria-Geral da Mesa, 14 de dezembro de 2021.

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

